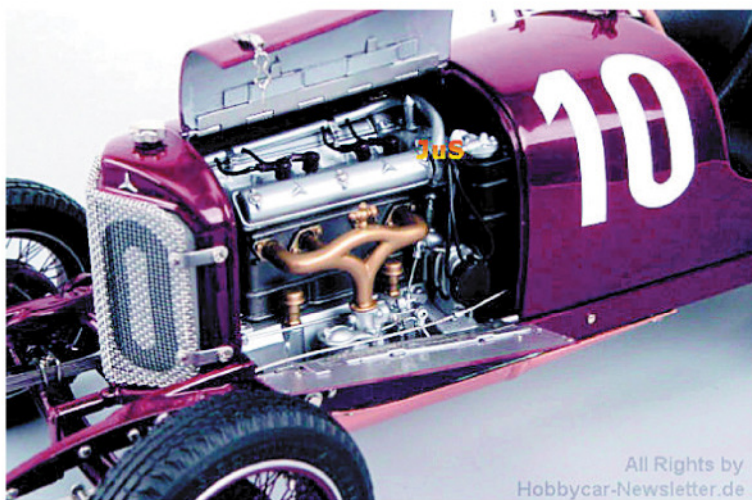


MERCEDES для «TARGA FLORIO» 1924 года

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс
Foto Hobbycar-Newsletter

Гонки под названием «Targa Florio» («Щит Флорио») впервые прошли по дорогам взгорья Лэ-Мадоние в Сицилии более 100 лет назад, 6 мая 1906 г. Их организовал местный аристократ, член старинного и очень влиятельного на острове семейства граф Винченцо Флорио по предложению парижского издателя журнала «L'Auto» г-на Дегранжа. С помощью другого аристократа графа Иснелло он за год подобрал трассу для гонок, договорился с местными разбойниками, что на время проведения гонки они уйдут подальше в горы. Трасса проходила по каменистым просёлочным дорогам, соединявшим разбросанные вокруг горного массива городки и деревушки. Над трассой высилась гора Карбонара высотой почти в два километра. Наивысшая точка трассы длиной в 148 км была на высоте

1200 м, низшая – всего в 10 м над уровнем моря. Гонщикам предстояло преодолеть её трижды. Первая гонка «Targa Florio» стартовала в 6 ч утра в местечке Бьенфорнелло, в ней приняли участие всего 10 экипажей. Главный приз – золотой щиток (по-итальянски – targa) выиграл Алессандро Каньо, выступавший на автомобиле Itala с 4-

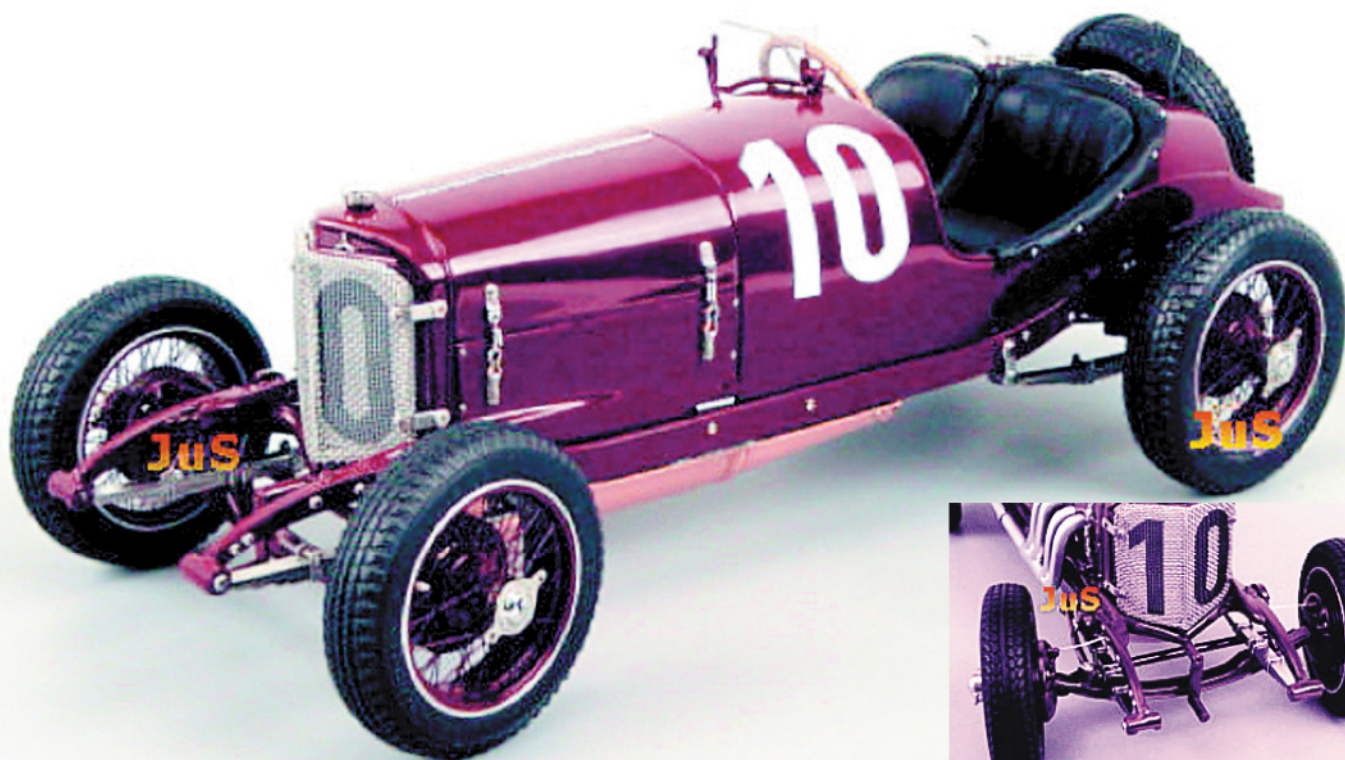
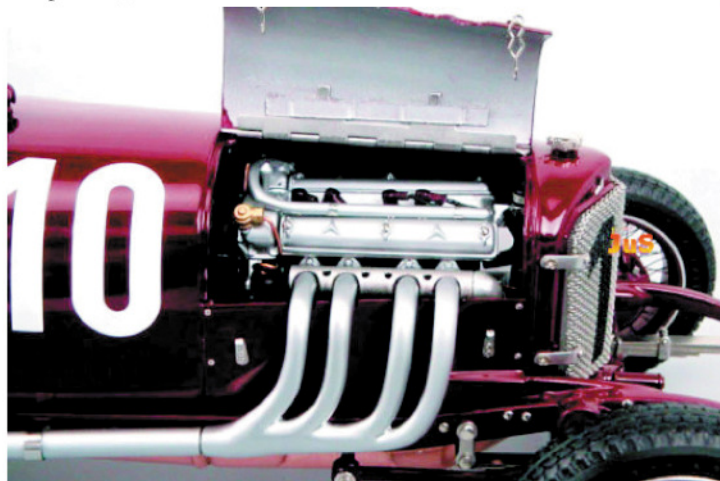


All Rights by
Hobbycar-Newsletter.de

цилиндровым двигателем рабочим объёмом в 15,5 л. Постепенно гонка стала популярной, в ней стремились принять участие многие знаменитые гонщики на автомобилях известных марок. Гонщики немецкой фирмы «Даймлер Мотор Гезельшафт» (ДМГ) выиграли гонку в 1921 и 1922 гг., поэтому после неудачи в 1923 г. немцы стремились к

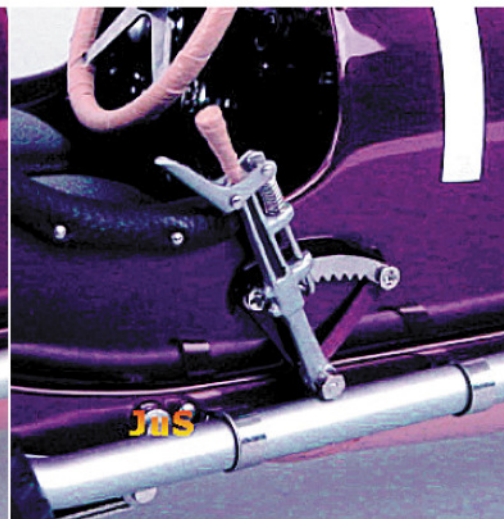
реваншу.

Гоночный автомобиль для участия в гонках «Targa Florio» 1924 г. руководство ДМГ поручило разработать новому шеф-конструктору фирмы Фердинанду Порше. Это был первый созданный им для ДМГ автомобиль. К гоночному сезону в Штутгарте были построены 3 автомобиля с четырёхцилиндровыми двухлитровыми двигателями с механическим компрессором, развивавшими 126 л.с. при 4500 об/мин. На испытаниях эти «мерседесы» развивали скорость до 120 км/час. Шасси нового гоночного болида было обычным для того времени – длинные лонжероны, чуть выгнутые над неразрезными мостами, подвеска на длинных полуэллиптических рессорах с



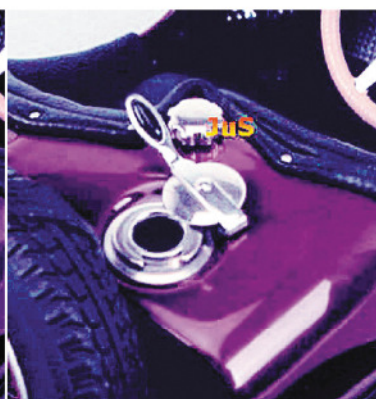
фрикционными амортизаторами. Узкий кузов с торчащей впереди несъёмной заводной ручкой и закреплённой ремнями запаской сзади, был двухместным – кроме водителя, в трудную многокилометровую гонку в те годы обычно отправлялся и механик. Водитель сидел справа, так как именно справа снаружи кузова был установлен длинный рычаг ручного тормоза.

Перед самой гонкой руководители команды дали команду перекрасить белые «Мерседесы» в тёмно-красный цвет. Почему немцы отказались от своего цвета, предусмотренного спортивным регламентом для немецких спортивных машин ещё до Первой мировой войны? Всё дело в темпераментных итальянских болельщиках. Они закидывали камнями проносящиеся мимо гоночные болиды иного, нежели красный итальянский, цвета. Немцы решили их перехитрить. Ведь издали точно определить красный или же тёмно-красный цвет было трудно. Уловка сработала. Немецкие машины на скорости пролетали мимо готовых кинуть булыжник местных хулиганов прежде, чем те понимали, чья машина приближается. В тот год победу на сицилийской трассе одержал Христиан Вернер на «Мерседесе» со стартовым номером 10, две других машины под управлением Христиана Лаутеншлагера и Альфреда Нойбауера (будущего руководителя гоночной команды «Daimler Benz») заняли 10-е и 15-е места в общем зачёте и 2-е и 3-е в своём классе.



Фирма «СМС» для своей модели в масштабе 1:18 выбрала машину победителя с номером «10» на торпедо. Как и любая другая модель «СМС», тёмно-красный «Мерседес» собран вручную из наилучших материалов с высочайшим качеством, при этом обеспечена образцовая копияемость и функционирование отдельных узлов модели. Например, спицованные колёса с алюминиевыми ободами имеют ровно 72 спицы, расположенные, как и у оригинала, в три ряда, шестилистовые рессоры прогибаются при нажатии на модель сверху, двигаются тяги фрикционных амортизаторов, можно отвернуть центральные гайки крепления колёс и снять их. Протянуты скрученные из тонких проволочек тросы управления механическими тормозами, движется в трещотке и малюсенькой спиральной пружинкой фиксируется в желаемом по-

ложении рычаг «ручника», причём его ручка как у оригинала, обтянута тоненькой кожей, такой же, как и у рулевого колеса. Из кожи чёрного цвета изготовлена обивка сидений; ремни, удерживающие запасное колесо и двухкрылый капот двигателя – тоже из настоящей кожи, причём их застёжки – тоже настоящие, только вот застегивать их надо не пальцами, а с помощью прилагаемого к модели пинцета, иначе можно запросто сломать. Двигатель имеет все провода, медные трубки бензопровода, а заводная ручка поворачивается, имитируя прокрутку коленчатого вала. А в кокпите – ручной насос для создания давления в бензобаке и ручка приспособления для смазки тавотом подшипника водяного насоса двигателя. Хотя изучай по модели конструкцию гоночных машин первой половины двадцатых годов прошлого века! А ведь модель не столь уж и велика – она весит 430 г, в длину имеет 205 мм, в ширину – 100 мм и всего 40 мм в высоту.



ложению рычаг «ручника», причём его ручка как у оригинала, обтянута тоненькой кожей, такой же, как и у рулевого колеса. Из кожи чёрного цвета изготовлена обивка сидений; ремни, удерживающие запасное колесо и двухкрылый капот двигателя – тоже из настоящей кожи, причём их застёжки – тоже настоящие, только вот застегивать их надо не пальцами, а с помощью прилагаемого к модели пинцета, иначе можно запросто сломать. Двигатель имеет все провода, медные трубки бензопровода, а заводная ручка поворачивается, имитируя прокрутку коленчатого вала. А в кокпите – ручной насос для создания давления в бензобаке и ручка приспособления для смазки тавотом подшипника водяного насоса двигателя. Хотя изучай по модели конструкцию гоночных машин первой половины двадцатых годов прошлого века! А ведь модель не столь уж и велика – она весит 430 г, в длину имеет 205 мм, в ширину – 100 мм и всего 40 мм в высоту.

