

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Сезон 1996 года:
Бернд Шнайдер – вице-чемпион ITC

Болид Бернда Шнайдера



McLaren – Mercedes:
начало успешного сотрудничества



Соединение глушителя
с выпускным коллектором



ISSN 2218-5410



00055

9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

55

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В 1996 году Бернд Шнайдер стал вице-чемпионом в новой серии гонок ИТС, проходившей в Сан-Пауло и Сузуке. Затраты на участие в соревнованиях заметно выросли, и за три гонки до конца сезона команды Alfa Romeo и Opel заявили о прекращении участия в ИТС. 151-154

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Новая страница в истории Mercedes-Benz – сотрудничество с успешной британской командой McLaren, девятикратным чемпионом мира. Партнерство с McLaren, начавшееся в 1995 году, заложило основу будущих успехов команды McLaren-Mercedes. 199-202

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили глушитель, крепеж глушителя и два самореза. Используя эти детали, мы соединим глушитель с выпускным коллектором и завершим сборку выхлопной системы нашей радиоуправляемой модели. 185-188



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №55, 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 Юхина

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:

☎ 0-800-500-8-40

✉ 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 Агостини»

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,
г. Минск, пер. Козлова, д. 7 г, тел.: (017) 297-92-75

✉ Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.
Розничная цена: 44,90 грн., 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.

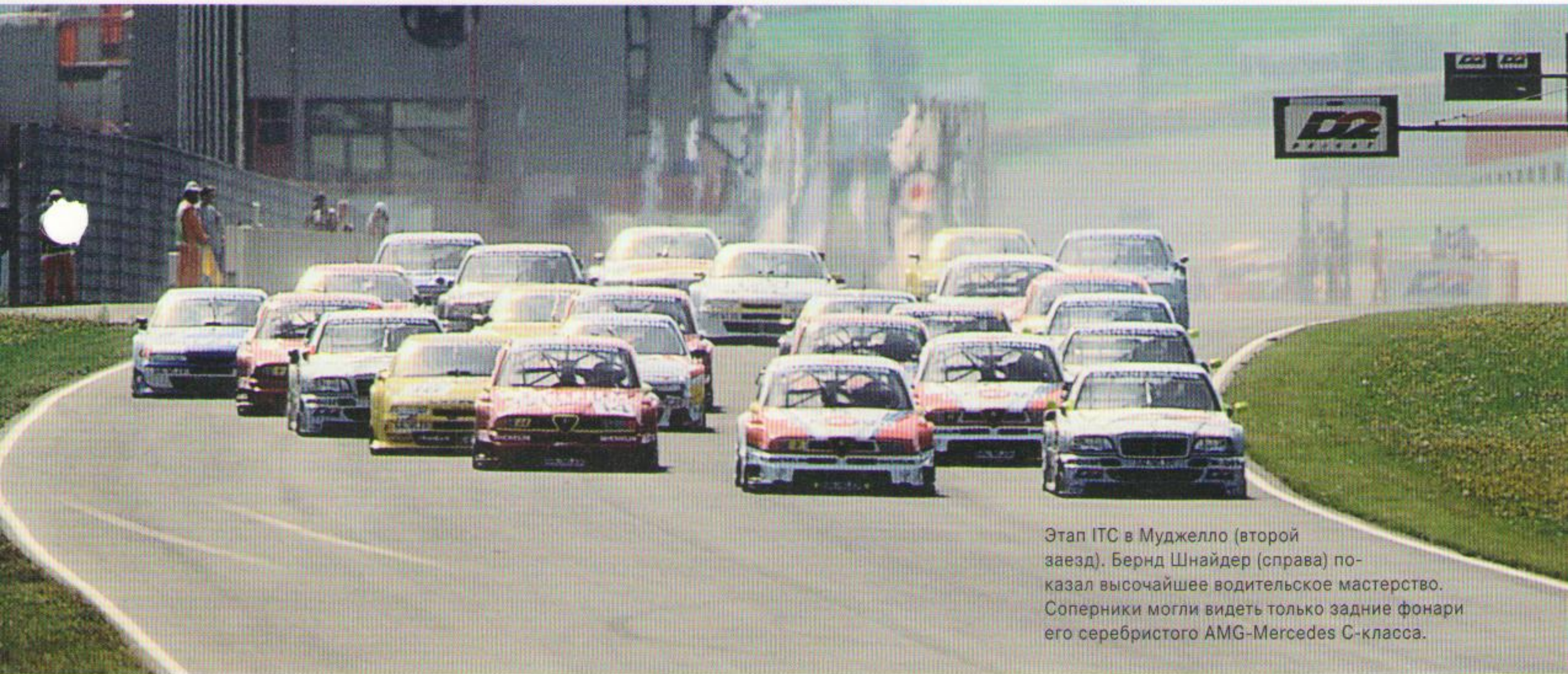
Дата выхода в России 20.12.2011

Сезон-1996:

Бернд Шнайдер – вице-чемпион ITC

Сезон 1996 года проходил под девизом «DTM выходит на мировой уровень». Этапы серии гонок, получившей название ITC, проводились в Сан-Пауло и Сузукэ.

По мере технического совершенствования автомобилей росли и затраты на участие в соревнованиях.



Этап ITC в Муджелло (второй заезд). Бернд Шнайдер (справа) показал высочайшее водительское мастерство. Соперники могли видеть только задние фонари его серебристого AMG-Mercedes C-класса.

Крупные автопроизводители всегда стремились укрепить свои позиции в разных странах мира. Поэтому в середине 90-х годов компании, принимавшие участие в гонках DTM, прежде всего Alfa Romeo и Opel, настаивали на том, чтобы соревнования проводились не только в Германии. В 1994 году ITR (Internationale Tourenwagenrennen e.V., организатор серии гонок DTM) создал

новый чемпионат – ITR Gold Cup. Уже через год пять этапов нового чемпионата проходили за пределами Германии. При этом германские этапы продолжали именоваться DTM, а зарубежные получили наименование ITC (International Touringcar Championship – чемпионат мира по автогонкам в классе туринговых автомобилей).

Победителем обеих серий стал Бернд Шнайдер, однако проведение

параллельно двух чемпионатов сбивало с толку болельщиков.

Выходим на мировой уровень

В результате в следующем сезоне решили отказаться от DTM и проводить только одну серию гонок – ITC. Однако



Этап DTM/ITC на аэродроме Дипхольц стал триумфом Шнайдера. Действующий чемпион выиграл оба заезда, сделал серьезную заявку на новый чемпионский титул, и с удовольствием давал интервью (на фото внизу справа).

с учетом особенностей каждого участка трассы. Alfa Romeo явно вспомнил 70-е годы Формулы-1 и установил вдоль порогов фартуки, доходившие до асфальта. Это позволяло полноприводному болиду плотнее прижиматься к покрытию во время гонки. Для обеспечения устойчивой прижимной силы (внезапный отрыв от покрытия привел бы к снижению курсовой устойчивости) пилоты могли при необходимости менять дорожный просвет.

Не желая отставать от соперников, Opel оснастил Opel Calibra V6 полуавтоматической коробкой передач и тремя дифференциалами, управлявшимися электроникой. Это позволило запрограммировать оптимальное распределение крутящего момента для прохождения каждого поворота. Чтобы снизить коэффициент аэродинамического сопротивления и увеличить максимальную скорость, ячейки радиаторной решетки были перекрыты. Сегодня этот метод используется для снижения расхода топлива серийных автомобилей.

Как и в предыдущие сезоны, Mercedes снова сделал ставку на задний привод, изобретательность инженеров AMG и максимальное обновление

расстаться с брендом DTM оказалось не так-то просто.

В сезоне 1996 года шесть этапов серии прошли в Германии – два в Хоккенхайме, два на Нюрбургринге и по одному на Норисринге и в Дипхольце, а семь за рубежом – в Муджелло, Сильверстоуне, Хельсинки, Эшториле, Маньи-Кур, Сан-Пауло и Сузуке.

Чемпионат вышел на мировой уровень и заметно «подорожал». Так, например, для доставки 165 тонн груза на автодром Сузука (Япония) потребовалось три грузовых самолета.

Стоимость участия возросла не только за счет международных перелетов. Свободный технический регламент в классе 1 привел к лавинообразному увеличению расходов. Чтобы улучшить шансы заводских команд в напряженном гоночном сезоне, инженеры придумывали все новые и новые технологические схемы и электронные системы. Особенно затратной была технология полного привода, применявшаяся в болидах Alfa Romeo и Opel.

В стартовой гонке сезона DTM/ITC в Хоккенхайме первый заезд выиграл звезда команды Opel Мануэль Ройтер (второй справа). Во втором заезде двойную победу новому С-классу принесли Ян Магнуссен и Бернд Шнайдер.

Гонка вооружений

Печальным последствием такого развития событий стало совместное заявление Alfa Romeo и Opel о прекращении участия в ITC за три гонки до конца сезона. Самым обидным было то, что организаторы уже успели осознать проблему роста затрат и работали над новым, более экономичным регламентом, который должен был вступить в силу в 1998 году.

Несмотря на демарш двух команд, для болельщиков сезон оказался очень интересным. Напичканные электроникой болиды идеально настраивались



ИТОГОВАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ИТС 1996



Первое место
Мануэль Ройтер (D)
Opel Calibra V6
218 очков



Место	Пилот	Машина	Очки
1.	Мануэль Ройтер (D)	Opel Calibra V6	218
2.	Б. Шнайдер (D)	AMG-Mercedes C-класса	205
3.	А. Наннини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	180
4.	Д. Франкитти (GB)	AMG-Mercedes C-класса	171
5.	Дж. Дж. Лехто (FIN)	Opel Calibra V6	148
6.	Г. Физикелла (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	139
7.	К. Людвиг (D)	Opel Calibra V6	130
8.	У. Альцен (D)	Opel Calibra V6	119
9.	Х.-Й. Штук (D)	Opel Calibra V6	112
10.	Я. Магнуссен (DK)	AMG-Mercedes C-класса	97
11.	Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	95
12.	С. Модена (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	92
13.	Й. ван Оммен	AMG-Mercedes C-класса	87
14.	Г. Таркини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	60
15.	К. Даннер (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	48
16.	А. Вурц (A)	Opel Calibra V6	43
17.	Я. Дальма (F)	Opel Calibra V6	33
18.	К. Тиим (DK)	AMG-Mercedes C-класса	22
19.	Б. Майландер (D)	AMG-Mercedes C-класса	17
19.	Дж. Уотт (DK)	Alfa Romeo 155 V6 TI	17



Команда AMG-Mercedes снова сделала ставку на задний привод и максимально использовала возможности электроники. Благодаря подвижному балласту пилот мог по ходу гонки смещать центр тяжести болида вперед или назад в зависимости от характера участка трассы. Мощность двигателя составила 500 л.с.

В Хельсинки свою первую с 1991 года победу в DTM/ИТС завоевал Ханс-Йоахим Штук: он принес Opel двойную награду. И второй легендарный гонщик из Рюссельхайма вскоре вошел в список победителей. В середине сезона на нюрнбергской трассе Норинг лучший результат показал Клаус Людвиг.

Победа не давалась только лидеру предыдущего сезона, защищавшему свой чемпионский титул. Однако в следующей гонке удача улыбнулась Бернду Шнайдеру, и этап в Дипхольце стал настоящим триумфом гонщика из Саарланда — результатом стала поул-позиция, быстрейший круг в первом заезде и уверенная двойная победа.

Наряду с постоянными участниками серии гонок в 1996 году возможность проявить себя в кузовном чемпионате получили пилоты, выступавшие в качестве гостей. В Сильверстоуне гонщик молодежной команды Хуан-Пабло Монтойя сел за руль болида Яна Магнуссена, получившего травму в аварии на мотоцикле. Увы, Монтойе пришлось убедиться на собственном опыте, что гонки ИТС требуют опыта и высокого водительского мастерства.

Погоду делали другие пилоты, в числе которых опять был Клаус Людвиг, выигравший первую гонку, и Габриэль Таркини, первым пересекший финишную черту во втором заезде.

конструкции болида С-класса. Революционным решением стала, в первую очередь, модульная конструкция болида, позволявшая максимально быстро заменять всю заднюю часть автомобиля. Кроме того, теперь днище кузова представляло собой поддон из углеволокна.

Для улучшения тяги использовались подвижные салазки в задней части, с помощью которых можно было смещать центр тяжести машины вперед или назад. Возросла и мощность болидов: она составила более 500 л.с.

Равновесие сил в начале сезона

Ожидавшийся с нетерпением стартовый этап сезона выявил сразу двух лидеров. В первом заезде уверенную

победу одержал Мануэль Ройтер (Opel), опередивший пилотов Mercedes Яна Магнуссена, Дарио Франкитти и Бернда Шнайдера. Во втором заезде двойная победа досталась обновленному С-классу.

Магнуссен уверенно лидировал на протяжении всей гонки и пришел к финишу первым, оттеснив действующего чемпиона мира Бернда Шнайдера на второе место.

Во время следующей встречи элиты автоспорта на Нюрбургринге в первом заезде победу одержали два пилота Mercedes — Йорг ван Оммен (первое место) и Дарио Франкитти (второе место). Во втором заезде первым снова пришел Мануэль Ройтер на Opel. Кажется, что сложившийся баланс сил и интрига сохранятся на протяжении всего сезона. В Эшториле ответный удар нанес Alfa Romeo: двойную победу одержал Алессандро Наннини.



Команда Mercedes-Benz DTM/ITC сезона 1996 года с Эллен Лор (слева).

На Нюрбургринге возможность сесть за руль болида Mercedes C-класса получил еще один гость, будущий пилот Формулы-1 Рикардо Зонта. Однако у него не было никаких шансов против Алессандро Наннини на Alfa Romeo с усиленным двигателем V-90. И на автодроме Маньи-Кур брат рок-звезды Джанны Наннини показал всем остальным участникам гонки задние фонари своего болида.

В Муджелло после трех сложных гонок снова заявил о себе Бернд Шнайдер. Заняв второе место в первом заезде, он начал упорно продвигаться к верхним строчкам итоговой таблицы.

После победы Шайдера во втором заезде впервые в этом сезоне появилась надежда, что действующий чемпион все-таки сумеет подтвердить свой титул.

Завершающий аккорд

Однако радость была омрачена — Alfa Romeo и Opel прекратили выступления и покинули чемпионат. Кажется, DTM/ITC ожидает неминуемый конец. Даже впечатляющая демонстрация верности 85 тысяч болельщиков, приехавших на следующий этап в Хоккенхайме, была не в состоянии предотвратить крах серии.

В одной из самых эмоциональных гонок в истории германского кузовного чемпионата Бернд Шнайдер не набрал очков и уступил лидерство в турнирной таблице Мануэлю Ройтеру, пришедшему в первом заезде вторым и одержавшим победу во второй гонке. Теперь у пилота Opel практически не было

препятствий на пути к чемпионскому титулу. И хотя победа Алессандро Наннини в первом заезде на этапе в Сан-Пауло позволила сохранить интригу, четвертого места во втором заезде Ройтеру хватило, чтобы досрочно завоевать звание чемпиона ITC.

На последнем этапе серии в Сузукке Дарио Франкитти и Бернд Шнайдер в последний раз продемонстрировали мощь C-класса. Двойная победа Mercedes стала достойным завершающим аккордом «старого» DTM: ведь именно эта марка в течение многих лет доминировала в германском кузовном чемпионате. Через три года состоялось грандиозное возвращение DTM. Но это уже другая история.



McLaren – Mercedes: начало успешного сотрудничества

В 1995 году компания Mercedes-Benz начала сотрудничать с девятикратным чемпионом мира командой McLaren. Первые два года совместной работы стали важным этапом становления нового партнерства. Именно в этот период был заложен фундамент будущих побед в Формуле-1.



В сезоне-1995 Формулы-1 открылась новая страница в истории Mercedes-Benz. Партнерство с успешной британской командой McLaren означало, что концерн планирует уделять больше внимания развитию автоспорта. Однако до победы было еще далеко – пилоты Mercedes завоевали чемпионские титулы только в 1998 и 1999 годах.

В качестве второго пилота вместе с быстрым финном Микой Хаккине-

ном в команду вошел британец Марк Бланделл.

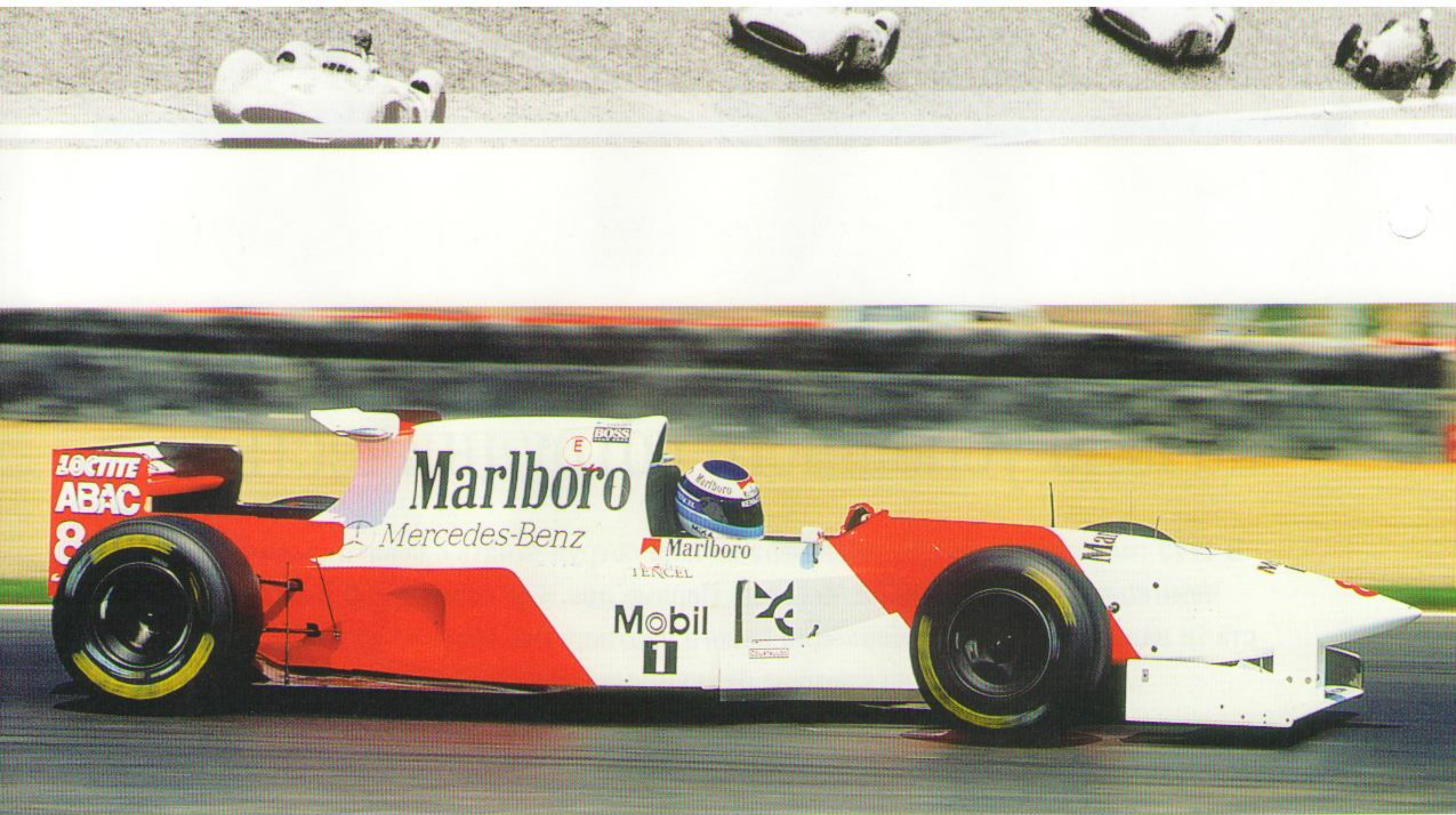
А в болиде McLaren занял место новый 3-литровый двигатель Mercedes.

Неровный старт

Стартовая гонка сезона 1995 года проходила в Сан-Пауло. Хаккинен завершил гонку четвертым, а Бланделл – шестым.

В сезоне 1995 года Мика Хаккинен стартовал на McLaren-Mercedes MP4-10. Этот болид можно узнать по заостренному высокому носу.

После окончания гонки выяснилось, что пилоты, занявшие первое и второе места, использовали топливо, не соответствовавшее регламенту, поэтому оба были дисквалифицированы. Тем не менее, следовавшие за ними гонщики так и не передвинулись вперед в турнирной таблице.



В Гран-при Италии Мика Хаккинен занял второе место. 53 круга в Монце финн прошел за 1 час 18 минут и 45,695 секунды.

Через две недели McLaren-Mercedes пришлось смириться с двойной неудачей: в Гран-при Аргентины Хаккинен вскоре после старта прекратил гонку после жесткого контакта с машиной Эдди Эрвайна, а болид Бланделла остановился из-за утечки масла.

В апреле, во время гастролей Формулы-1 в Имоле, место в кокпите болида Бланделла занял Найджел Мэнселл. Однако британец имел слишком мощное телосложение для кокпита McLaren MP4-10 и на новом «рабочем месте» чувствовал себя неудобно. Это сказалось и на его результатах. В своей первой гонке в команде McLaren он занял десятое место. Хаккинен пересек финишную черту пятым. Новое партнерство ждало первое испытание на прочность. Руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг повел себя как настоящий командный игрок. Тогда часто цитировали его фразу: «Сколько бы мы ни пытались свалить вину друг на друга, кокпит не станет шире даже на сантиметр».

Поскольку в течение сезона не удалось изменить конструкцию болида, адаптировав ее «под Мэнселла», после неудачной гонки в Барселоне пилот принял решение покинуть команду. В Монако за руль снова сел Бланделл: он занял пятое место и принес команде два очка. Хаккинен, проехав девять кругов, был вынужден прекратить гонку из-за поломки двигателя.

В следующих гран-при были неудачи, сходы с трассы и жесткая борьба за каждое очко. В Канаде оба болида не дошли до финиша: Мика Хаккинен столкнулся с Джонни Хербертом и был вынужден прекратить борьбу, а Бланделл сошел с трассы незадолго до окончания гонки. Седьмое (Хаккинен) и одиннадцатое (Бланделл) места во Франции вселяли надежду. В домашней гонке в Сильверстоуне Бланделл набрал важные очки, заняв пятое место. После этого на глазах немецкой публики в Хоккенхайме оба болида прекратили гонку из-за поломок. В Венгрии пилотов также ждала неудача.

В бельгийском Спа Хаккинен сошел с трассы, а Бланделл занял пятое место, завоевав для команды два важных очка.

Центральным событием сезона стал Гран-при Италии в Монце. На высокоскоростной трассе Хаккинен занял второе место, Бланделл поддержал его успех, показав четвертый результат.

Следующими после Гран-при Италии в календаре Формулы-1 стояли гонки в Португалии и на Нюрбургринге, закончившиеся за пределами очковой зоны. Хаккинен, который попал в больницу с аппендицитом, не смог выступить в Японии на автодроме Аида. Вместо финна за руль сел датчанин Ян Магнуссен.

Шок в Аделаиде

Через неделю Хаккинен уже был здоров и показал великолепный результат: на японском автодроме Сузука он снова поднялся на вторую ступеньку пьедестала и принес очки команде. Бланделл, увы, остался за пределами очковой зоны.

Однако совсем скоро во время тренировочного заезда в австралийской Аделаиде произошла авария: руль плохо зафиксировался, и болид Хаккинена,

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

SAUBER-MERCEDES MP4-10

10-цилиндровый 3-литровый двигатель FO 110 для болида MP4-10. Благодаря этому двигателю McLaren-Mercedes занял четвертое место в кубке конструкторов.

потеряв управление, врезался в груды покрышек. Пилот получил перелом черепа и несколько дней пролежал в коме. Придя в себя после тяжелой аварии, Хаккинен, тем не менее, заявил о себе как о самом серьезном сопернике Михаэля Шумахера.

Четвертое место Бланделла в финале сезона 1995 года позволило команде в итоге набрать 30 очков и занять четвертое место в кубке конструкторов. В 1995 году Хаккинен завершил сезон седьмым в личном зачете, а его английский коллега — десятым, набрав 13 очков.

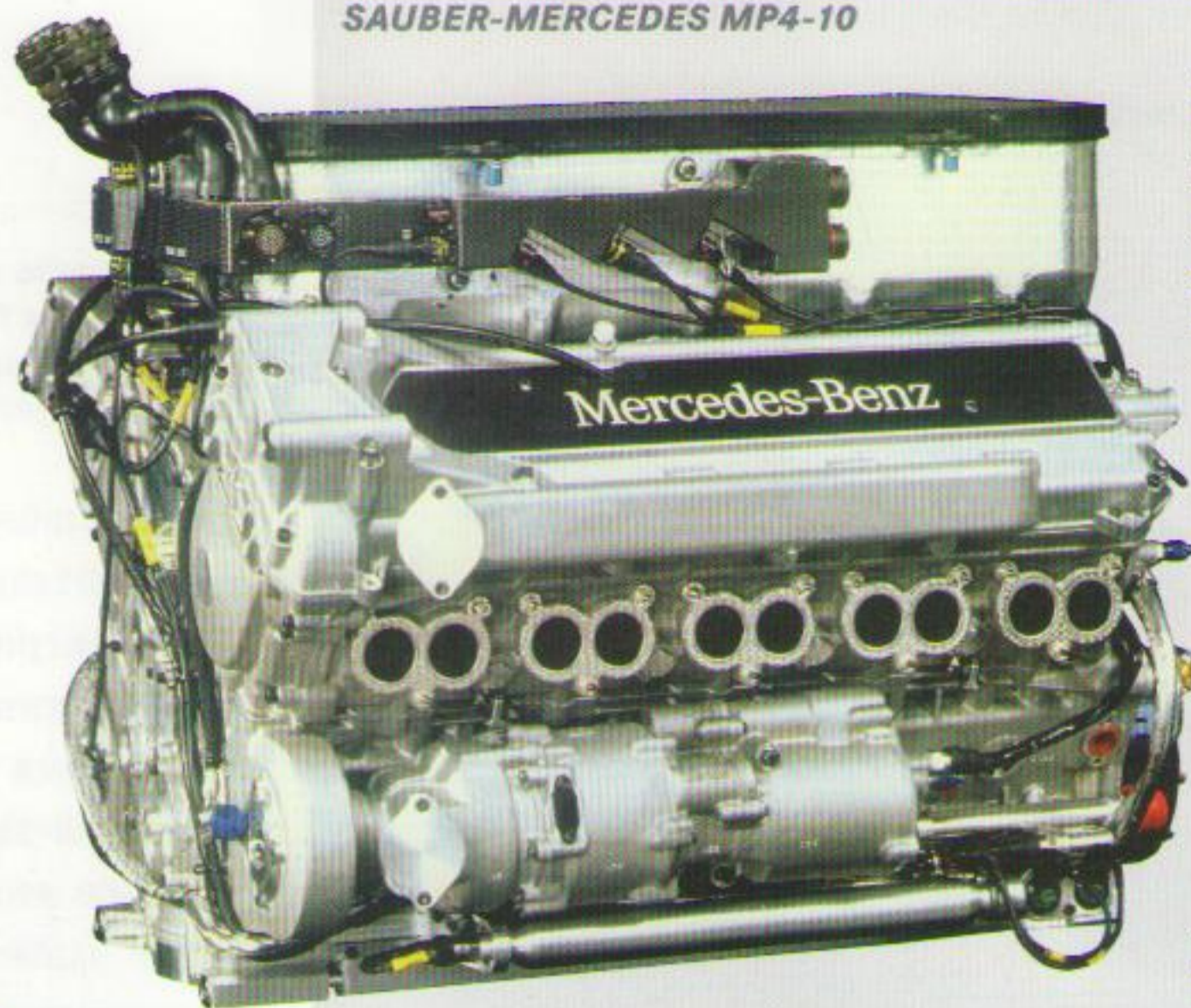
**Сезон Формулы-1
1996 года**

Как и последний этап предыдущего сезона, первая гонка 1996 года проходила в Австралии, на автодроме Мельбурна.

Наряду с Хаккиненем в болиде McLaren-Mercedes занял место бывший пилот команды Williams Дэвид Култхард. Команда выступала на болидах MP4-11, модифицированной версии модели предыдущего сезона.

Финн не оставил никаких сомнений в своем полном выздоровлении

Мика Хаккинен за рулем MP4-10 в Гран-при Сан-Марино 1995 года. Этот этап он завершил на пятом месте.



ДВИГАТЕЛЬ: модель FO 110, 10-цилиндровый четырехтактный V-образный двигатель, расположенный перед задней осью, угол развала цилиндров 75°, блок цилиндров из алюминия, 6-опорный коленчатый вал, съемная головка блока цилиндров из легкого сплава, четыре клапана на цилиндр, привод клапанов с помощью тарельчатых толкателей, по два верхних распределительных вала на ряд цилиндров с приводом с помощью набора цилиндрических шестерен, жидкостная система охлаждения, циркуляционная система смазки с сухим картером
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2999 см³

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 12:1

МОЩНОСТЬ: 765 л.с. при 14 тыс. об/мин, крутящий момент 415 Н·м при 11 600 об/мин

СИСТЕМА ПИТАНИЯ: электронная система впрыска во впускной коллектор Magneti Marelli

ЗАЖИГАНИЕ: электронная система зажигания Magneti Marelli

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: монокок из углеродного волокна со встроенной дугой безопасности; впереди — двойные поперечные рычаги, расположенные внутри блоки пружин и амортизаторов, сзади — двойные поперечные рычаги (привод с помощью толкающих штанг); легкосплавные колесные диски с центральным замком, покрышки впереди 25,5/9,5×13, сзади 26,0/13,0×13, гидравлическая тормозная система, все тормоза карбоновые, вентилируемые, дисковые, четырехпоршневые тормозные суппорты

ТРАНСМИССИЯ: привод на задние колеса, полуавтоматическое секвентальное переключение передач, 6-ступенчатая механическая коробка передач, переключаемая с помощью подрулевых рычагов, встроенная главная передача

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: длина 4330 мм, колесная база 2930 мм, колея передняя 1710 мм, задняя 1610 мм

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА: 505 кг

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 205 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: около 340 км/ч (в зависимости от передаточного отношения главной передачи)

и начал сезон, завоевав пятое место в Австралии и четвертое в Бразилии.

Для Култхарда сезон начался не столь удачно: в обеих гонках ему пришлось сойти с трассы. Третий этап

в Аргентине шотландец завершил на седьмой позиции.

В Гран-при Европы на Нюрбургринге Дэвид Култхард смог доказать, что его не зря пригласили в команду





В сезоне 1996 года Мика Хаккинен (под стартовым номером 7) на McLaren-Mercedes MP4-11 оказался успешнее своего товарища по команде Дэвида Култхарда.

финна «забастовала» коробка передач, зато Култхард снова пришел пятым.

В Венгрии ситуация была обратной: Хаккинен занял четвертое место, в то время как Култхард прекратил гонку из-за неисправности двигателя. Свое второе по счету третье место финн завоевал в Гран-при Бельгии, проходившем в Арденнах, на трассе, прозванной американскими горками. Для Култхарда гонка закончилась аварией и сходом с трассы.

В следующий раз Хаккинен поднялся на подиум в Монце и в финале чемпионата в Сузукэ. До этого он успел сойти с трассы в Португалии в результате аварии. Еще дважды заняв третье место, он в итоге набрал 31 очко, что позволило ему стать пятым в итоговой классификации. Култхард, набравший 18 очков, обосновался на седьмой позиции. В кубке конструкторов команда заняла почетное четвертое место.

McLaren-Mercedes. Он пришел к финишу третьим в «домашней» гонке Mercedes-Benz и занял почетное место на подиуме. Хаккинен пришел седьмым. На следующем этапе в Имоле (Сан-Марино) Хаккинен занял восьмое место, в то время как Култхард прекратил гонку из-за неисправности коробки передач.

Шестая гонка, Гран-при Монако, была отмечена многочисленными поломками. Лишь шесть болидов дошли до финиша, в их числе – оба McLaren-Mercedes. Перед полными трибунами болельщиков Култхард пришел вторым, показав лучший результат сезона. Хаккинен набрал одно очко и занял шестое место.

Похожая ситуация наблюдалась и в Гран-при на автодроме Circuit de Catalunya в Испании. Снова к финишу пришли лишь шесть болидов. Хаккинен занял пятое место. Култхард сошел с трассы в результате столкновения с Жанкарло Физикеллой.

28 апреля 1996 года.
Дэвид Култхард в Гран-при Европы. За рулем MP4-11 он третьим пересек финишную черту.

В Канаде пилоты McLaren-Mercedes заняли четвертое и пятое места, а во французском Маньи-Кур Хаккинен оказался пятым, а Култхард – шестым. В Сильверстоуне гонщики медленно, но верно продвигались вперед. В «домашнем» Гран-при McLaren Хаккинен поднялся на третью ступеньку подиума.

Пятое место Култхарда показало, что команда постепенно набирает форму. В Гран-при Германии в машине



Соединение глушителя с выпускным коллектором

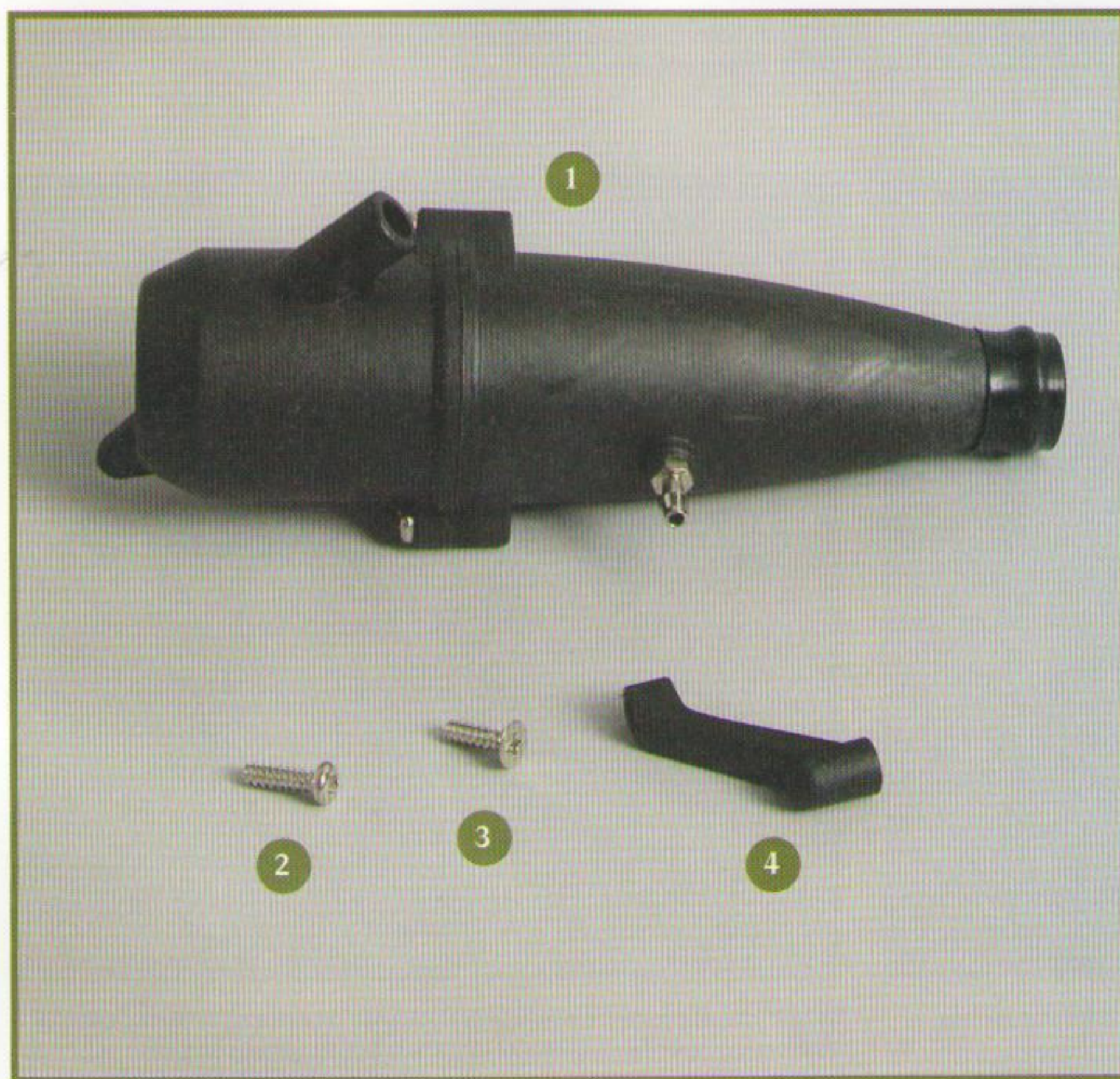
Глушитель – устройство, которое снижает уровень выходного шума двигателя внутреннего сгорания и отводит выхлопные газы. Во многих радиоуправляемых моделях глушитель соединяется с топливным баком линией высокого давления, обеспечивающей подачу топлива в карбюратор и двигатель.

С этим выпуском вы получили глушитель, крепеж глушителя и два самореза. Этого достаточно, чтобы завершить сборку выхлопной системы вашей радиоуправляемой модели. Соединить выхлопную

систему с двигателем вы сможете только после того, как двигатель будет установлен на раму.

Сегодня мы закончим сборку выхлопной системы. Вам придется выполнить несколько несложных

манипуляций. Советуем в точности следовать инструкции и внимательно сверяться с фотографиями.

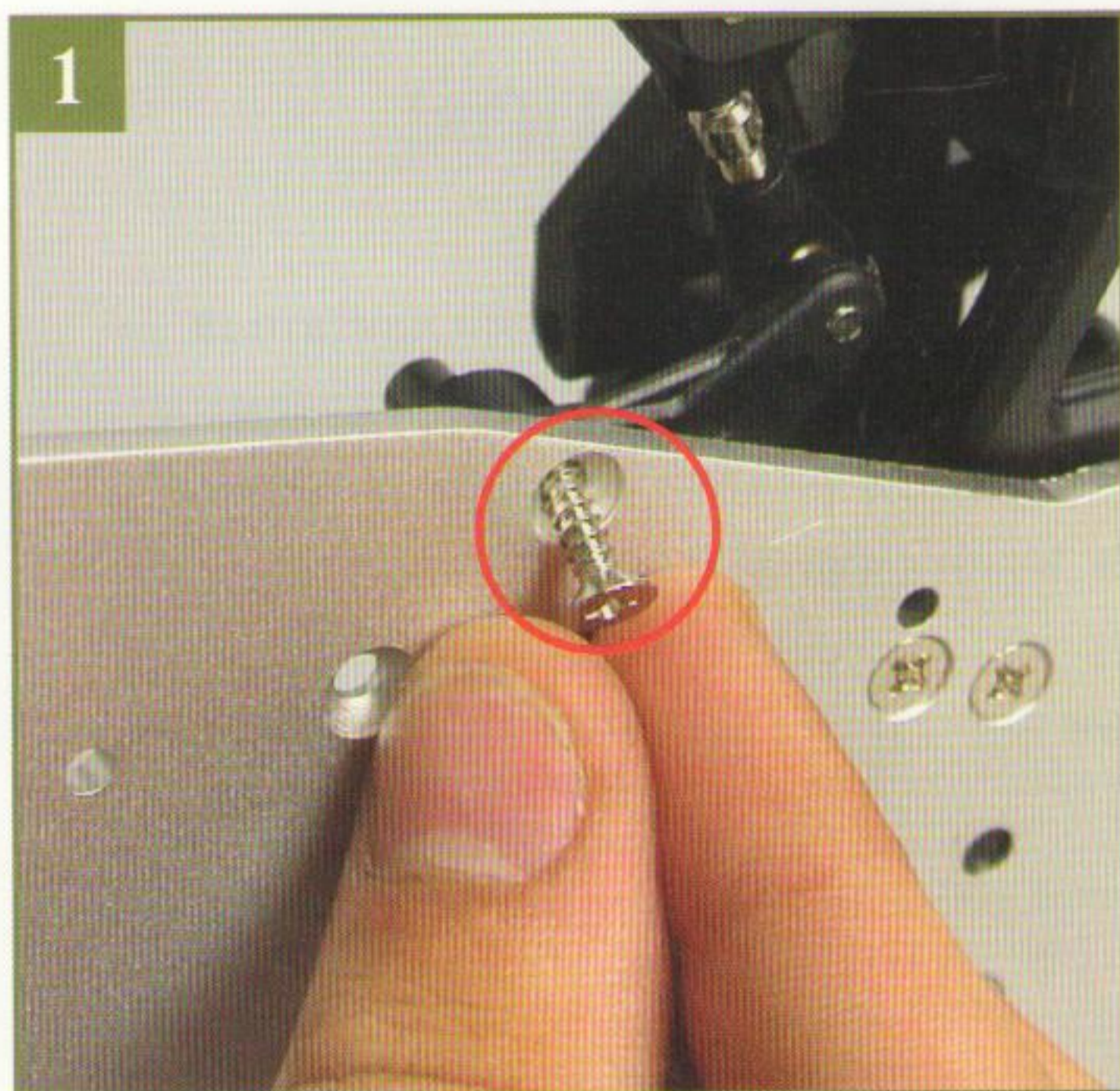


ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

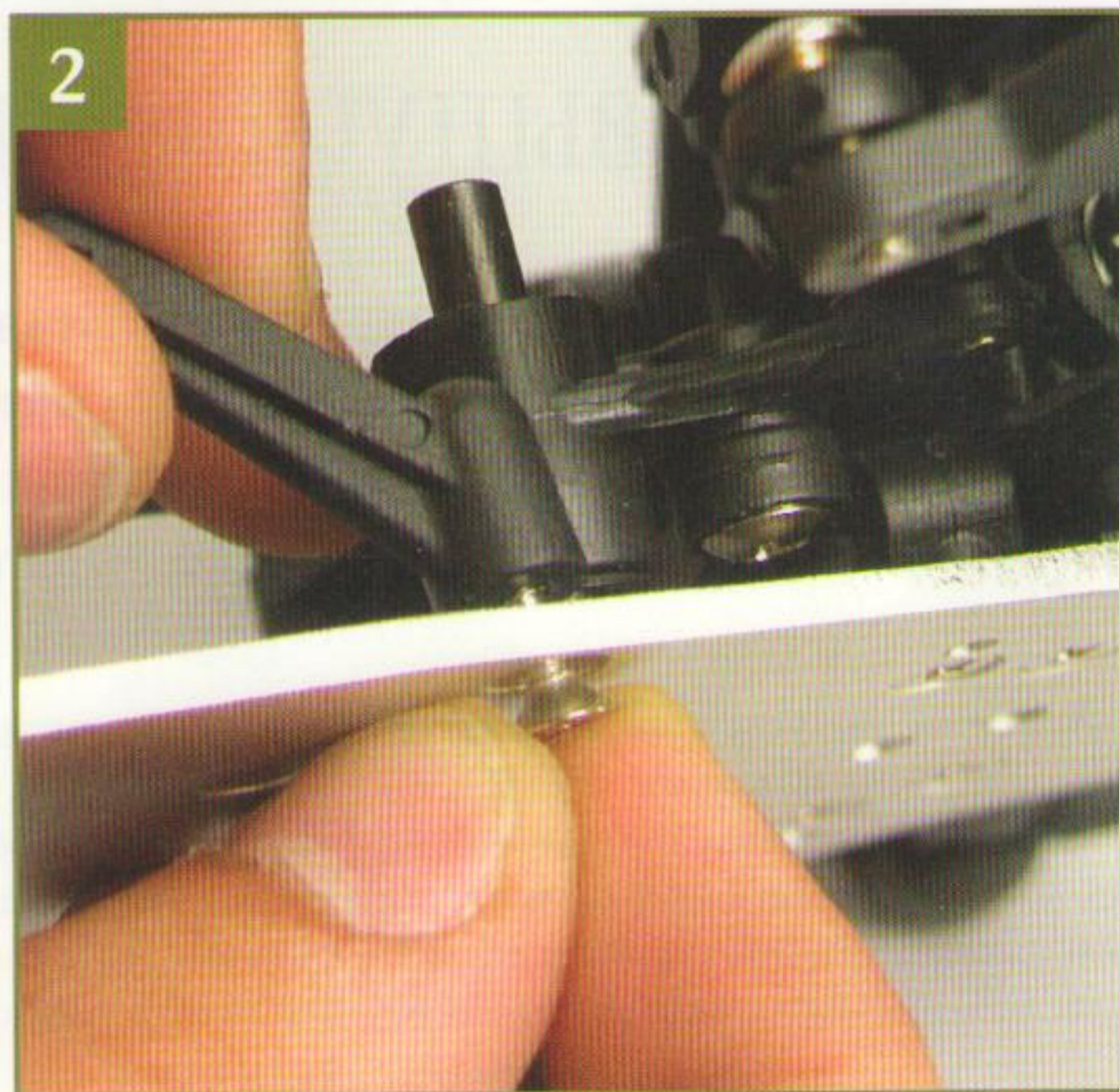
Для сборки вам потребуются:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- КУСАЧКИ

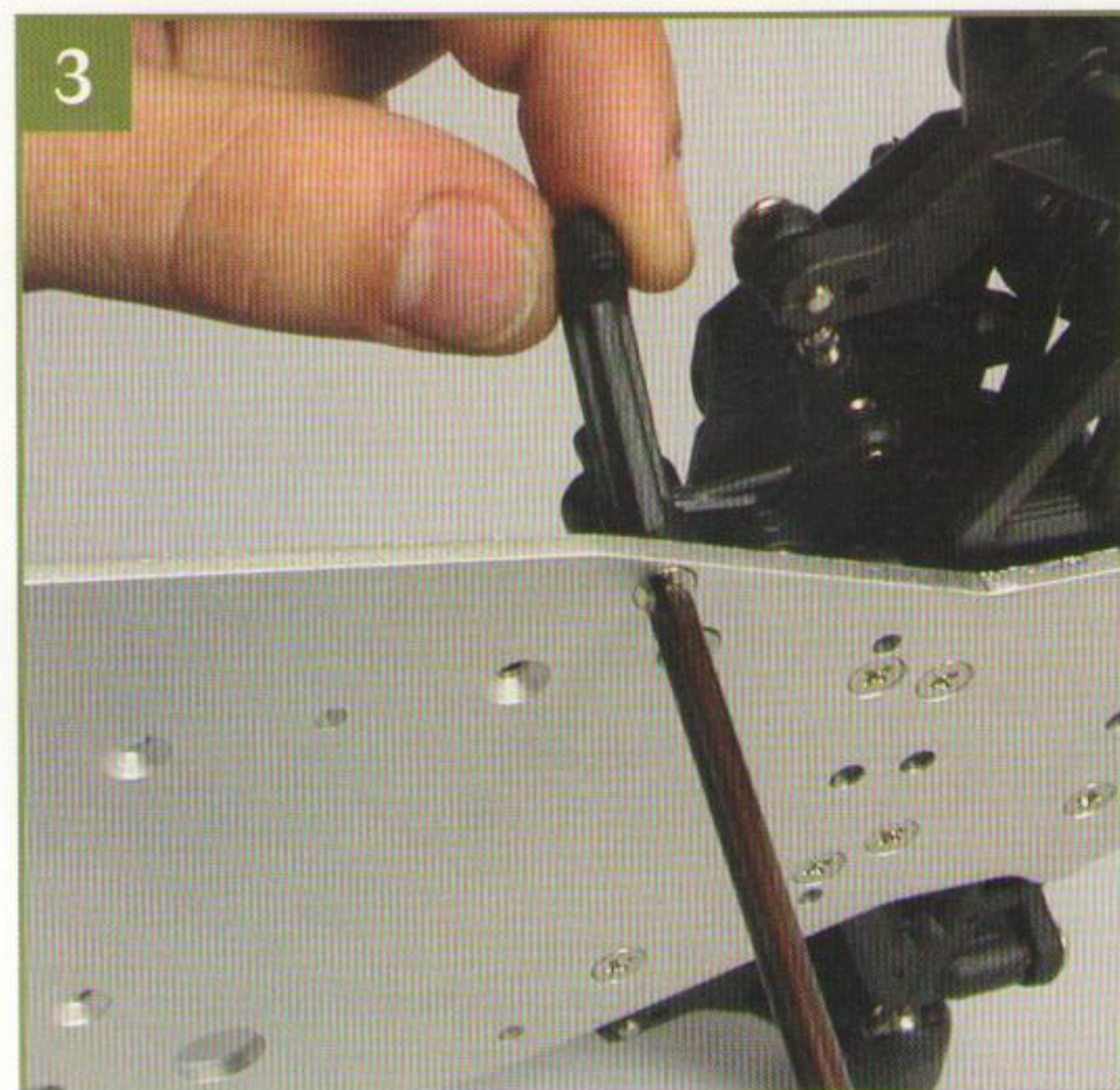
- 1 Глушитель
- 2 Саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм
- 3 Потайной саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм
- 4 Крепеж глушителя



1 Возьмите потайной саморез с крестообразным шлицем и вставьте его в отверстие на раме (обведено красным), как показано на фото.



2 Наживите на саморез крепеж глушителя и затяните саморез вручную на два оборота.



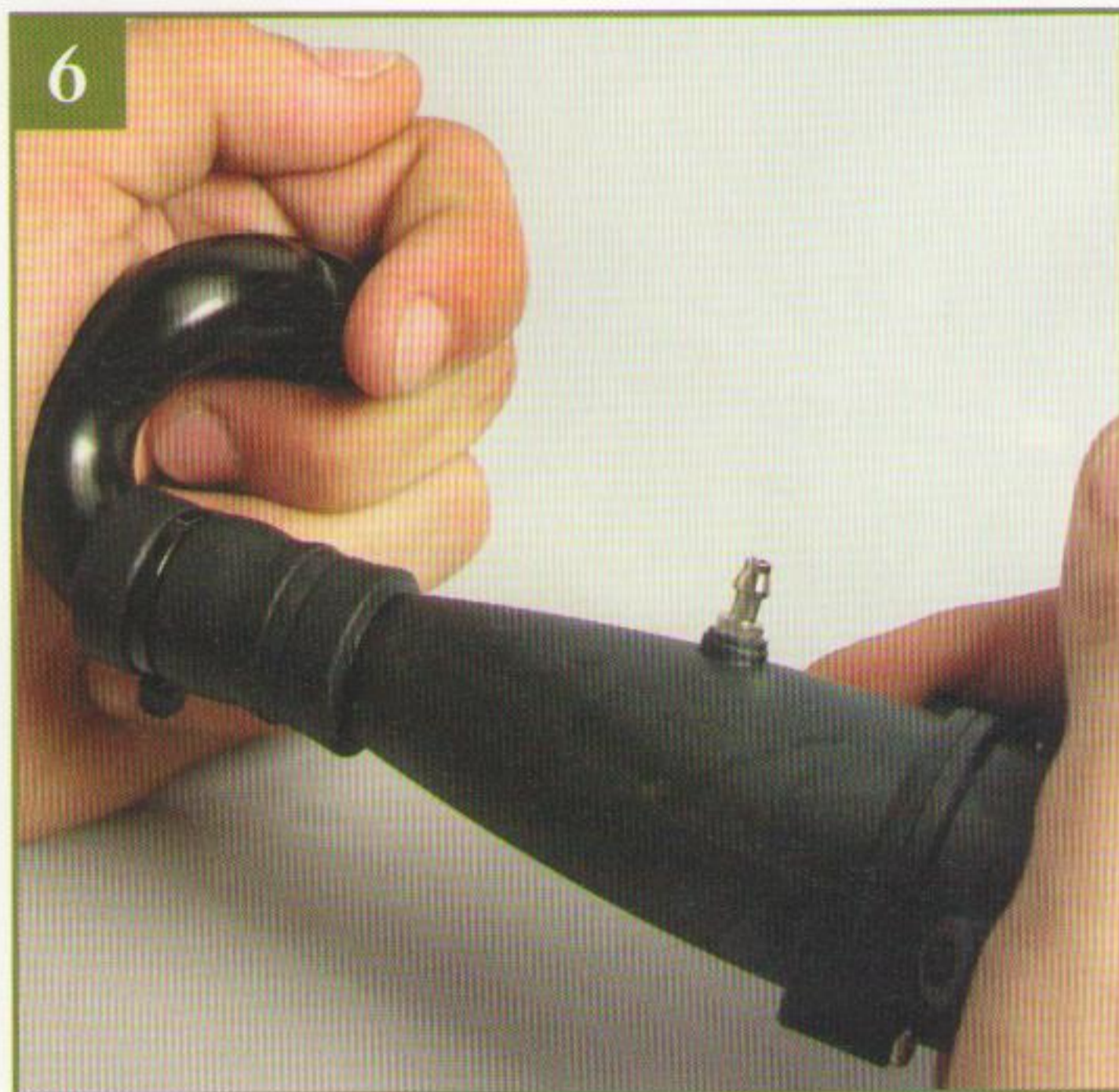
3 Возьмите крестовую отвертку и затяните саморез. Теперь крепеж глушителя надежно закреплен на раме.



4 Установите саморез с крестообразным шлицем в отверстие в верхней части крепежа глушителя. Затяните его на четыре оборота.



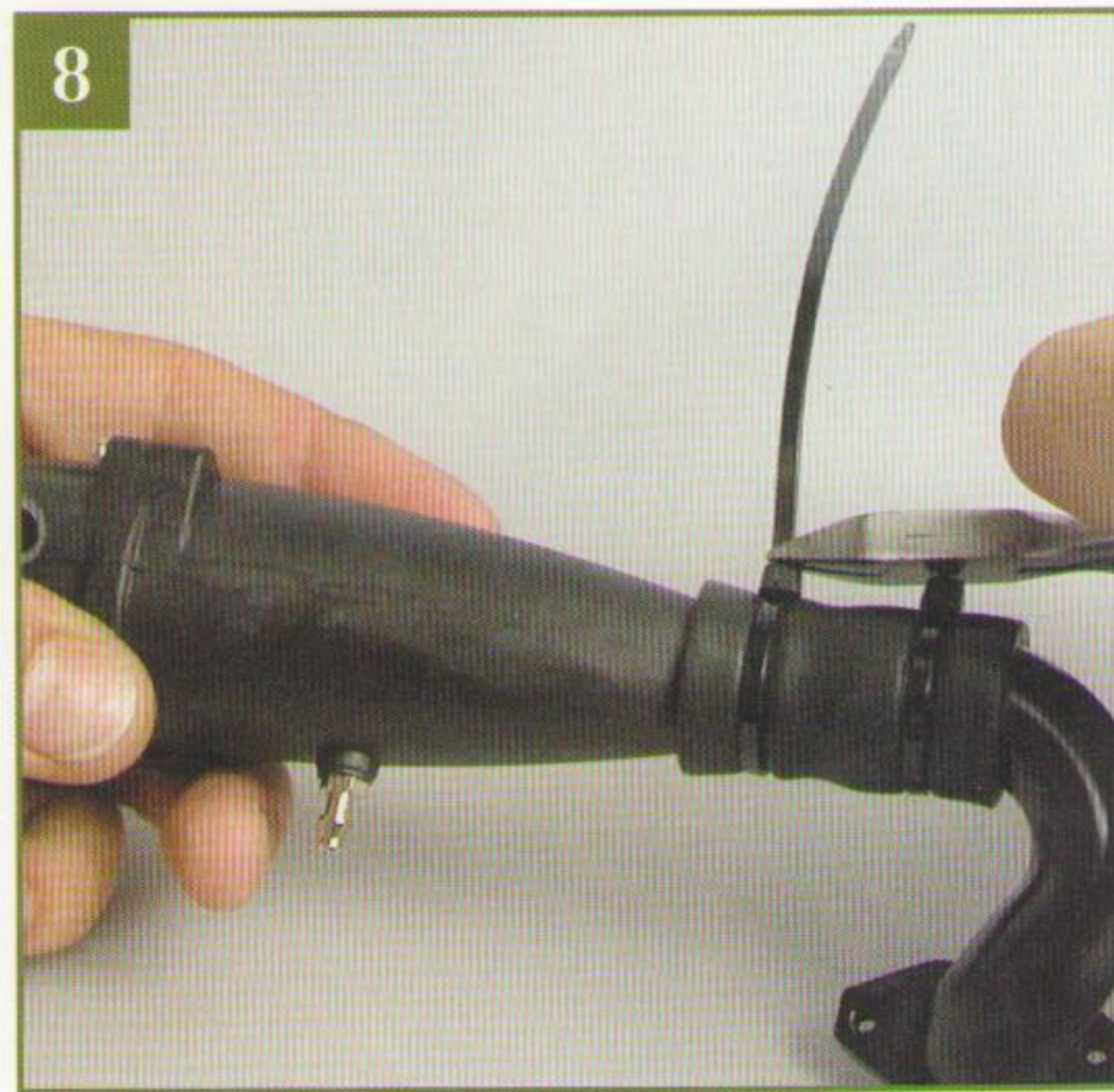
5 Возьмите выпускной коллектор из № 53, намочите внутреннюю часть соединительного патрубка и наденьте его на глушитель.



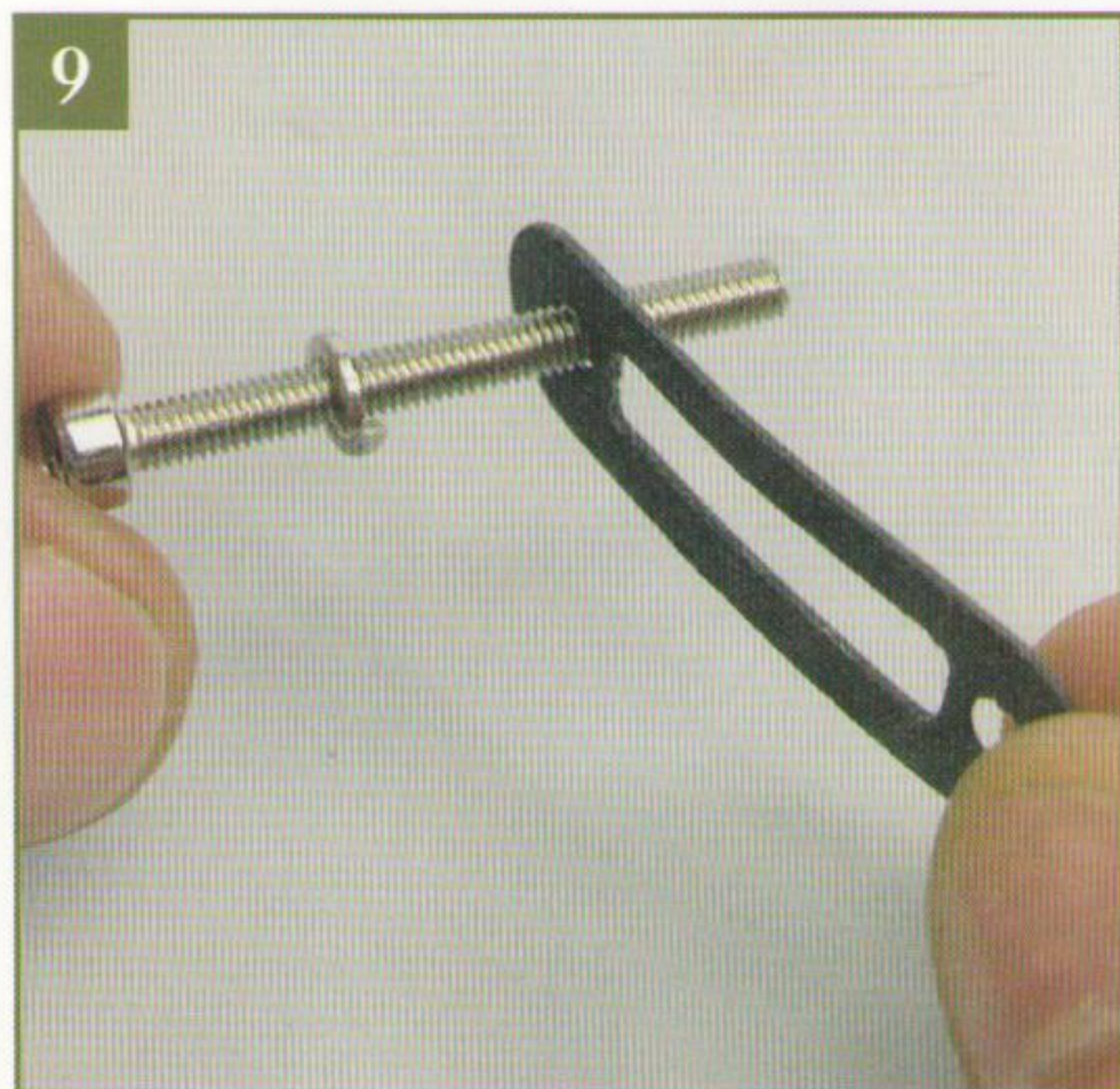
6 Крепко сожмите две детали друг с другом.



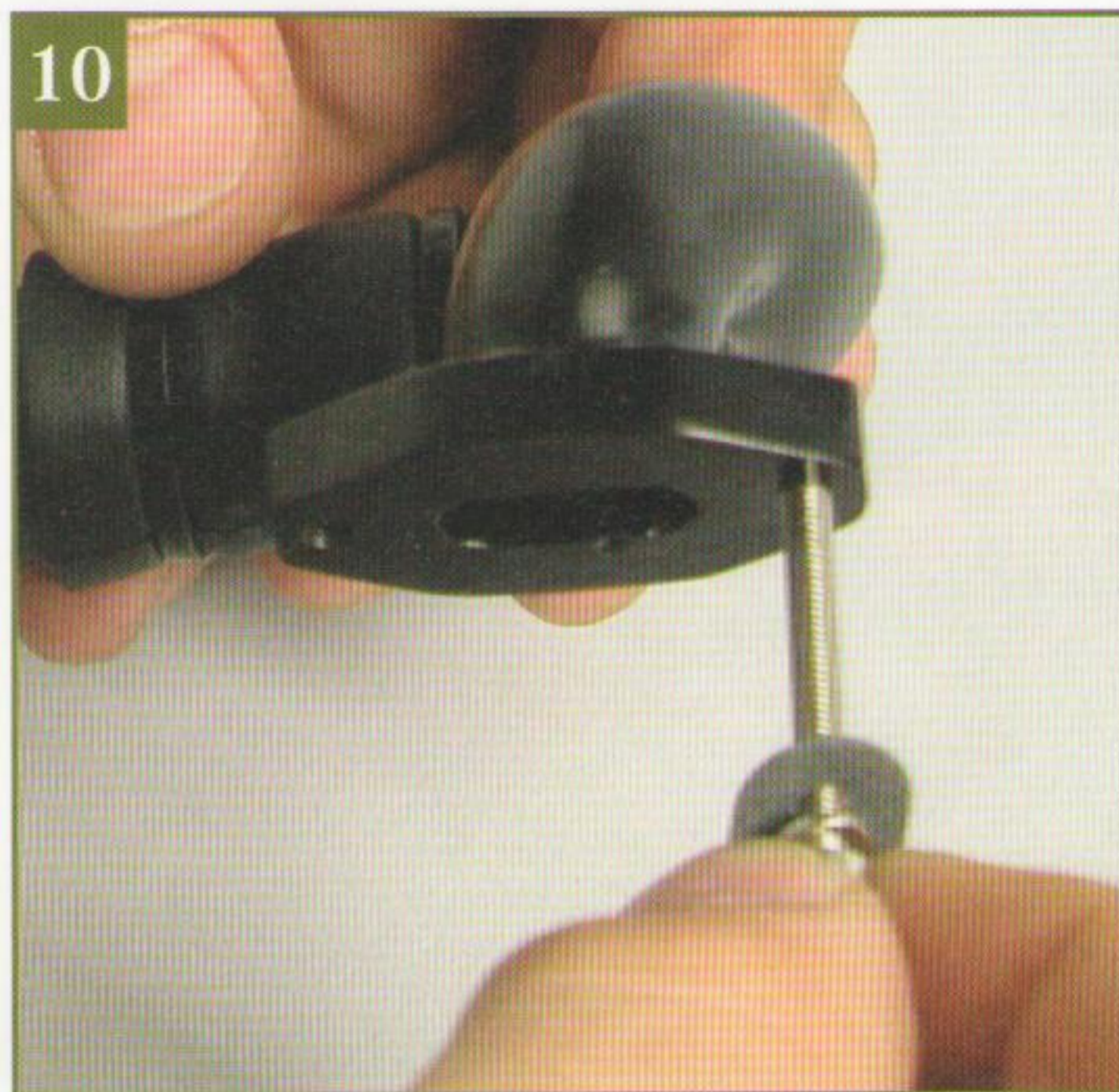
7 Нейлоновую стяжку, прилагавшуюся к № 53, наденьте на свободный желобок на соединительном патрубке. Прежде чем затянуть стяжку, удостоверьтесь, что все детали стоят правильно.



8 Воспользуйтесь кусачками, чтобы обрезать лишний кусок нейлоновой стяжки.



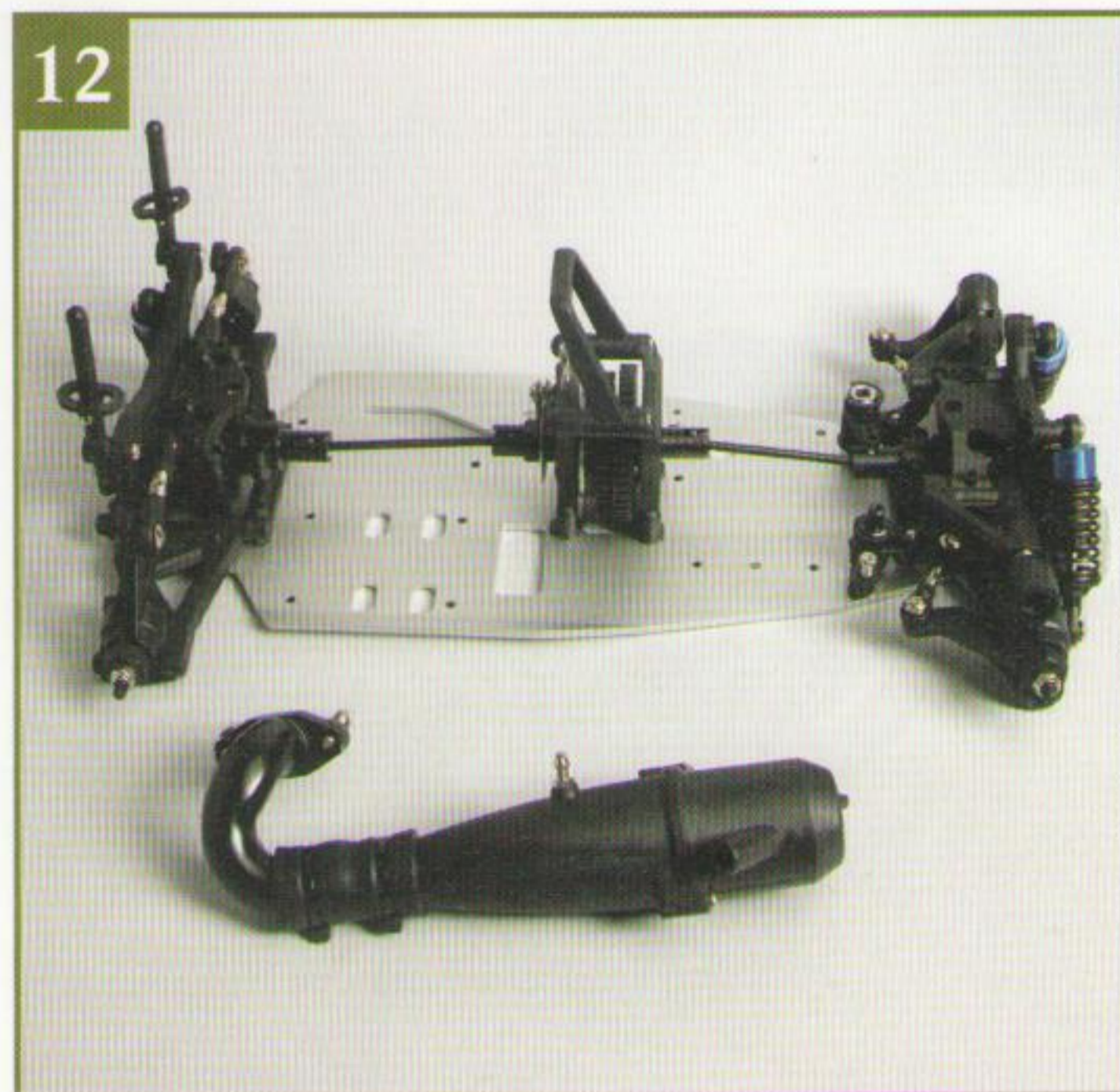
9 Возьмите болты, стопорные шайбы и прокладку выпускного коллектора, полученные с № 53. Наденьте стопорную шайбу и прокладку на болт, как показано на фото.



10 Вставьте болт с надетой на него шайбой и прокладкой в отверстие с резьбой на выпускном коллекторе и наживите его вручную.



11 Оденьте оставшуюся шайбу на второй болт и вставьте его в свободное отверстие с резьбой на прокладке. Заверните его на два оборота.



12 На фото показан результат сборки. Выхлопная система собрана и готова к эксплуатации.

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

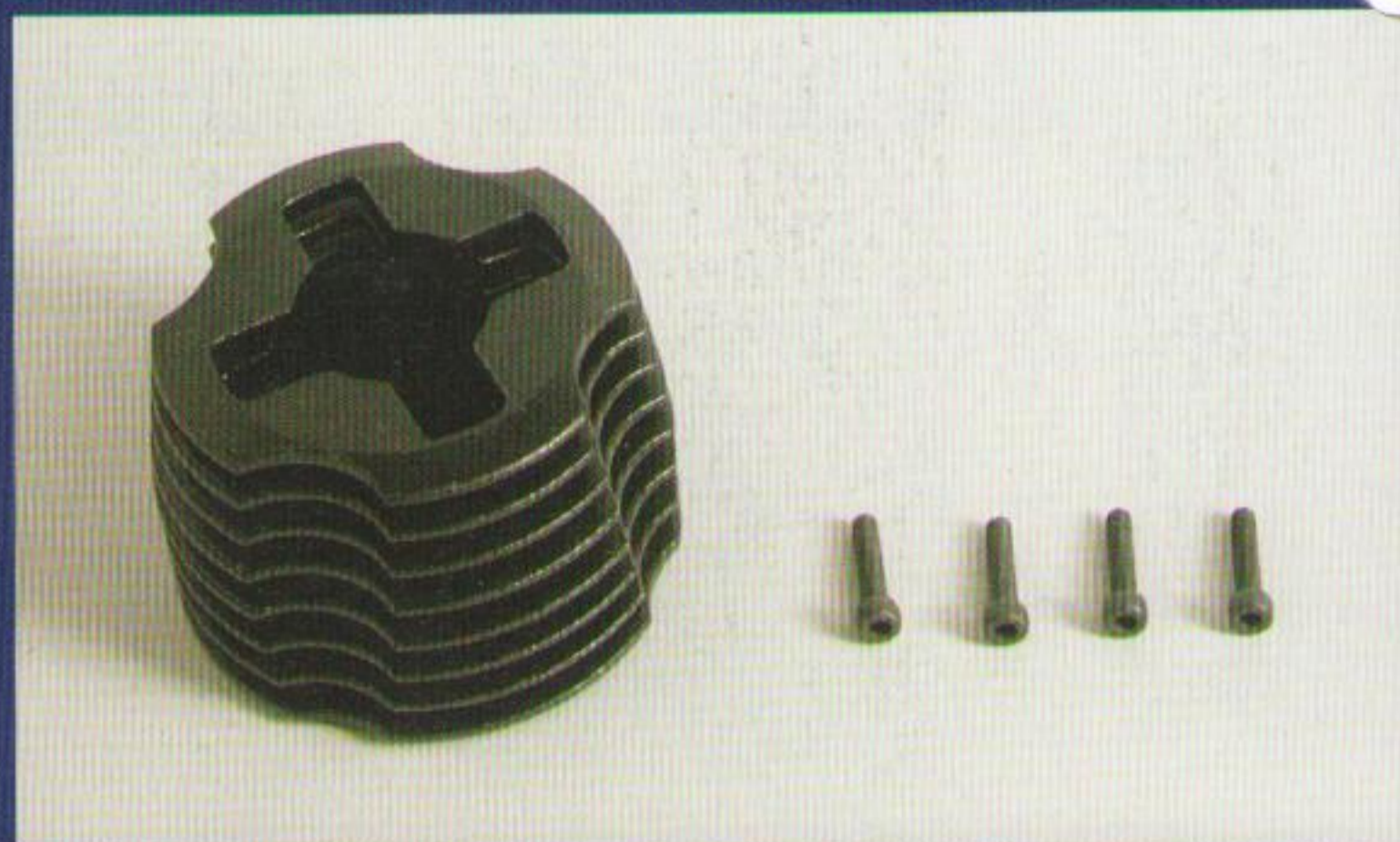
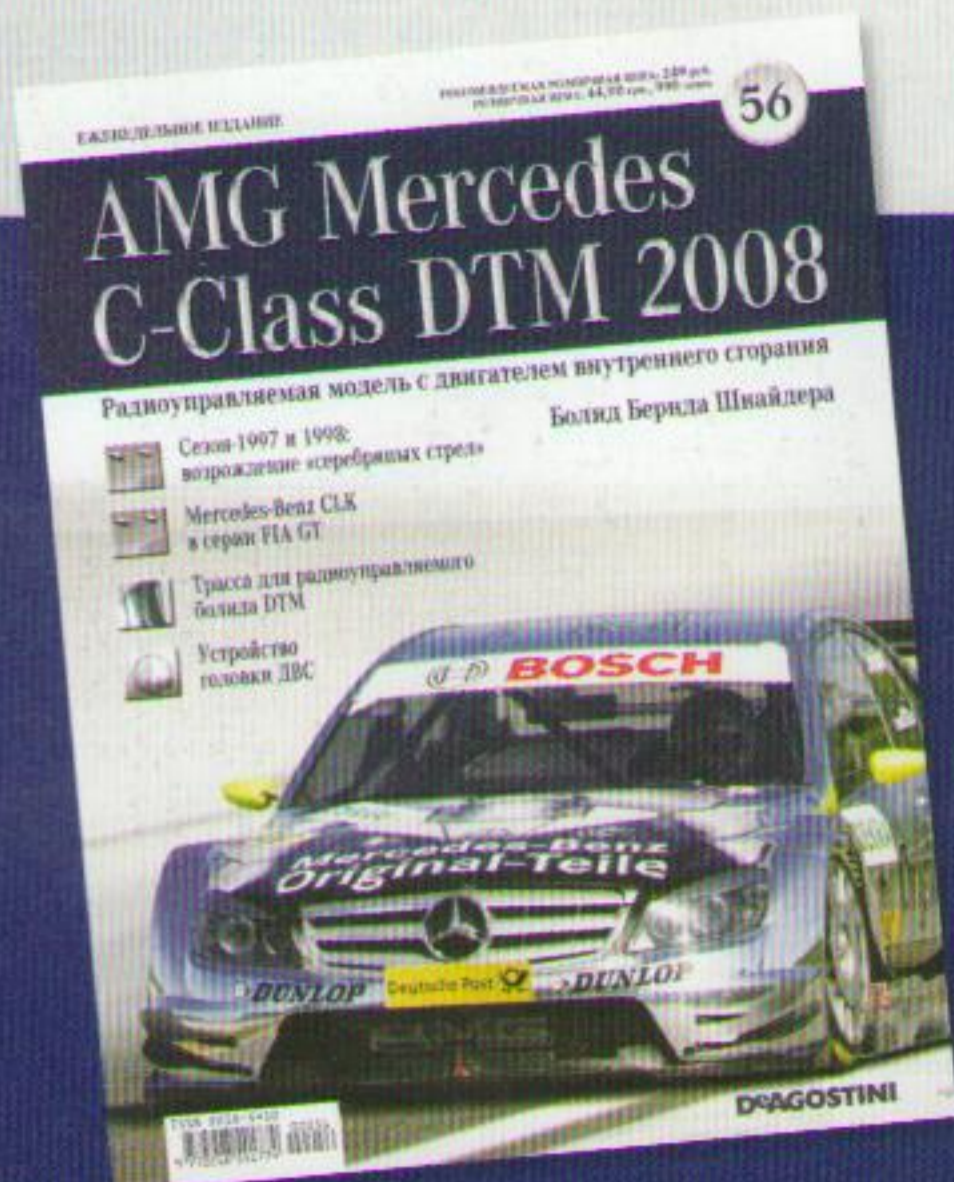


Используя полученные с этим выпуском детали — глушитель, крепеж глушителя и два самореза, мы закончим сборку выхлопной системы нашего радиоуправляемого болида.



В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 56)
и комплект деталей.



MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1997 году
Мика Хаккинен
и Дэвид Култхард
пересели на новый
McLaren-Mercedes MP4-12
и сразу же одержали победу.

Всего за 128 дней
Mercedes-Benz и компания
AMG создали болид для новой
серии FIA GT 1997 года.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы познакомим-
ся с устройством
и характеристиками
головки двигателя
внутреннего сгорания.

АВТОМОДЕЛИЗМ ГОНКИ



Устраивать гонки
во дворе — не луч-
ший вариант.
Вы узнаете, какой
должна быть трасса для радио-
управляемого болида.

ЗАКАЖИТЕ СЕЙЧАС!

СТАРТЕР для калильной свечи

по специальной цене

499 руб.*

Для чего он нужен?

Используется для прогрева
калильной свечи при запуске
двигателя. Без прогрева
калильной свечи двигатель
не запустится. В комплект
входит стартер и зарядное
устройство к нему.



ПУЛЬТ радиоуправления

по специальной цене

999 руб.*

4 частоты радиоуправления позволяют
одновременно управлять 4 машинами
в гонке. К пульту прилагаются флажки,
чтобы фиксировать, какие частоты
используют участники гонки.



Вы можете оформить заказ на сайте www.deagostini.ru на странице коллекции
или по телефону бесплатной горячей линии **8-800-200-02-01**,
или сделать предварительный заказ **В КИОСКЕ** у продавца.

ISSN 2218-5410



00055

9 772218 541774

* Рекомендуемая розничная цена. В стоимость не включены 100 руб. компенсации почтового тарифа при заказе по телефону горячей линии и через веб-сайт.

DeAGOSTINI

www.deagostini.ru