

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Сезон-1997 и 1998:  
возрождение «серебряных стрел»

Болид Бернда Шнайдера



Mercedes-Benz CLK  
в серии FIA GT



Трасса для радиоуправляемого  
болида DTM



Устройство  
головки ДВС



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

56

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1997 году болиды McLaren-Mercedes засверкали черно-белыми и серебристыми красками. Сразу же заговорили о возрождении традиций «серебряных стрел». Уже в стартовой гонке сезона новый MP4-12 принес команде первую победу.

203-206

По окончании сезона-1996 руководство автоспортивного подразделения Mercedes-Benz обратило внимание на недавно созданный чемпионат FIA GT. Новый автомобиль для этой серии гонок был построен всего за 128 дней.

207-210

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили головку двигателя внутреннего сгорания (ДВС) и четыре болта, необходимых для установки головки на двигатель. Сегодня мы не будем устанавливать головку, а просто рассмотрим ее устройство.

189-190

## АВТОМОДЕЛИЗМ. ГОНКИ

Обычная заасфальтированная площадка вряд ли подойдет для состязаний радиоуправляемых моделей. Вы узнаете, какой должна быть трасса для вашего гоночного болида.

117-118



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №56, 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. 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:

☎ 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:  
Dearprinting – Officine Grafiche Novara 190! 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 27.12.2011



## Сезон 1997 и 1998 годов: возрождение «серебряных стрел»

Пересев на McLaren-Mercedes MP4-12, пилоты Мика Хаккинен и Дэвид Култхард уже в стартовой гонке сезона-1997 принесли команде первую победу. Через год Хаккинен победил в чемпионате пилотов, а команда McLaren-Mercedes – в кубке конструкторов.

**В** 1997 году в регламент Формулы-1 были внесены изменения: они касались главным образом вопросов повышения безопасности и снижения скорости болидов. Минимальная масса автомобилей была увеличена до 595 кг. Команда McLaren-Mercedes, как показала первая же гонка, выполнила «домашнее задание» на отлично. Состав пилотов по сравнению с предыдущим годом не изменился – это по-прежнему были Мика Хаккинен и Дэвид Култхард. Вместе

с новым генеральным спонсором, компанией West, был разработан новый броский дизайн: болиды засверкали черно-белыми и серебристыми красками.

Это было возрождение легендарных «серебряных стрел».

### Удачное начало

Стартовая гонка сезона в австралийском Мельбурне прошла удачно: после

двух лет кропотливой работы Дэвид Култхард, наконец-то, принес команде McLaren-Mercedes первую победу. Успешно дебютировал и Мика Хаккинен, показавший третий результат.

Хаккинен продолжил набирать очки: во второй гонке, проходившей в Бразилии, он занял четвертое место. Через 14 дней в Аргентине он пришел

McLaren-Mercedes MP4-12 1997 года.

По итогам сезона Дэвид Култхард занял третье место, набрав одинаковое количество очков с Жаном Алези.





В 1997 году Мика Хаккинен и Дэвид Култхард снова выступали на болидах McLaren-Mercedes. В стартовой гонке сезона Култхард одержал первую победу. Оба пилота продолжили участие в соревнованиях и в 1998 году. Они принесли команде McLaren-Mercedes пять двойных побед и кубок конструкторов, на 23 очка опередив своего основного соперника – Ferrari.

с гидравликой, а у шотландца отказал генератор.

Зато в начале сентября пилоты McLaren-Mercedes показали впечатля-

ющие результаты на гоночной трассе в Монце (Италия): Култхард одержал вторую победу в сезоне. Хаккинен, показавший быстрейший круг, в итоге пришел девятым.

На австрийском автодроме А1 финну не повезло: он стартовал из первого ряда, но вынужден был прекратить гонку из-за поломки двигателя. Зато его товарищ по команде снова поднялся на подиум: он занял второе место, всего на три секунды отстав от победителя гонки.

На Нюрбургринге команде снова пришлось смириться с поражением – оба болида были вынуждены прекратить гонку. Это тем более обидно, если учесть, что Мика Хаккинен впервые в этом сезоне стартовал с поула-позиции. Насколько ценными

пятым, а в Имоле (Сан-Марино) набрал еще одно очко, заняв шестое место. Но затем последовал период разочарований.

В Монако к финишу пришли лишь восемь болидов. В числе тех, кто сошел с трассы, были и оба болида McLaren.

## Победы и поражения сезона-1997

В Испании Култхард набрал одно очко, а в канадском Монреале и в Гран-при Франции команда осталась за пределами очковой зоны. Шотландец Култхард продолжил набирать очки в Сильверстоуне, на Гран-при Британии, а Хаккинен занял третье место в «домашней гонке» Mercedes-Benz в Хоккенхайме. В Венгрии оба болида снова были вынуждены прекратить борьбу: у финна возникли проблемы

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### MCLAREN-MERCEDES MP4-13

**ДВИГАТЕЛЬ:** модель FO 110G, 10-цилиндровый V-образный четырехтактный бензиновый двигатель жидкостного охлаждения, угол развала цилиндров 72°, продольное вертикальное расположение перед задней осью, 6-опорный коленчатый вал, блок цилиндров из легкого сплава, гильзы цилиндров с никосиловым покрытием, съемная головка блока цилиндров из легкого сплава, четыре клапана на цилиндр, привод клапанов с помощью тарельчатых толкателей, два верхних распределительных вала на каждый ряд цилиндров с приводом с помощью набора цилиндрических шестерен, электронное управление впрыском во впускной коллектор (TAG 2000 Electronic System), электронное управление зажиганием (TAG 2000 Electronic System), принудительная система смазки с сухим картером, масса 107 кг

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 2998 см<sup>3</sup>, максимальное число оборотов 16 000 об/мин, мощность и максимальный крутящий момент – нет данных

**КУЗОВ И ШАССИ:** монокок из углеродного волокна со встроенной дугой безопасности; впереди – двойные поперечные рычаги, расположенные внутри торсионы, упругие элементы с приводом с помощью толкающих штанг, сзади – двойные поперечные рычаги, расположенные внутри

блоки пружин и амортизаторов, приводимые с помощью толкающих штанг

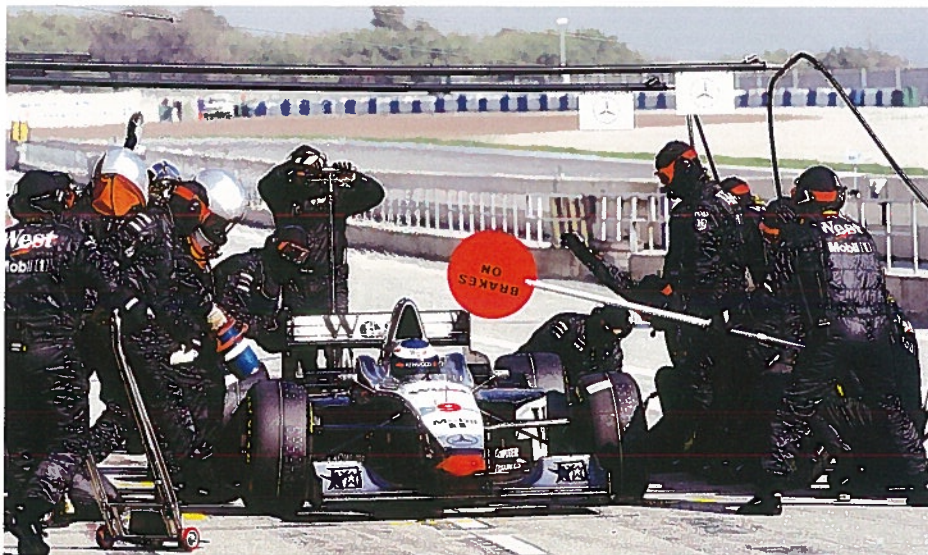
**ТОРМОЗА:** гидравлическая тормозная система, воздействующая на передние и задние колеса, легкосплавные колесные диски с центральным замком

**ТРАНСМИССИЯ:** привод на задние колеса, 6-ступенчатая секвентальная полуавтоматическая шестеренная коробка передач со встроенной главной передачей

**МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** длина 4550 мм, ширина 1800 мм, масса с пилотом 600 кг

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** более 300 км/ч (в зависимости от передаточного отношения главной передачи)





1997 год. Мика Хаккинен (стартовый номер 9) на болиде Формулы-1 McLaren-Mercedes во время тренировочного заезда.

были бы очки, набранные в Айфеле, показал конец сезона. В предпоследней гонке в Сузуке (Япония) Хаккинен пришел четвертым, лишь немного уступив занявшему третье место Эдди Ирвайну на Ferrari, а Култхард занял одиннадцатое место.

Хороший результат пилоты показали в финальной гонке в Хересе (Португалия). McLaren-Mercedes завершил сезон 1997 года сенсационной двойной победой: Хаккинен занял первое место, а Култхард – второе. В кубке конструкторов команда McLaren-Mercedes добилась четвертого места, на этот раз с минимальным отставанием в четыре очка от команды Benetton-Renault. Култхард обеспечил себе третье место в классификации

пилотов, а Хаккинен занял четвертое место в общем зачете.

В целом сезон-1997 позволял с оптимизмом смотреть в будущее, ведь итог третьего года партнерства McLaren и Mercedes был отмечен тремя победами (в числе которых и двойная победа в Гран-при Хереса), двумя вторыми, двумя третьими местами и другими весьма достойными результатами в пределах очковой зоны.

### Последовательное усовершенствование

В основу концепции McLaren-Mercedes MP4-13 – нового болида

Формулы-1, выпущенного к сезону 1998 года, была положена прошлогодняя модель MP4-12. Чтобы модель соответствовала изменившемуся регламенту, ее пришлось значительно модифицировать. Колея и общая ширина болидов была уменьшена на 20 см для снижения скорости прохождения поворотов и обеспечения больших возможностей для маневра при обгоне.

Изменения коснулись аэродинамики кузова: MP4-13 можно было легко узнать по характерному носу – он опускаясь вниз, заканчиваясь чуть выше переднего антикрыла. Для улучшения развесовки по осям конструкторы сместили назад кокпит: в соответствии с новым регламентом он стал более широким, что привело к увеличению колесной базы и общей длины (по сравнению с MP4-12).

Уже в первой гонке в Австралии MP4-13 показал высокую конкурентоспособность: поул-позиция, быстрейший круг в гонке и победа Мики Хаккинена, второе место Дэвида Култхарда. Соперники потерпели сокрушительное поражение, отстав на целый

1998 год. Мика Хаккинен (стартовый номер 8) на чемпионском болиде Формулы-1 McLaren-Mercedes MP4-13.



Дэвид Култхард на McLaren-Mercedes в сезоне Формулы-1 1998 года.



1 ноября 1998 года. Мика Хаккинен на McLaren-Mercedes MP4-13 одерживает победу в Сузукэ, в последней гонке сезона — Гран-при Японии. Хаккинен становится чемпионом Формулы-1. Дэвид Култхард занимает третье место.

последовали четвертая и пятая двойные победы. В обоих случаях «красных» опередил Хаккинен и пришедший вторым Култхард.

Казалось, чемпионский титул уже в руках, но на пути к желанной победе Хаккинена затормозило шестое место в Венгрии, нулевой результат в бельгийском Спа и жалкие три очка в Монце. Борьба за звание чемпиона продолжилась на Нюрбургринге, где финн показал самый быстрый круг и опередил стартовавшего с поула Михаэля Шумахера.

## Последняя гонка сезона

Одержав восьмую победу на проходившем в Японии финале сезона, Хаккинен в итоге обеспечил себе звание чемпиона мира, а Дэвид Култхард занял третье место, пропустив вперед Михаэля Шумахера. Одновременно команда McLaren-Mercedes завоевала кубок конструкторов 1998 года. Исполнилась мечта болельщиков Mercedes, которую они лелеяли с 1995 года, с самого начала сотрудничества с успешной командой McLaren. Триумф был отмечен по достоинству — роскошным праздником.

круг. Во второй гонке в Бразилии все повторилось: поул-позиция, самый быстрый круг и победа Хаккинена, второе место Култхарда.

В Аргентине бывший юниор Mercedes Михаэль Шумахер привел к победе свой Ferrari. Блестяще выступивший Хаккинен занял второе место, а Култхард пришел шестым, набрав одно очко.

## Пять двойных побед

Свою третью победу в сезоне 1998 года команда McLaren-Mercedes одержала в Имоле: Култхард уверенно обошел оба болида Ferrari и первым пересек финишную черту, в то время как Хаккинен был вынужден прекратить гонку после 18 кругов из-за неисправности коробки передач. В Барселоне была одержана третья двойная победа. Впереди снова оказался Хаккинен на MP4-13. Его

результат — поул-позиция, самый быстрый круг и победа.

Затем последовало главное событие в календаре сезона — гонка в княжестве Монако.

На узких городских улочках финн на McLaren-Mercedes обошел всех своих соперников, одержал победу и получил награду из рук князя Монако — один из самых почетных трофеев. Култхард прекратил гонку из-за поломки двигателя.

В Канаде, несмотря на поул-позицию Култхарда, McLaren пришлось пережить очередную неудачу. Команда была вынуждена прекратить гонку из-за проблем с электрикой и коробкой передач. Во Франции победу снова отдали Ferrari, несмотря на поул-позицию Хаккинена и самый быстрый круг Култхарда. Михаэль Шумахер оказался сложным соперником. В Англии он снова не позволил финну использовать поул-позицию для победы в гонке.

На австрийском автодроме А1 и в гоночный уикенд в Хоккенхайме



# Mercedes-Benz CLK в серии FIA GT

На создание болида для новой гоночной серии FIA GT 1997 года Mercedes-Benz в сотрудничестве с AMG потребовалось всего 128 дней. Благодаря технологическому превосходству обеих гоночных версий CLK штутгартцы два года подряд завоевывали звание чемпионов мира.



Кlaus Ludwig и Ricardo Zonta на CLK-LM в заключительной гонке FIA GT сезона-1998 на калифорнийской трассе Лагуна Сека. В командном зачете AMG-Mercedes побеждает с большим отрывом.

После того как в 1996 году Alfa Romeo и Opel отказались от участия в DTM, руководство автоспортивного подразделения Mercedes-Benz обратило внимание на недавно созданный чемпионат FIA GT, увидев в нем новое перспективное поле деятельности и возможность соревноваться с достойными соперниками.

Чтобы быстро войти в число участников, необходимо было выполнить одно условие: собрать и продать 25 омологационных автомобилей до начала сезона 1997 года. Однако времени оставалось слишком мало.

И тогда Международная федерация автоспорта FIA (Federation Internationale de l'Automobile), заинтересованная в том чтобы привлечь к участию в соревнованиях известного автопроизводителя, позволила Mercedes-Benz выпустить 25 омологационных моделей к более позднему сроку.

Осенью 1996 года в Аффальтербахе началась работа по созданию среднеразмерного болида CLK-GTR. Через 128 дней новый автомобиль провел свой первый испытательный заезд.

Созданные AMG спортивные суперкары мало напоминали серийный

CLK W 208. Под пластмассовым кузовом работал 6-литровый двигатель V12 мощностью 600 л.с.

## Сияние звезд

Календарь чемпионата FIA GT 1997 года включал в себя гонки на выносливость, проходившие в восьми странах.

В классе GT1 Mercedes-Benz выступал вместе со своим надежным партнером AMG. Регламент в этом классе был достаточно свободным, допускавшим

Mercedes-Benz CLK-GTR 1997 года. Выпуск минимальной партии автомобилей, необходимой для официального участия в серии FIA GT, был начат только в ноябре 1998 года.

значительные конструктивные изменения, о серийной модели напоминала только форма кузова. Помимо таких звезд DTM, как Бернд Шнайдер и Клаус Людвиг, в соревнованиях участвовали Александр Вурц, Марсель Тиманн, Алессандро Наннини и Бернд Майлендер.

Наряду с AMG-Mercedes в гонке стартовали Porsche 911 GT1, BMW McLaren F1 GTR и модель под простым названием GTR, выставленная мелким производителем Rapoz, представлявшая собой практически чистокровный гоночный автомобиль.

На первом этапе, состоявшемся 13 апреля в Хоккенхайме, технические дефекты не позволили команде пробиться вперед, но уже в мае в гонке British Empire Trophy в Сильверстоуне



оба AMG-Mercedes доказали свою конкурентоспособность, несмотря на то что разрабатывались в страшной спешке.

Первый достойный результат показал экипаж CLK-GTR Шнайдер/Вурц, занявший второе место.

Уже в четвертом заезде в конце июня серебристые «камбалы» одержали убедительную двойную победу. Экипаж Шнайдер/Людвиг опередил

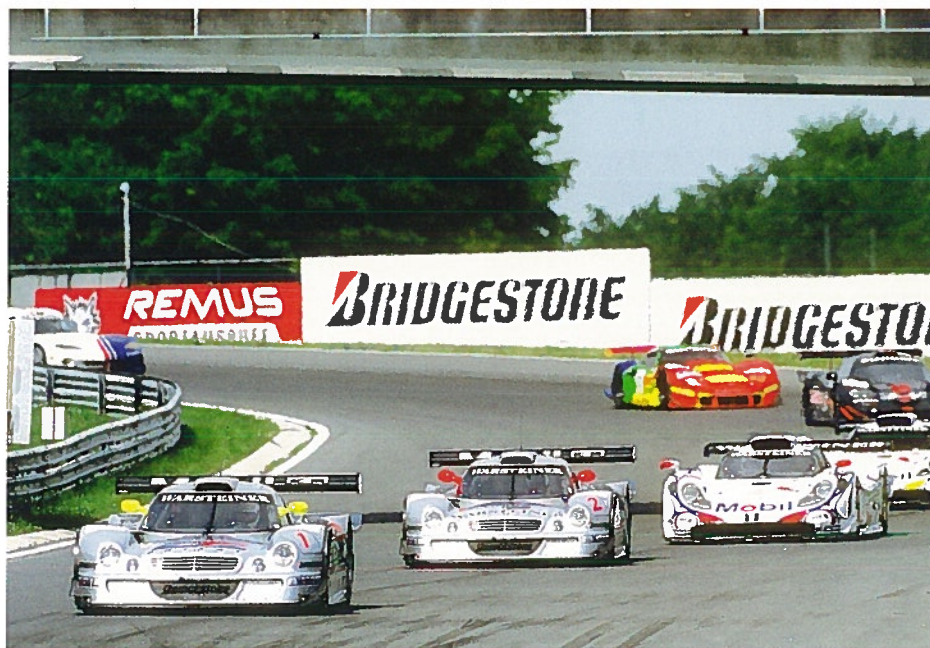
товарищей по команде Тиманна и Наннини. В Спа экипажу Шнайдер/Вурц удалось занять «всего лишь» второе место.

Победная серия CLK-GTR набирала обороты: в гонках в Австрии, Японии и Англии AMG-Mercedes снова отметился двойным триумфом. В девятой гонке в Муджелло (Италия) штуртартцы опять заняли второе место. Несмотря на то что CLK-GTR создавался в спешке, у него практически не было слабых мест.

Оба последних этапа проходили в США. И на трассе Себринг Рейсвей, и на автодроме Лагуна Сека Mercedes-Benz не оставил своим соперникам никаких шансов, одержав пятую и шестую победу в сезоне.

Для Бернда Шнайдера первое место одновременно означало звание чемпиона в классе GT1.

Шнайдер набрал 72 очка, в то время как его самый мощный соперник — Стив



Гонка FIA GT в Будапеште, 19 июля 1998 года. Лидирует AMG-Mercedes CLK-LM Бернда Шнайдера и Марка Уэббера (стартовый номер 1), за ними следует экипаж Клауса Людвига и Рикардо Зонта (стартовый номер 2).



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГОНОЧНОГО БОЛИДА**

**MERCEDES-BENZ FIA GT CLK-LM 1998**

**ДВИГАТЕЛЬ:** модель GT 108 В, 8-цилиндровый V-образный бензиновый двигатель жидкостного охлаждения, продольное вертикальное расположение перед задней осью, угол развала цилиндров 90°, 5-опорный коленчатый вал, цилиндры из легкого сплава, рабочие поверхности цилиндров с никосиловым покрытием, съемная легкосплавная головка блока цилиндров, по два верхних распределительных вала на каждый ряд цилиндров, привод с помощью блока шестерен, четыре клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов, степень сжатия 12,5:1, электронная система управления зажиганием и впрыском Bosch Motronic 2.8, циркуляционная система смазки с сухим картером, рабочий объем 4986 см<sup>3</sup>, мощность около 600 л.с., максимальные обороты 8 900 об/мин, масса 155 кг

**ТРАНСМИССИЯ:** привод на задние колеса, секвентальная 6-ступенчатая механическая коробка передач со встроенной главной передачей, ручное управление с помощью подрулевых лепестков, передаточное отношение в зависимости от характера трассы, многодисковое карбоновое сцепление

**КУЗОВ И ШАССИ:** монокок из углеродного волокна со встроенным стальным каркасом безопасности; впереди и сзади — двойные поперечные рычаги, винтовые пружины с приводом с помощью толкающих штанг, торсионные стабилизаторы

**ТОРМОЗА:** гидравлическая двухконтурная тормозная система, тормоза карбоновые, вентилируемые, дисковые, с неподвижными 6-поршневыми суппортами

**КОЛЕСА И ШИНЫ:** впереди 280/35 R18, сзади 330/40 R18, легкосплавные колесные диски с центральным замком, зубчатая рейка с усилителем

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** длина 4900 мм, ширина 1999 мм, высота 1119 мм, колесная база 2670 мм, колея передняя 1600 мм, задняя 1650 мм

**МАССА:** 940 кг

**ТОПЛИВНЫЙ БАК:** 100 л

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** около 360 км/ч (в зависимости от передаточного отношения)

**РАЗГОН:** 3,7 с (0 – 100 км/ч)

**РАСХОД ТОПЛИВА:** около 57 л на 100 км

Коупер на McLaren F1 GTR — всего лишь 59 очков. Кубок конструкторов также достался AMG-Mercedes.

Календарь чемпионата FIA GT 1998 года включал в себя десять гонок, проходивших в семи странах. Как и в предыдущем году, Porsche выставил болид GT1, а Panoz снова сделал ставку на модель GTR.

Persson Motorsport стала еще одной командой, выступавшей на болидах CLK-GTR.



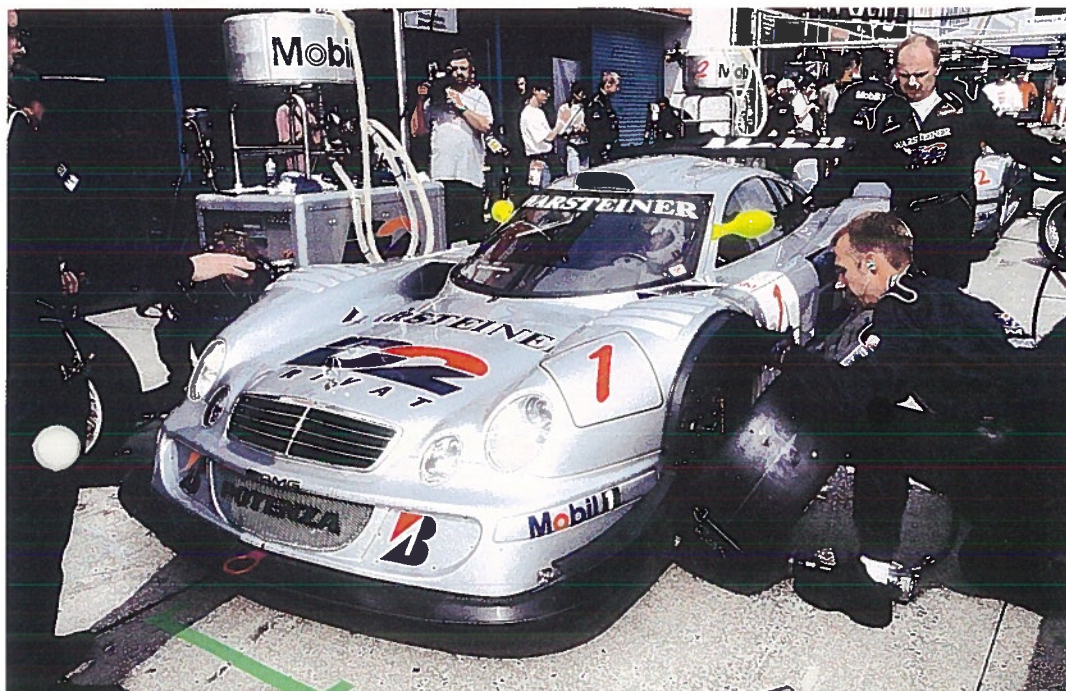
Внизу: 23 августа 1998 года. Чемпионат FIA GT на автодроме Сузика. AMG-Mercedes CLK-LM победителей гонки Шнайдера и Уэббера во время плановой остановки в боксах.

Вверху: чемпионат FIA GT, 12 июля 1998 года. Клаус Людвиг и его товарищ по команде Рикардо Зонта побеждают в четвертой гонке сезона на бывшей трассе Гран-при в Дижоне.

Persson освоила болиды Mercedes еще в чемпионате DTM. В серии FIA-GT 1998 года команда выставила модель CLK-GTR предыдущего сезона, окрашенную в узнаваемый синий цвет. Основным спонсором команды была служба запчастей Mercedes.

AMG-Mercedes вначале также выставил CLK-GTR предыдущего сезона. Перемены последовали в июне 1998 года. В «домашней гонке» штуртартцев команда выступала уже на CLK-LM, премьеры которого состоялась в «24 часах Ле-Мана». CLK-LM отличался более низким кузовом и легким, экономичным двигателем V8.

В этом сезоне выступали экипажи Клаус Людвиг/Рикардо Зонта, Жан-Марк Гунон/Марсель Тиманн и Бернд Шнайдер/Марк Уэббер.





В сезоне 1998 года Бернд Шнайдер, Рикардо Зонта, Клаус Людвиг и Марк Уэббер (слева направо) прочно заняли места на подиуме. Помимо трех успешных выступлений отдельных экипажей и тройной победы в десяти гонках было одержано шесть двойных побед.

неизменным на протяжении всего сезона, Клаус Людвиг и Рикардо Зонта завоевали чемпионский титул, набрав по 77 очков. Они опередили Шнайдера и Уэббера, набравших по 69 очков.

### Команды покидают чемпионат

Не желая мириться с превосходством Mercedes, «коловшим глаза», FIA собирался пересмотреть регламент в классе GT1. Кроме того, необходимо было снизить расходы. Однако производители не согласились с этими планами: их по-прежнему привлекала бескомпромиссная борьба на грани возможного. Поскольку стороны так и не пришли к соглашению, все заводские команды покинули чемпионат, и соревнования в классе GT1 больше не проводились. После переименования класса GT2 в GT Mercedes-Benz продолжил участие в гонках, не представляя заводскую команду. В период с ноября 1998 до лета 1999 года были выпущены недостающие омологационные CLK-GTR.

### Десять побед в десяти гонках

Для соперников сезон оказался «отрезвляющим». Превосходство CLK проявилось уже в первой гонке в Ошерслебене, где пилоты Mercedes заняли все места на подиуме. Во второй гонке в Сильверстоуне Шнайдер и Уэббер поднялись на верхнюю ступень подиума, а второе и третье места заняли два Porsche 911 GT1.

В Хоккенхайме впервые выступившие в этой серии CLK-LM сразу одержали двойную победу. За ней последовала победа Клауса Людвиг и Рикардо Зонта в Дижоне.

Через неделю в Будапеште экипажи Шнайдер/Уэббер и Людвиг/Зонта снова принесли команде AMG-Mercedes двойную победу, за которой последовали другие – в Сузуке, Донингтон Парке и австрийском Шпильберге. Вместе со своим партнером Рикардо Зонта

Клаус Людвиг одержал победу и в двух заключительных гонках сезона, проходивших в США, в городах Хоумстед и Монтерей.

### Триумф AMG-Mercedes

Разумеется, кубок конструкторов в классе GT1 также достался команде AMG-Mercedes, набравшей 146 очков (Porsche набрал 49 очков).

Поскольку состав экипажей, выступавших на болидах CLK, оставался

6 сентября 1998 года. Клаус Людвиг и Рикардо Зонта (стартовый номер 2) на AMG-Mercedes CLK-LM заняли второе место в гонке FIA GT, проходившей на британском автодроме Донингтон Парк.



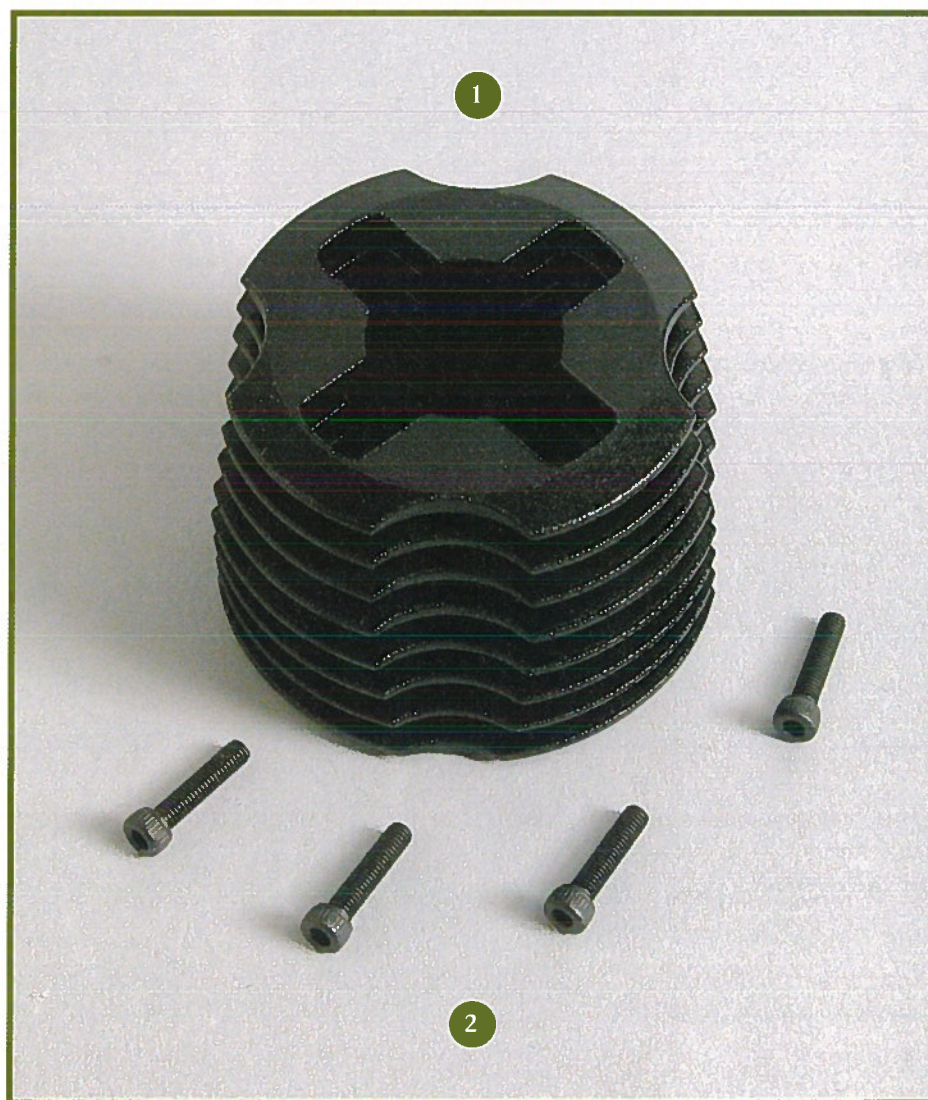
# Устройство головки двигателя внутреннего сгорания

Работающий двигатель вашей радиоуправляемой модели производит механическую энергию, необходимую для приведения трансмиссии в движение, и одновременно выделяет много тепла. При нагреве металл расширяется, что может привести к серьезным повреждениям механических частей двигателя.

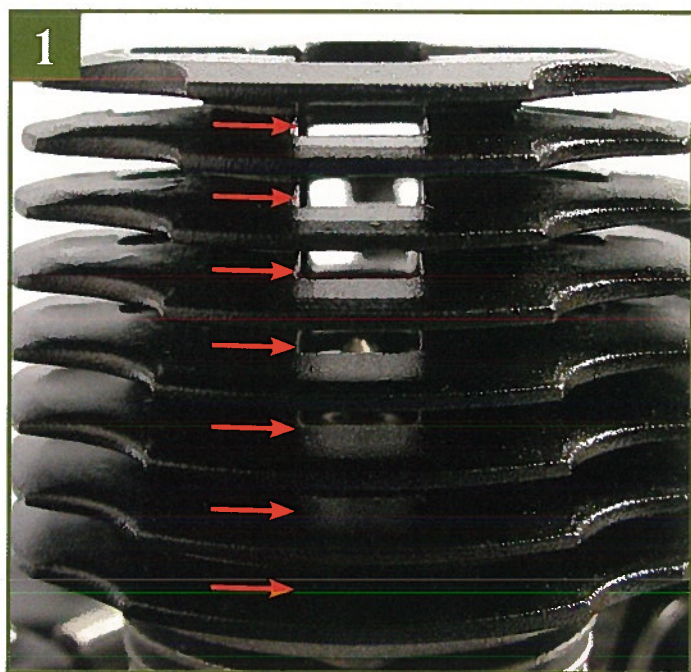
Рассеять лишнее тепло поможет головка двигателя.

С этим выпуском вы получили головку двигателя внутреннего сгорания (ДВС) и четыре болта, необходимых для установки головки на двигатель. Эта черная деталь снабжена большим количеством тонких ребер, значительно увеличивающих площадь контакта с воздухом и способствующих отводу от двигателя тепла.

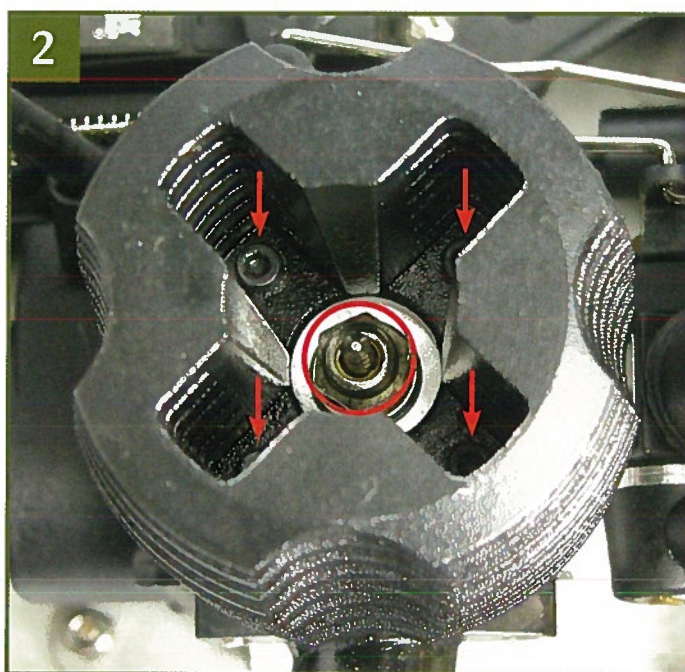
Сегодня мы не будем устанавливать головку, а просто рассмотрим ее устройство.



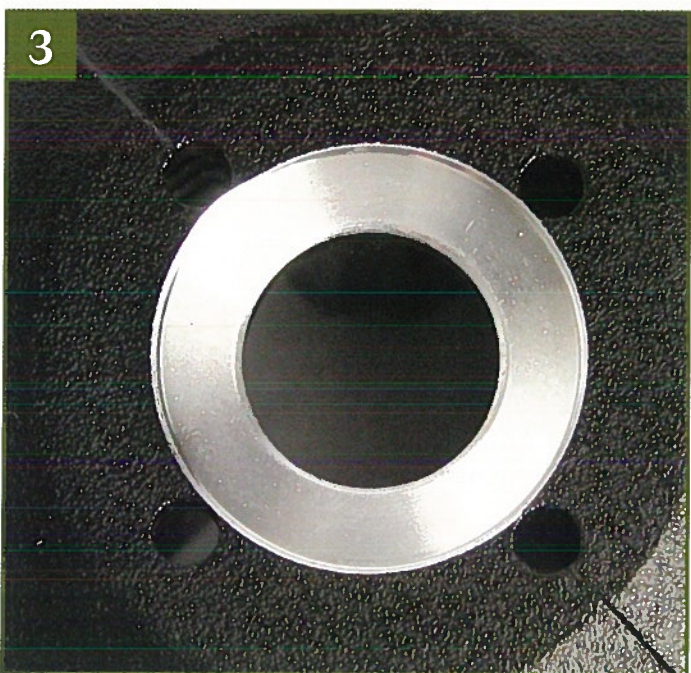
1 Головка двигателя  
2 Болт головки ДВС (4 шт.)



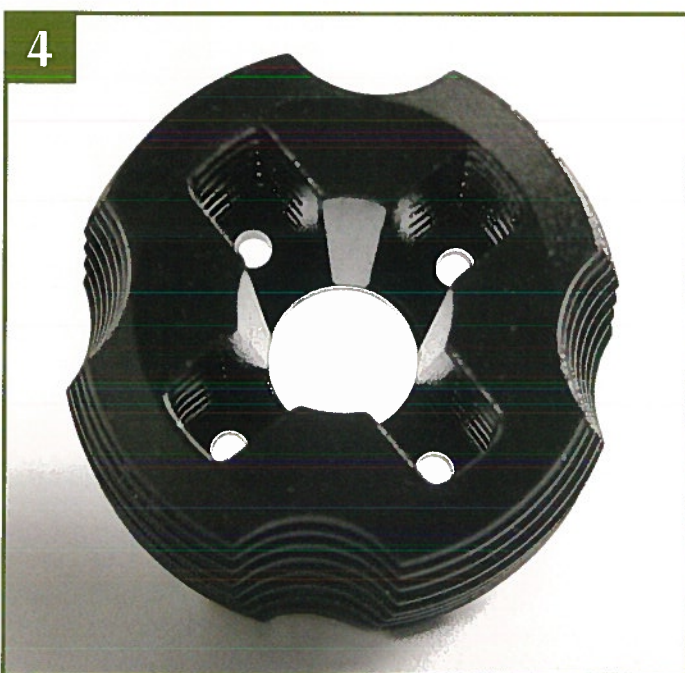
**1** Охлаждению двигателя, помимо ребер, способствуют отверстия по центру головки ДВС.



**2** На фото вы видите свечу накаливания (обведено красным) и четыре болта (обозначены красными стрелками).



**3** На нижней части головки ДВС хорошо видно неокрашенное кольцо. Это отверстие для свечи накаливания.



**4** Обращайтесь с головкой ДВС очень осторожно. На работающей или только что остановленной модели она может быть горячей.

# Трасса для радиоуправляемого болида DTM

Устраивать гонки во дворе – не лучший вариант. Далеко не каждая заасфальтированная площадка может стать трассой для радиоуправляемой модели, ведь качество покрытия, как правило, оставляет желать лучшего. Поэтому рекомендуем вам запускать модель только на специально подготовленном клубном автодроме.

После долгих часов кропотливой работы – сборки и доводки – радиоуправляемая модель, наконец, готова к старту. Разумеется, пилоту не терпится немедленно опробовать новый болид. Первая мысль, которая приходит в голову, – отправиться во двор или на парковку ближайшего супермаркета. Однако там спортсмена-любителя поджидают неприятности.

## Гонка с препятствиями

В большинстве случаев – будь то проезд между домами или автостоянка – качество асфальтового покрытия не имеет ничего общего с автодромом. Для болида в масштабе 1:10 такая «трасса» оказывается полной ям и ухабов, где каждый камушек превращается в обломок скалы, а каждая трещина – в настоящий трамплин. В таких условиях болид будет скакать, как кролик. Это не только не доставит удовольствия пилоту, но и крайне негативно скажется на шасси и покрышках.

Тому, кто хочет вдохнуть аромат настоящей гонки, стоит подыскать автомобильный клуб с собственной трассой.





Автомодельные клубы охраняют покрытие гоночной трассы как святыню. Члены клуба тратят много времени на регулярный ремонт покрытия и поддержание его в идеальном состоянии.

либо бетонироваться, либо засеиваться травой.

Поэтому все дороги ведут спортсмена-автомоделиста в автоматический клуб. Клубы располагают собственными автодромами. Все члены клуба по очереди каждую неделю очищают автодром от песка, мелких камней и прочих неприятностей вроде опавшей листвы. По правилам трасса должна очищаться еще и от сажи, образующейся при работе двухтактных двигателей и оседающей на асфальте в виде маслянистой пленки и следов от покрышек.

На автодромах автоматических клубов предусмотрены отдельные сектора для зрителей, пилотов и механиков. Во время гонки доступ к треку имеет только персонал.

Кроме того, желающих погонять «на диких трассах» ждет немало препятствий совсем другого рода: жители соседних домов очень скоро начинают жаловаться на «адский шум», создаваемый гоночными болидами.

Еще одно препятствие – устанавливаемая законом ответственность. Владельца гоночной модели могут призвать к ответу, за то что он мешает уличному движению и создает опасные ситуации на дороге. Не стоит забывать и о возможности столкновения радиоуправляемого болида с пешеходом, велосипедистом, тележкой из супермаркета или автомобилем.

Поэтому не рекомендуется устраивать гонки на расчерченных мелом или обозначенных пожарными шлангами импровизированных автодромах, организованных на автостоянке у супермаркета.

и речи, поскольку треки не соответствуют требованиям основного организатора соревнований – Европейской федерации радиоуправляемых моделей машин EFRA (European Federation of Radiooperated Automobiles).

Согласно регламенту, участки, примыкающие к краям предназначенной для соревнований трассы, должны



## Все дороги ведут в клуб

Само собой разумеется, о проведении каких-либо официальных соревнований на таких трассах не может быть

# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

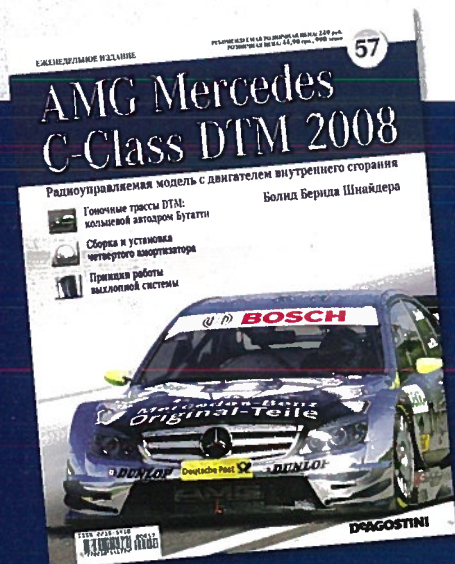


Мы рассмотрим устройство головки двигателя внутреннего сгорания.



# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 57)  
и комплект деталей.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Этапы DTM дважды проходили на автодроме Бугатти, использующем часть трассы знаменитого марафона «24 часа Ле-Мана».

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали, соберем четвертый амортизатор и установим его на нашу модель.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Вы познакомитесь с принципом работы выхлопной системы вашего радиоуправляемого 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 пультам прилагаются флажки, чтобы фиксировать, какие частоты используют участники гонки.



Вы можете оформить заказ на сайте [www.deagostini.ru](http://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



\* 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](http://www.deagostini.ru)