

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 Р
ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ФОРСАЖ™

*Соберите легендарный
Dodge Charger R/T*

40



ISSN 2658-4913



DeAGOSTINI



16+

ФОРСАЖ™

Соберите легендарный Dodge Charger R/T

«ФОРСАЖ. СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ DODGE CHARGER R/T»

Еженедельное издание. Выпуск № 40, 2020

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1. Письма читателей по данному адресу не принимаются

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Уважаемые читатели! Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Издатель, импортер в Россию: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1. Письма читателей по данному адресу не принимаются

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь по телефону «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 170 008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819, «Де Агостини», «Форсаж. Соберите легендарный Dodge Charger R/T»
Распространение: ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-75655 от 26.04.2019

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк», 220 100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в Беларуси:

☎ +375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220 040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Форсаж. Соберите легендарный Dodge Charger R/T»

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Отпечатано в типографии: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 6 500 экз.

© 2018–2020 Editorial Planeta De Agostini S.A.U. (разработка)

© 2019–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр» (перевод)

© 2019–2020 Издатель ООО «Де Агостини» (перевод)

ISSN 2658-4913

Дата печати (производства): 26.02.2020

Дата выхода в России: 02.06.2020

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

ВНИМАНИЕ!

Модель Dodge Charger R/T в масштабе 1:8 не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Представленные изображения модели Dodge Charger R/T в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального внешнего вида в продаже.

Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену выпусков.

Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797.

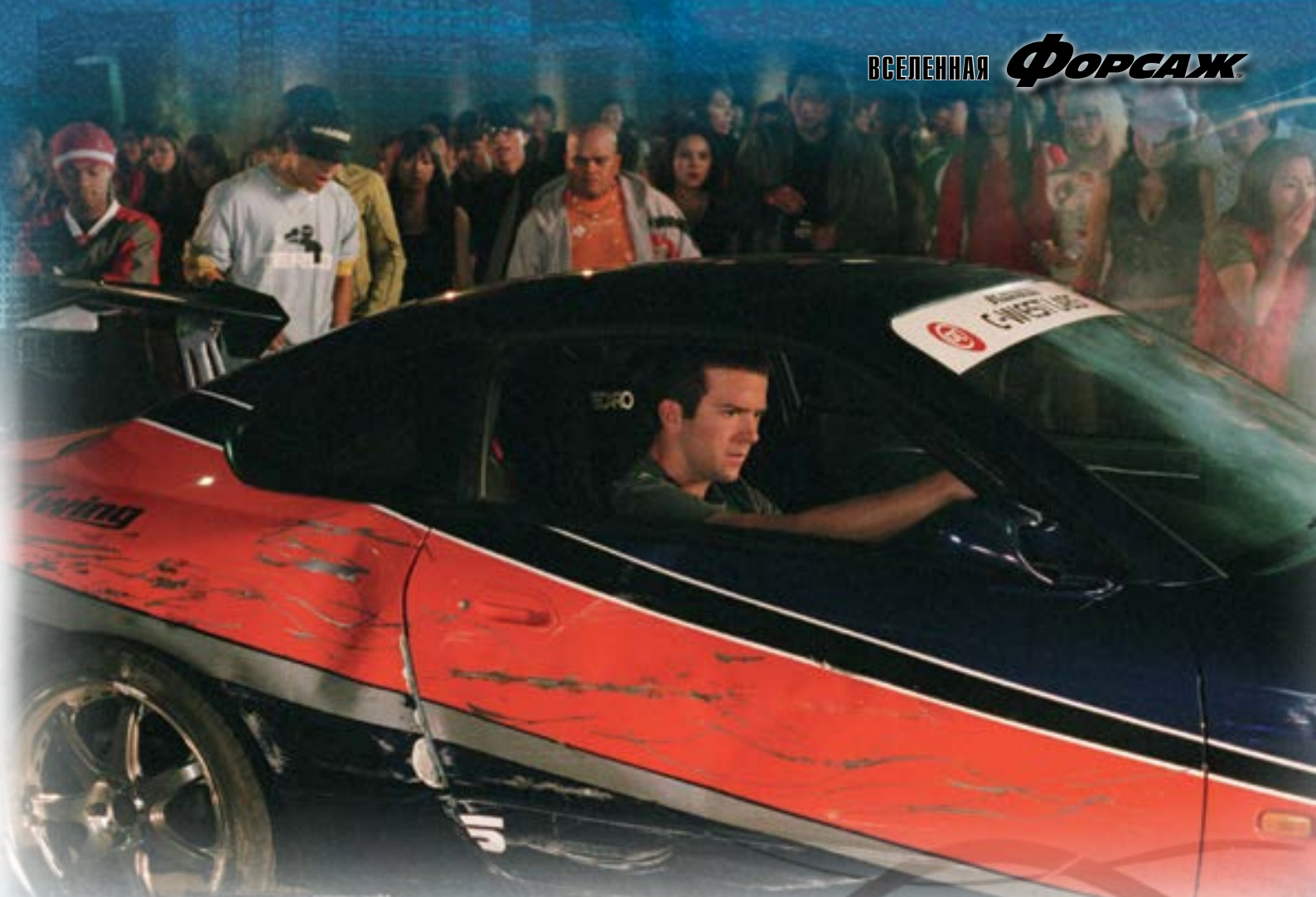


© 2020 Universal City Studios LLC. All Rights Reserved.



Dodge, HEMI and related logos, vehicle model names and trade dress are trademarks of FCA US LLC and used under license by Premium and Collectibles Trading Co. Ltd. © 2020 FCA US LLC.

Иллюстрации предоставлены: NBCUniversal Archive.



ИСКУССТВО ДРИФТА

В первых двух частях франшизы автосоревнования сводились к вызывающим максимум адреналина десятисекундным гонкам. Однако в *«Тройном форсаже»* нешуточные страсти разгорелись вокруг так называемого дрифта — техники прохождения поворотов с помощью контролируемого заноса автомобиля.

Дрифт, или, как его еще называют, «дрифтинг», стал спортивной дисциплиной в конце 1990-х годов. Гонщики, увлеченные данным направлением, должны предварительно пройти обучение и уметь вписываться в повороты на большой скорости с помощью техники управляемых заносов.

Продюсеру саги «Форсаж» Нилу Х. Морицу стало известно о технике дрифта во время подготовки к съемкам третьего фильма. При этом Мориц удивился и обрадовался, когда узнал, что увлечение дрифтингом зародилось в Японии, а точнее в Токио. Позднее продюсер вспоминал: «Пока у нас не имелось новой истории, мы не были готовы к съемкам третьей части. Однажды я узнал, что в Токио появился вид гонок под названием „дрифт“. Тогда я понял, что нам надо рассказать именно об этом».

МИР ДРИФТИНГА

В 1970-х годах группа молодых людей из Токио начала собираться в прилегающих к городу горах для того, чтобы посоревноваться в скоростном спуске с холма. Конечно, для победы в данном случае было недостаточно уверенно выжимать до конца педаль газа: требовалось по-настоящему овладеть мастерством управления автомобилем. Один из постоянных участников этих соревнований, Кэйити Цутя, придумал собственный способ прохождения поворотов с помощью контроля угла заноса автомобиля. Таким образом он сохранял скорость и не давал другим автомобилям проехать вперед. Техника Цутя была настолько эффективной, что другие участники сразу же взяли ее на вооружение. Машины как будто не ехали вниз с горы, а скользили. Эту оригинальную технику называли дрифтом.

↑ Во время визита в Токио Шону Босуэллу пришлось обучиться сложнейшей технике дрифта. Это умение стоило ему нескольких разбитых машин

Таннер Фауст

Для съемок фильма «Тройной форсаж: Токийский дрифт» требовалось найти специалиста, который бы владел техникой дрифта и мог подменить героев в опасных сценах. Эта ответственность легла на плечи профессионального гонщика, американца Таннера Фауста, который прославился прежде всего своим выдающимся участием во Всемирных экстремальных играх (X Games). Будучи великолепным водителем-каскадером, Фауст сделал все для того, чтобы соревнования в «Тройном форсаже» поразили воображение зрителей. В послужном списке гонщика также значится участие в съемках фильмов «Ультиматум Борна» (2007) и «Эволюция Борна» (2012), «Need for Speed: Жажда скорости» (2014) и «Хитмэн: Агент 47» (2015). Фауст всегда испытывал симпатию к саге «Форсаж», поэтому он также согласился сниматься в ее четвертой части и спин-оффе «Форсаж: Хоббс и Шоу», вышедшем в 2019 году.

«В процессе дрифта не надо нажимать на кнопки и педали, — утверждает сценарист фильма „Тройной форсаж“ Крис Морган. — Просто нужно знать свою машину лучше, чем тот, кто ее собрал. Эти водители — настоящие маги, бросающие вызов законам физики».

С ГОР В ЛЕ-МАН

Благодаря своей уникальной манере вождения Кэйити Цутия превратился в легенду уличных гонок. Даже те, кто не жил в Токио, приезжали посмотреть, как его машина скользит по поворотам шоссе. Став популярным, этот молодой человек из бедной семьи получил возможность участвовать в профессиональных соревнованиях. Цутия сделал успешную карьеру. Он

участвовал в таких известных гонках, как «24 часа Ле-Мана» и НАСКАР. Превратившись в лучшего популяризатора техники дрифта, Цутия добился того, что стиль вождения, который произвел фурор на Востоке, начал практиковаться и на Западе.

Не могла данная тема пройти и мимо знаменитой автомобильной саги: показать искусство дрифта в «Форсаже» оказалось прекрасной идеей. Чтобы усилить эффект, создатели третьей части решили перенести место действия в центр дрифтинга, город Токио.





ОБУЧЕНИЕ УПРАВЛЯЕМЫМ ЗАНОСАМ

Режиссер фильма «Тройной форсаж: Токийский дрифт» Джастин Лин смог воочию посмотреть некоторые гонки данного направления и знал, что они не имеют ничего общего с традиционной манерой вождения в США. В связи с этим он настоял, чтобы актеры, исполняющие главные роли в фильме, обучились дрифту. Необходимые навыки они могли освоить с помощью ветерана гонок Тоши Хайама, который стал техническим помощником Джастина Лина.

«Заняться дрифтингом — значит взять машину и нарушить все правила. Вести автомобиль, делая повороты на скорости 160 км/ч... Это что-то невероятное!» — утверждает Хайама.

Американский чемпион «Формулы дрифта» Рис Миллен также присоединился к группе, чтобы стать личным тренером актеров. Съемочная группа получила разрешение в течение нескольких недель использовать закрытый участок шоссе в качестве места для обучения дрифту. Это было незабываемо.

«Когда нас в первый раз привезли на шоссе и показали технику дрифта... я был впечатлен, — признался актер, исполнивший роль Шона Босуэлла. — Меня поймали на крючок».

ЗРЕЛИЩНЫЕ ПЛАНЫ

Перед съемками, как и всегда, требовалось решить, какие машины будут задействованы в фильме. Естественно, новые автомобили должны были вписываться в пейзаж города Токио и подходить для дрифтинга. От многих моделей, участвовавших в предыдущих фильмах, пришлось отказаться, однако режиссер не беспокоился по этому поводу, так как ему было чем удивить зрителя. «Дрифт — это очень кинематографичный вид спорта, — говорил Джастин Лин. — Было волнительно осознавать, что мы снимаем вещи, которые ранее никогда не показывали в кино. Мы специально придумывали новые углы съемки и способы движения камеры, чтобы как можно лучше отразить происходящее. Мы смогли воплотить все наши идеи, поскольку у нас была великолепная команда водителей и техников».

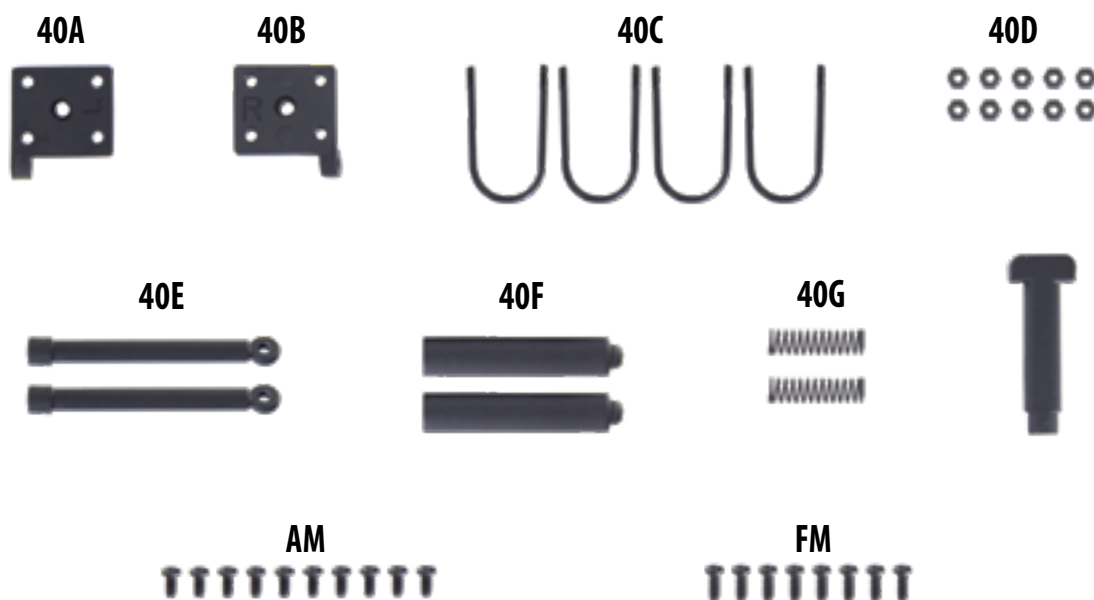
Для фильма отобрали 250 автомобилей, многие из которых, праворульные, были привезены из Японии. Предводитель этого гигантского «флота», Деннис Маккарти, внес изменения в большую часть машин с целью лучше адаптировать их к требованиям дрифта и иметь возможность снять более зрелищные планы.

↑ Твинки работает в мастерской Хана, подготавливая машины к соревнованиям. Шины — важный элемент при выполнении управляемых заносов

КРЕПЛЕНИЕ РЕССОР К ЗАДНЕМУ МОСТУ

На данном этапе мы присоединим собранные на предыдущих этапах рессоры к заднему мосту.

ДЕТАЛИ ДАННОГО ВЫПУСКА



40A Подкладка левой рессоры
40B Подкладка правой рессоры
40C Стремянка рессоры x 4
40D Шестигранная гайка x 10*
40E Шток амортизатора x 2

* Даны с запасом.

40F Корпус амортизатора x 2
40G Пружина амортизатора x 2
Торцовый ключ
AM Винты (2 × 4 мм) x 10*
FM Винты (2 × 5 мм) x 8*

УЗЕЛ СБОРКИ

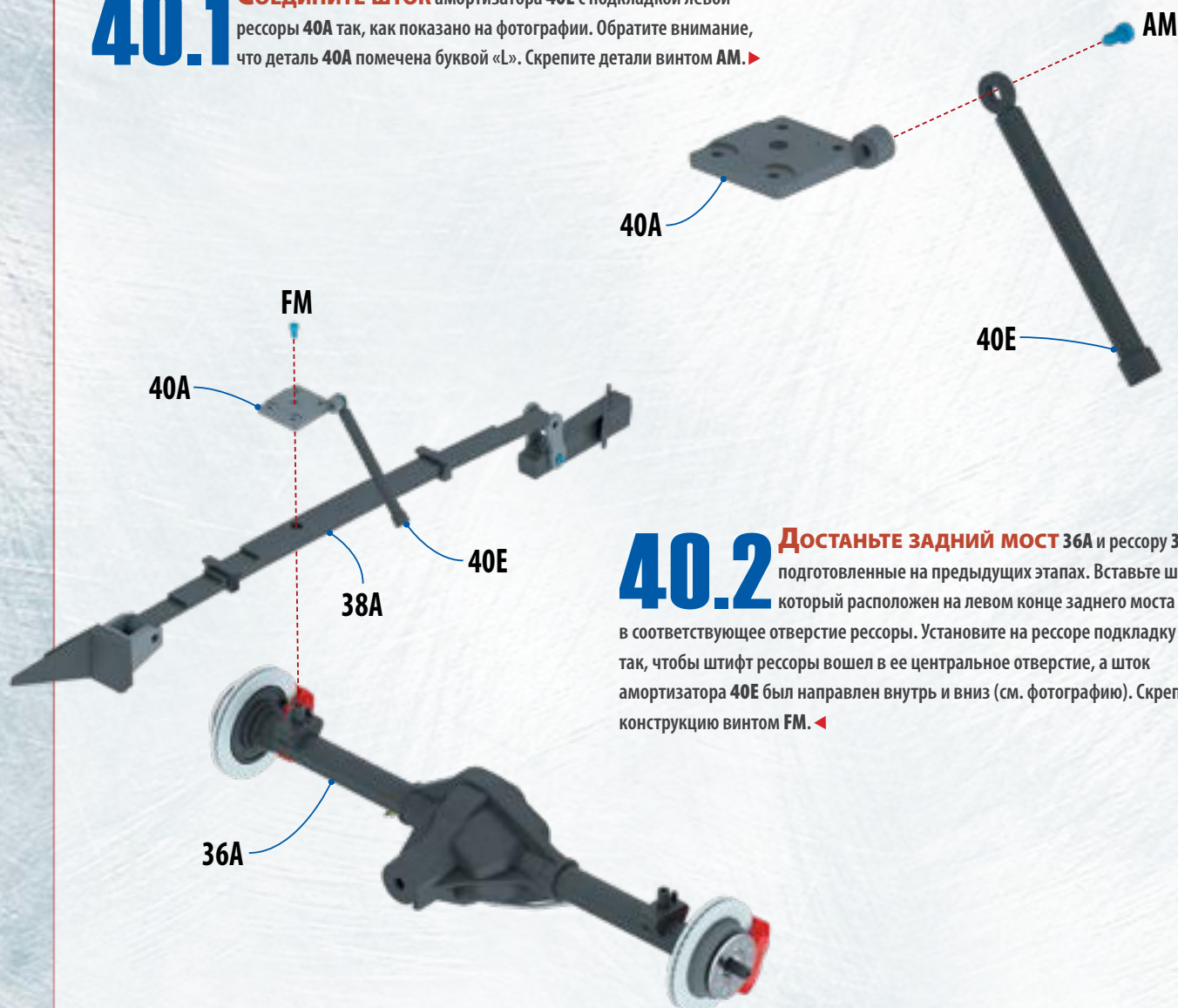


Задний мост

Внимание: представленные на иллюстрациях детали могут отличаться от прилагаемых к выпуску.

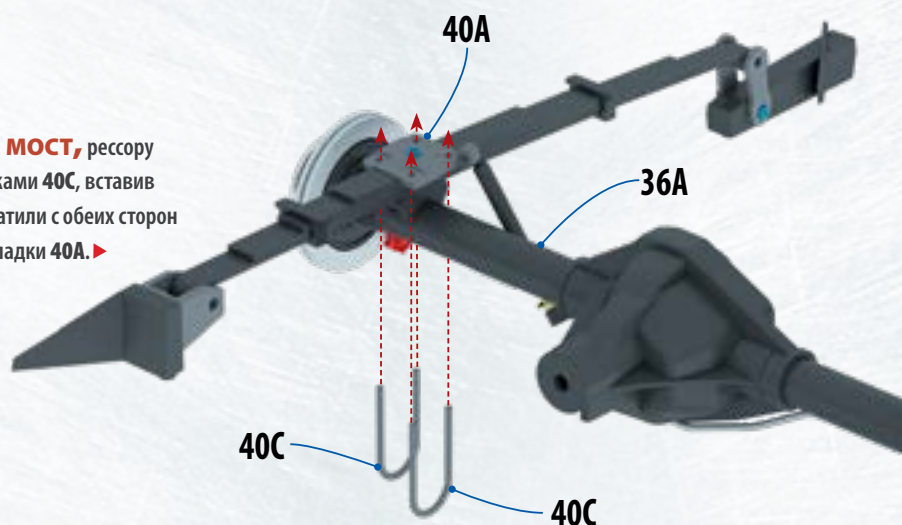


40.1 Соедините шток амортизатора 40Е с подкладкой левой рессоры 40А так, как показано на фотографии. Обратите внимание, что деталь 40А помечена буквой «L». Скрепите детали винтом АМ. ►

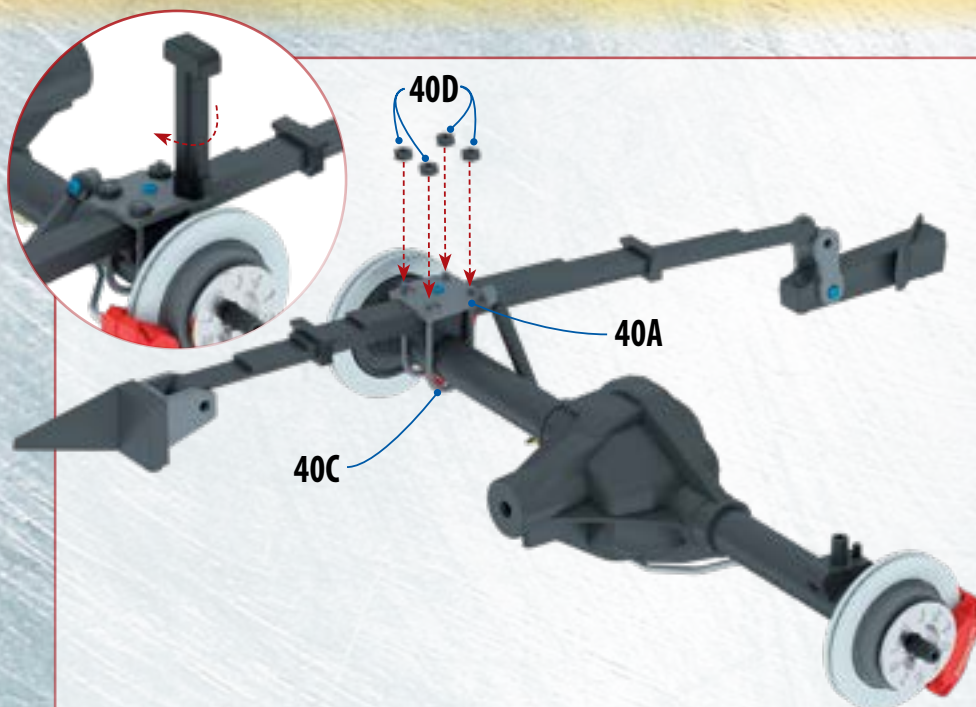


40.2 Достаньте задний мост 36А и рессору 38А, подготовленные на предыдущих этапах. Вставьте штифт, который расположен на левом конце заднего моста 36А, в соответствующее отверстие рессоры. Установите на рессоре подкладку 40А так, чтобы штифт рессоры вошел в ее центральное отверстие, а шток амортизатора 40Е был направлен внутрь и вниз (см. фотографию). Скрепите конструкцию винтом FM. ◀

40.3 Соедините задний мост, рессору и подкладку двумя стремянками 40С, вставив их снизу так, чтобы они обхватили с обеих сторон задний мост, а их концы вошли в отверстия подкладки 40А. ►

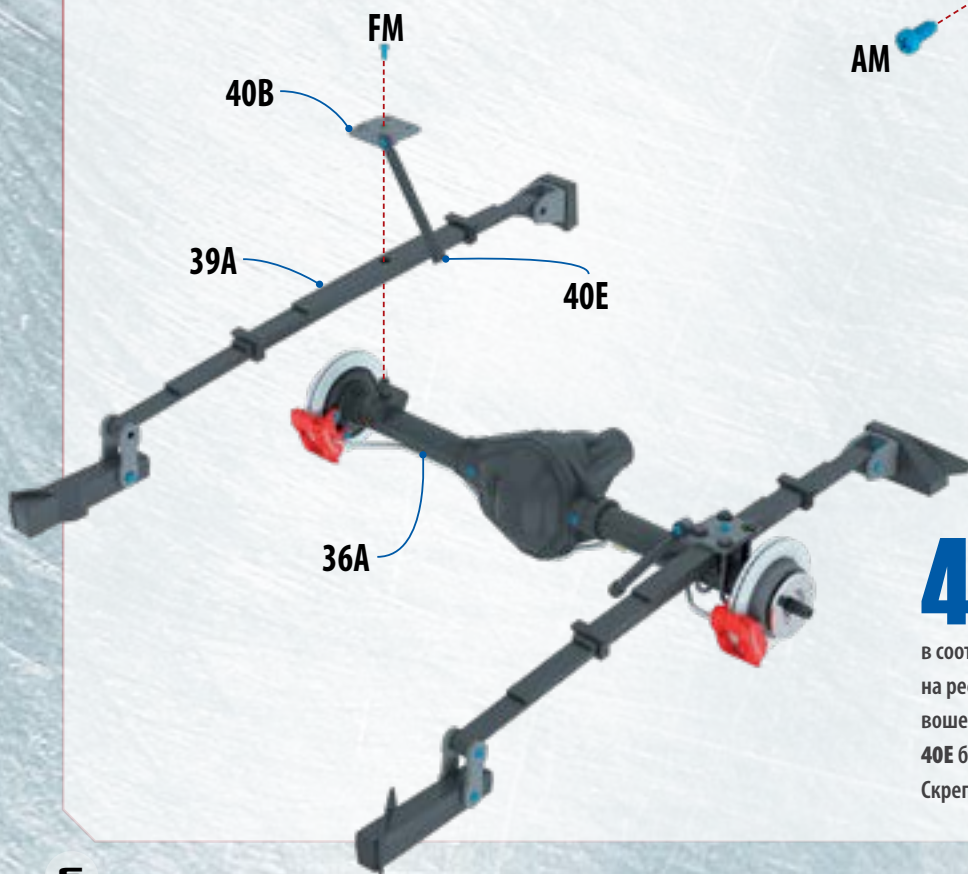


Крепление рессор к заднему мосту

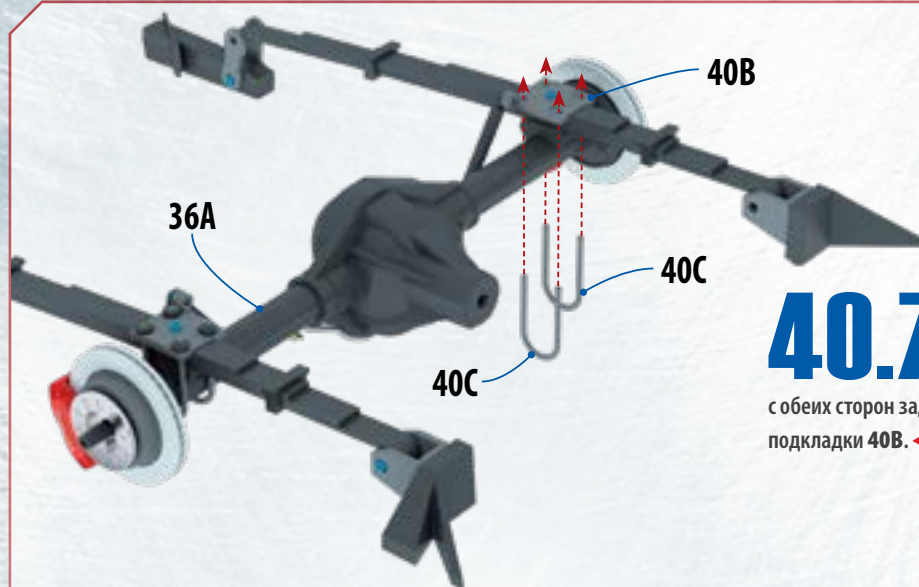


40.4 **ЗАФИКСИРУЙТЕ** концы стремянок **40С**, выступающие из отверстий подкладки **40А**, с помощью четырех гаек **40D** (стремянки при этом необходимо придерживать). Закрутите гайки торцевым ключом, полученным с данным выпуском. ◀

40.5 **СОЕДИНИТЕ ВТОРОЙ ШТОК** заднего амортизатора **40Е** с подкладкой правой рессоры **40В** (помеченной буквой «R») так, как показано на фотографии. Скрепите детали с помощью винта **АМ**. ▶

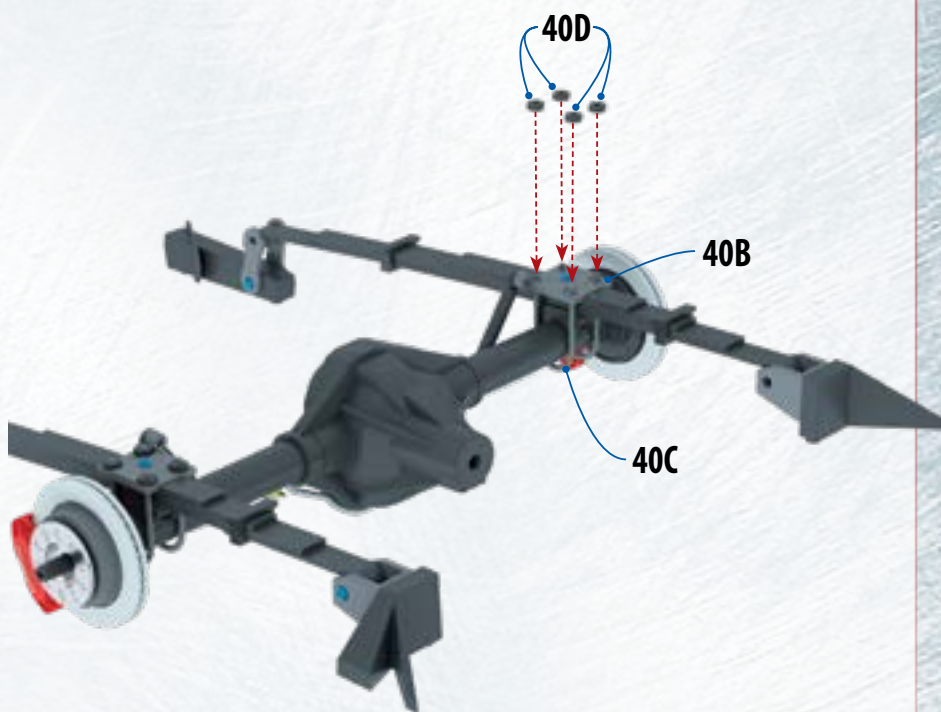


40.6 **ВСТАВЬТЕ ШТИФТ**, расположенный на правом конце заднего моста **36А**, в соответствующее отверстие рессоры **39А**. Установите на рессоре подкладку **40В** так, чтобы штифт рессоры вошел в ее центральное отверстие, а шток амортизатора **40Е** был направлен внутрь и вниз (см. фотографию). Скрепите конструкцию винтом **FM**. ◀



40.7 Соедините задний мост, рессору и подкладку двумя стрелянками 40С, вставив их снизу так, чтобы они обхватили с обеих сторон задний мост, а их концы вошли в отверстия подкладки 40В. ◀

40.8 Зафиксируйте концы стрелянок 40С, выступающие из отверстий подкладки 40В, с помощью четырех гаек 40D (стрелянки при этом необходимо придерживать). Закрутите гайки торцевым ключом, который прилагается к данному выпуску. ▶



РЕЗУЛЬТАТ СБОРКИ: СОРОКОВОЙ ЭТАП



◀ На этом изображении представлены задний мост с прикрепленными рессорами и пока еще не использованные детали амортизаторов, которые мы полностью соберем на следующем этапе.

↓ Dodge 400 имел четыре передние фары, многочисленные хромированные детали и виниловую крышу (на фотографии — кузов купе). Эти детали отличали его от более простого Dodge Aries



DODGE 400/600

Серии 400 и 600 марки Dodge производились на платформе K Chrysler — первой платформе с передним приводом, созданной концерном. Эти машины средней ценовой категории, выпускавшиеся с 1981 по 1989 год, вновь вернули на американский рынок моду на автомобили с откидным верхом. Также они продавались в версиях седан и купе.

↓ Dodge 600, седан последних лет выпуска, имел более длинную колесную базу и мог комплектоваться двигателем объемом 2,2 л и электронной системой впрыска

Появившийся в 1981 году автомобиль Dodge 400 был улучшенной версией Dodge Aries, который выпускался на той же платформе K и имел передний привод. Кроме того, эта модель лежала в основе Plymouth Reliant и Chrysler Le Baron. В измененном

виде Dodge 400 продавался в нескольких вариантах: как четырехдверный седан, двухдверное купе и автомобиль с откидным верхом. Это был первый выпущенный американской фирмой кабриолет, с тех пор как в 1976 году Cadillac прекратил производство Eldorado.

На машине стояли четырехцилиндровые двигатели компании Mitsubishi (с которой у Chrysler был заключен договор о совместной разработке моделей): объемом в 2,2 л и мощностью 84 л.с. либо объемом 2,6 л и мощностью 92 л.с.

В 1983 году на смену Dodge 400 пришел Dodge 600. Седан стал больше, улучшился его интерьер, а купе и кабриолет остались такими же, как у Dodge 400, изменился лишь логотип.

В 1984 году для версии ES был выпущен новый двигатель объемом в 2,2 л и мощностью 140 л.с.

В 1985 году у Dodge 600 было немного увеличено расстояние между осями. Производство модели прекратилось в 1987 году.



**ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ на dodge.deagostini.ru
и получите ФАНТАСТИЧЕСКИЕ ПООЩРЕНИЯ!**

**С 3-й
посылкой**

**удобная
КОРОБКА ДЛЯ
ХРАНЕНИЯ
ваших журналов**



**С 5-й
посылкой**

**официальная
КРУЖКА**

ФОРСАЖ™



**С 7-й
посылкой**

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ

КЕПКА*

ФОРСАЖ™



**С 14-й
посылкой**

практичное

ПОРТАТИВНОЕ ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

* При оплате банковской картой.



ПРЕМИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Оформите **ПРЕМИАЛЬНУЮ ПОДПИСКУ** и получите **ДЕМОНСТРАЦИОННУЮ ПОДСТАВКУ**, специально созданную для вашей модели **DODGE CHARGER R/T**.
Узнайте **БОЛЬШЕ** об условиях **НА DODGE.DEAGOSTINI.RU**



* Представленное изображение демонстрационной подставки может отличаться от ее реального внешнего вида в продаже.

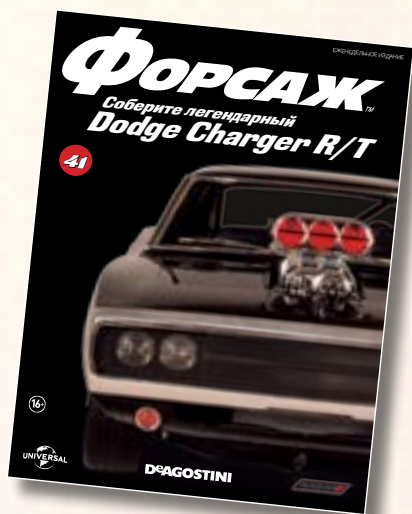
НЕ НАШЛИ ВЫПУСК В ПРОДАЖЕ?

ПРОСТО ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА
SUBSCRIBE.DEAGOSTINI.RU И ВЫ:

- Гарантированно получите все выпуски по рекомендуемой розничной цене
- Не пропустите ни одного выпуска
- Сможете оформить доставку до двери и оплатить онлайн
- Сможете получить специальные лицензионные подарки Форсаж

НУЖЕН ОПРЕДЕЛЕННЫЙ ВЫПУСК?
ЗАГЛЯНИТЕ К НАМ НА DEAGOSHOP.RU

В следующем выпуске через неделю



Журнал и новые детали для сборки

ISSN 2658-4913
00040
9 772658 491332

16+