

детское творчество

ИГРАЙ МЕЧТАЯ

играй-мечтая.рф

Эко-игрушки
Сделайте сами,
сделайте с нами



Ferrari



Италия



СДЕЛАНО

В

РОССИИ

M 1:20

102
детали



10+

TESTAROSSA

FERRARI

FERRARI TESTAROSSA SPIDER

Габариты модели: д. 22 см, ш. 10,4 см, в. 5,6 см.

Спасибо за выбор нашей модели от Ferrari SpA. Наши модели отличаются лучшими материалами и высочайшим качеством. Пожалуйста, внимательно прочитайте эти инструкции и действуйте в предлагаемом порядке. Таким образом вы поможете своему ребёнку реализовать его творческий потенциал.

Код детали состоит из номера платы на которой расположена деталь и номера детали на плате.

Номер платы → **X/XX** ← Номер детали на плате

Детали расположенные на фанерной плате держатся за счёт перемычек шириной 0,2 мм.

Чтобы достать деталь, необходимо её аккуратно выдавить.

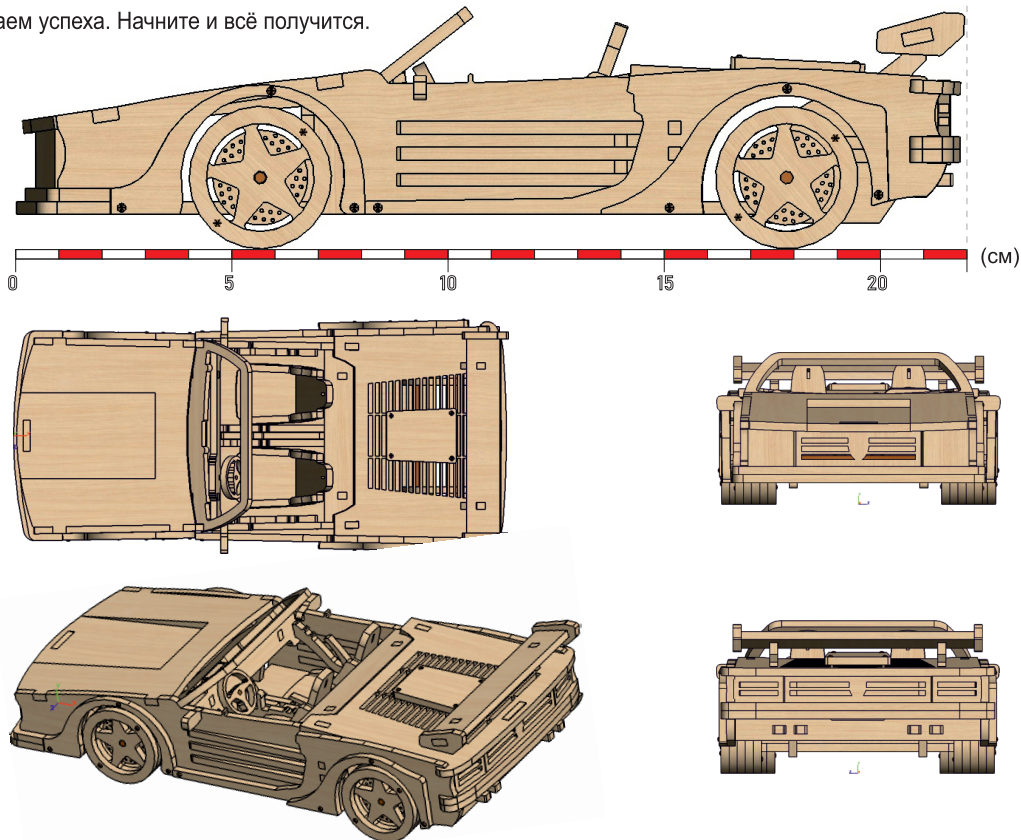
Часть деталей, особо хрупких или мелких сделаны с запасом.

Внимательно изучите последовательность этапов сборки модели.

Стрелки на рисунках схемы сборки указывают на места соединений.

Некоторые детали соединяются гвоздиками длиной 7 и 10 мм, имеющие соответствующие названия на схеме сборки Гв7 и Гв10. Также в комплекте имеются деревянные шканты, которые нарезаются макетным ножом с помощью позиционирования размера по прилагаемому шаблону.

Желаем успеха. Начните и всё получится.





Энцо Ансельмо Феррари (Enzo Anselmo Ferrari) родился в Модене 20 февраля 1898 года. Отец Феррари в те времена владел мастерской, занимающейся ремонтом паровозов, которая, к слову, служила также и жильем для семьи Феррари, поскольку Энцо с его родителями и братом Альфредино обитал прямо над ремонтной мастерской. В автобиографической книге, которую написал Феррари — "Мои жуткие радости" он пишет о том, что вся его юность проходила под стук молотков, под которые он со своей семьей просыпался и засыпал. Именно там Энцо и познакомился с металлом и научился с ним работать, однако не смотря на это юный Энцо не мечтал о карьере паровозного мастера. Ему хотелось красивой жизни, полной ярких красок, возможно поэтому он видел

себя оперным тенором, или каким-нибудь популярным журналистом с ориентировкой на спорт. Касательно первой мечты, то с ней Феррари пришлось сразу распрощаться ввиду полного отсутствия слуха и голоса: пение Энцо было громким, но очень фальшивым. Что до второй мечты и самореализации, то здесь юнцу повезло больше, наиболее выдающимся событием в его журналистской карьере является публикация отчета об одном футбольном матче, который был опубликован в главном спортивном издании Италии. Возможно это событие и подтолкнуло Энцо к появлению и реализации его третьей мечты — стать автомобильным гонщиком.

По окончании Первой мировой войны, после демобилизации, он устраивается тест-шофером в компании CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali). Спортивный дебют Энцо Феррари состоялся в 1919 году на трассе Parma-Berceto, после чего на Targa Florio, сумел занять свое первое хоть и не призовое, но все же "почетное" 9-е место. В 1920 году Феррари покидает CMN и переходит в Alfa Romeo. Мечта стать настоящим гонщиком — осуществилась, однако ей на смену пришла другая, теперь Энцо мечтал о своей команде, состоящей исключительно из итальянских гонщиков. Как и все мечты Энцо, эта мечта тоже сбылась и уже в 1929 году в Модене появляется новая команда — "Scuderia Ferrari", что в переводе с итальянского звучит как "Конюшня Феррари". Конюшня — дань уважения об армейских "скакунах", которыми некогда опекался успешный автогонщик Энцо Феррари.



История возникновения знаменитой эмблемы Феррари до конца не известна, как и многое в жизни Энцо. Сам создатель "Конюшни" говорил об этом следующее: "Гарцующего жеребца на эмблему компании Феррари позаимствовал у Франческо Баракка (героически погибший итальянский пилот) на фюзеляже истребителя, которого он и был изображен. Энцо Феррари разместил гарцующую лошадь на золотой щит треугольной формы (цвет герба Модены), на котором в нижней части были буквы SF, а в верхней флаг Италии. Первая машина с лошадью появилась в 1932 году. За многие десятки лет фирменный знак Феррари стал хорошо известен всему миру и внешне практически не изменился.

В 1939 г. после покупки земли возле Маранелло, Энцо начинает стройку собственного завод Auto-avia Construzione и в 1940 году Феррари регистрирует свою компанию. В 1944 году завод был подвержен бомбежке и разгромлен практически полностью. Два года ушло на восстановление предприятия и уже в 1946 году производство было полностью восстановлено.

По окончании войны в "отряд" Феррари переходит Джокино Коломбо из компании Alfa Romeo, который в то время считался одним из талантливейших инженеров. Главной целью Феррари было — во чтобы то не стало создать самый быстрый автомобиль во всем мире. Этот лозунг подтверждают смерть двоих гонщиков, в 1958 г. в Реймсе погиб Муссо, а после него в Нюрбургринге — Коллинз. Однако Феррари даже не думал останавливаться и был готов пойти по головам. Энцо Феррари был несговорчивым и упрямым, и нанимал на работу таких же как и сам. Он искал людей, которые были бы патриотами своей компании, на предприятии и сегодня работают целые династии, передающие опыт из поколения в поколение.

В 1956 году президент Италии Джованни Гронки спросил у Энцо: "Правда ли то, что вы проводите в своих "конюшнях" дни и ночи?" на что Феррари ответил: "Когда работаешь без отдыха — не думаешь о смерти.»

И, тем не менее, на 90-м году жизни, 14 августа 1988 года она отняла у человечества великого командатора — Энцо Феррари. В день смерти Энцо, завод не остановился, а продолжил работать — это была воля Энцо. Спустя несколько недель после смерти Феррари — Герхард Бергер одержал победу в Монце Гран-при Италии на автомобиле Ferrari.



Ferrari Testarossa была тѣзкой легендарной модели Ferrari 250 Testa Rossa, побеждавшей в Чемпионате спортивных автомобилей в 1958, 1960 и 1961 гг. Не имея с ней ничего общего, кроме красных крышек клапанов, новая Testarossa ни разу не участвовала в гонках, но стала не менее знаменитой.

Охарактеризованная Серджио Пининфарино как "преувеличение в яркости", она была представлена на Парижском автосалоне 1984 г. и вызвала всеобщее восхищение. Многие воспринимали её как поток свежего воздуха после десятилетия экологических ограничений и экономии топлива. Особенно это касалось американцев, которые впервые со времѣн Daytona получили возможность приобрести настоящую 12-цилиндровую Ferrari. Несмотря на высокую цену и экзотический дизайн, Testarossa оказалась мегапопулярной: с 1984 по 1994 г. было продано почти 10000 единиц, включая модернизированные версии 512 TR и F512 M.

Спроектированный дизайнером Эмануэле Никосией под руководством Леонардо Фиораванти, кузов Ferrari Testarossa изготавливался в ателье Pininfarina из алюминиевых и стальных панелей. В качестве несущего основания использовался полумонок с колѣсной базой 2550 мм, состоявший из каркаса кабины и двух трубчатых подрамников. Унаследованный у Berlinetta Boxer оппозитный 12-цилиндровый двигатель объѣмом 4943 см3 располагался продольно над задним мостом и 5-ступенчатой механической коробкой передач. Отрицательной стороной такой компоновки было неравномерное распределение веса: 40% на переднюю ось и 60% на заднюю, хотя центр тяжести удерживался в середине автомобиля. Мотор имел четыре клапана на цилиндр, четыре распределительных вала (DOHC), систему смазки с сухим картером, впрыск топлива Bosch KE-Jetronic и электронное зажигание Marelli Microplex. Мощность составляла 390 л.с. на европейской версии и 380 л.с. - на американской. Суперкар также комплектовался независимой подвеской всех колѣс на двойных поперечных рычагах неравной длины и винтовых пружинах с двойными телескопическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости, вентилируемыми дисковыми тормозами с сервоприводом и 16-дюймовыми дисками из магниевых сплава в форме пятиконечной звезды.

Ferrari Testarossa появилась в одно время с культурой "яппи" - деловых людей, зацикленных на карьерном росте и следовании моде. Для них она была атрибутом материального успеха, другие же видели в ней символ безудержного потребительства. После съѣмок в 3-м, 4-м и 5-м сезонах культового сериала "Miami Vice" (1986-1990) Testarossa стала мечтой миллионов, но её владельцами могли быть только избранные. В этот круг вошло много знаменитостей: музыканты Элтон Джон, Род Стюарт, д-р Дре и Шуг Найт, спортсмены Майк Тайсон, Майкл Джордан и О.Джей Симпсон, актѣры Ален Делон и Дон Джонсон и гонщик Формулы-1 Герхард Бергер. До 1991 г. было произведено 7177 единиц Ferrari Testarossa.



Единственная заводская Ferrari Testarossa с открытым кузовом Spider была построена в 1986 г. для председателя Fiat Джанни Аньелли. Окрашенная в серебристый цвет, она получила фирменную эмблему Cavallino Rampante из серебра, так как обозначение этого элемента в Таблице Менделеева (Ag) совпадало с первыми двумя буквами фамилии Аньелли. Неофициально кабриолеты на базе

Testarossa предлагали тюнинг-ателье Koenig, Straman и Lorenz & Rankl.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДхШхВ - 4485x1976x1130. Колѣсная база - 2550. Клиренс - 120. Ширина передней колеи - 1520. Ширина задней колеи - 1660. Размер передних колѣс 225/50R16, задних 255/50R16. Вес - 1630 кг. Привод задний. Коробка передач - механика 5ти ступенчатая. Тормоза дисковые вентилируемые. Передняя и задняя подвеска независимая, пружинная. Максимальная скорость - 290 км/ч. Разгон до 100 км/ч - 5.3сек. Расположение двигателя продольно по центру. Объем двигателя, 4943 см³. Максимальная мощность - 390 л.с. при 6300 об/мин. Максимальный крутящий момент 490 Н*м при 4500 об/мин. Система питания электронный впрыск топлива Bosch KE-Jetronic Тип двигателя оппозитный 12-цилиндровый, 4 клапана на цилиндр.

