

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 399 РУБ., РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 69,90 ГРН

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



FIAT CAMPAGNOLA 1959
ПОЛИЦИЯ ИТАЛИИ

DeAGOSTINI

ISBN 978-5-9774-0648-2



00001

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Специальный выпуск №1, 2013

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Финансовый директор: Наталия Василенко

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту: Яна Чухиль

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77-47590 от 02 декабря 2011 г.

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

Для заказа пропущенных номеров обращайтесь в интернет-магазин DeAgostini на сайте www.deagostini.ru.

По всем остальным вопросам о коллекции смотрите информацию на сайте www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: **8-800-200-02-01**

Телефон «горячей линии» в Москве: **8-495-660-02-02**

Адрес для писем читателей:

Россия, 105066, г. Москва, а/я 13, «Де Агостини»,

«Полицейские машины мира»

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблিশинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного

СМИ Министерства юстиции Украины

КВ № 18400-7200 от 07.12.2011 г.

Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев,

а/я «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам

о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь по телефону

бесплатной «горячей линии» в Украине: **0-800-500-8-40**

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, д. 48а,

литер 8/к, тел./факс: ++375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау-Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 399 руб.

Розничная цена: 69,90 грн

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина,

Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 29 700 экз.

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение – модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.

стр. 1, 2-3, 8-9, 16 © ООО «Де Агостини»;

стр. 1, 2-3 (фон) © Background & HDR by maground.com;

стр. 3 (вепх), 4 (низ), 7 © www.fiatgroupautomobilespress.com;

стр. 5 © Shutterstock; стр. 12 (низ), 13, 14 © Getty Images;

стр. 4 (вепх) © DioMedia; стр. 11 © Rex features/Fotodom.ru;

стр. 6, 10, 12 (вепх), 15 © Corbis

ISBN 978-5-9774-0648-2

Дата выхода в России: 20.08.2013

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ОТЛИЧНО
ЗАРЕКОМЕНДОВАЛИ СЕБЯ АВТОМОБИЛИ С ПРИВОДОМ
НА ВСЕ КОЛЕСА, СПОСОБНЫЕ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ
И ПО ПЛОХИМ ДОРОГАМ, И ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

FIAT

Одним из первых массовых армейских вездеходов был американский Willys. После окончания войны многие автопроизводители начали выпуск подобной техники. Среди них была и итальянская корпорация FIAT, в 1951 году запустившая в производство автомобиль FIAT Campagnola. Для большинства итальянцев это событие прошло незамеченным — тот год запомнился первым музыкальным фестивалем в Сан-Ремо и вступлением Италии в Организацию Объединенных Наций (ООН). Итальянские конструкторы никогда не скрывали, что разрабатывали Campagnola под впечатлением от американской техники. Машина с самого начала задумывалась как автомобиль двойного назначения, поэтому с конвейера сходили как гражданские, так и военные версии. Гражданский вариант носил индекс «1101», военный обозначался «AR51».

В основе конструкции лежала жесткая рама, на которую монтировали открытый двухдверный кузов со съёмным брезентовым верхом. Сердцем нового автомобиля стал фиатовский 4-цилиндровый рядный бензиновый двигатель объемом 1901 см³ и максимальной мощностью 53 л.с. при 3700 оборотах в минуту. Разумеется, мотор с такими характеристиками высокооборотным назвать трудно, зато он был достаточно тяговитым, что позволяло машине с легкостью преодолевать бездорожье. Кстати, с динамикой у Campagnola было не так уж плохо: ее максимальная скорость составляла 100 км/ч — разумеется, на асфальте и при отключенном полном приводе. Автомобиль мог перевозить до полутонны груза, хотя по документам его грузоподъемность ограничивалась 450 кг.

Спортивные успехи и удачно проведенная рекламная кампания подстегнули интерес публики к новому автомобилю, и продажи резко пошли вверх. Основной упор делался на то, что на обычной дороге машина действовала как заднеприводная, но при необходимости можно было подключить передний мост, и тогда Campagnola превращалась в настоящий вездеход. Среди потенциальных покупателей были фермеры. Специально для них в рекламе утверждалось, что на полевых работах Campagnola способна заменить небольшой трактор, и к ней можно смело цеплять сельскохозяйственные орудия — плуги, бороны, культиваторы, сеялки.



АВТОМОБИЛЬ ИТАЛЬЯНСКОЙ ПОЛИЦИИ FIAT CAMPAGNOLA AR59 (1960 ГОД)

Модель «1101» с бензиновым мотором в базовой комплектации на итальянском рынке стоила 1 600 тыс. лир, дизельная версия, которую начали выпускать двумя годами позже, была дороже — 1 792 тыс. лир. Дилеры предлагали много опций, которые делали автомобиль более удобным в эксплуатации и, разумеется, повышали его стоимость.

В 1959 году Campagnola модернизировали. Мощность двигателя при том же объеме довели до 61 л.с., что дало возможность увеличить максимальную скорость до 110 км/ч. Модернизировали и военную версию, которая стала называться AR59. Автомобиль привели в соответствие со стандартами армий стран Североатлантического союза (НАТО), членом которого была Италия. Фиатовские вездеходы использовались не только итальянскими вооруженными силами, но и армиями государств, не входивших в НАТО. К примеру, они были очень популярны в Латинской Америке — в Венесуэле и Мексике. В Италии Campagnola выпускалась до начала 70-х годов. В соседней Югославии компания «Застава» наладила сборку этого автомобиля по лицензии.

ГОНЩИКИ ПАОЛО БУТТИ И ДОМЕНИКО РАККА
СДЕЛАЛИ CAMPAGNOLA ЗНАМЕНИТОЙ, ПРЕОДОЛЕВ
ПУТЬ ОТ КЕЙПТАУНА ДО АЛЖИРА И ОБРАТНО ВСЕГО
ЗА ОДИННАДЦАТЬ С НЕБОЛЬШИМ СУТОК



НА ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ FIAT CAMPAGNOLA
КОНКУРИРОВАЛ С БРИТАНСКИМИ ВНЕДОРОЖНИКАМИ
WN3, WN5, GIPSY И АМЕРИКАНСКИМИ FORD M151 A1
И JEEP UNIVERSAL



FIAT CAMPAGNOLA AR51 – УЧАСТНИК ЗНАМЕНИТОГО ОЛДТАЙМЕРСКОГО РАЛЛИ МИЛЛЕ MIGLIA (2011 ГОД)

13 МАЯ 1981 ГОДА В ВАТИКАНЕ НА ПЛОЩАДИ
СВЯТОГО ПЕТРА БЫЛО СОВЕРШЕНО ПОКУШЕНИЕ
НА ПАПУ ИОАННА ПАВЛА II. В МОМЕНТ ПОКУШЕНИЯ
ПАПА НАХОДИЛСЯ В АВТОМОБИЛЕ CAMPAIGNOLA





FIAT CAMPAGNOLA 1974-1979

Однако история внедорожника Campagnola на этом не закончилась. В июне 1974 года с конвейера начали сходить автомобили второго поколения. Обновленная версия выпускалась до 1987 года. На нее устанавливали модернизированный бензиновый двигатель, которым комплектовались Fiat 132. От стандартного его отличали увеличенный до 1995 «кубиков» объем и больший ход поршня. Головку блока цилиндров отливали из алюминиевого сплава. В обновленном виде автомобиль мог преодолевать водные преграды глубиной до 65 см.

Два года спустя была представлена и новая армейская версия, получившая индекс «AR76». В 1979 году последовала очередная модернизация, и автомобиль вновь поменял индекс — на «AR79». Наряду с бензиновыми моторами, широко использовались и дизели, объемы и мощность которых также возросли до 1995 см³ (60 л.с.) и 2445 см³ (72 л.с.).

Технические характеристики FIAT Campagnola A. 1959 год

| | |
|------------------------|-----------------------------|
| Кузов | рамный, 2-дверный |
| Размеры кузова (д/ш/в) | 3640×1570×1940 мм |
| Колесная база | 2250 мм |
| Колея: передние колеса | 1254 мм |
| задние колеса | 1260 мм |
| Вес | 1290 кг |
| Коробка передач | механическая, 4-ступенчатая |

| | |
|-------------------------|--|
| Двигатель | бензиновый, карбюраторный, 4-цилиндровый, рядный |
| Объем двигателя | 1901 см ³ |
| Мощность | 61 л.с. при 4000 об/мин |
| Максимальная скорость | 110 км/ч |
| Привод | полный, с отключаемым передним мостом |
| Емкость топливного бака | 58 л |



FIAT



001959 AT

КРИМИНАЛЬНЫЙ ТАЛАНТ СЕНЬОРА ДЖОВАННИ

В первой половине XX века имя Джованни Спераччи было широко известно коллекционерам почтовых марок. Многие называли его не иначе как «убийца филателии». Впрочем, сеньор Спераччи вполне заслуженно носил и еще одно «почетное звание» — «Рубенс филателии». Но и этим список его имен не ограничивался. Во Франции, к примеру, его знали как Жана де Сператти. А прославился он гениальными подделками почтовых марок, на которых заработал огромные деньги.

Джованни Спераччи был талантливым живописцем, гравёром и высококлассным специалистом в области литографии и печатного дела. Он родился 14 октября 1884 года в городке Пистойя в уважаемой семье. Отец мальчика был отставным полковником и владел небольшой бумажной фабрикой. На фабрике Спераччи-старшего выпускались разные виды бумаги, в том числе имитации старых сортов, поэтому молодой Джованни неплохо в них разбирался. В семье было еще трое сыновей. Все дети получили неплохое по тем временам





**МАРКИ, ПОДДЕЛАННЫЕ СПЕРАЧЧИ, БЫЛИ ТАКОГО ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА, ЧТО
ЛУЧШИЕ ЭКСПЕРТЫ НЕ МОГЛИ ОТЛИЧИТЬ ИХ ОТ ОРИГИНАЛА**

образование. Но привычное течение жизни внезапно прекратилось: отцовское предприятие обанкротилось, и братьям пришлось искать себе дело, которое могло бы их прокормить. В итоге один из братьев Спераччи стал военным, второй фотографом, третий открыл магазинчик по продаже почтовых марок и начал издавать журнал по филателии. Джованни уехал в Болонью и поступил в ученики к одному из местных гравёров и типографов. Вскоре он овладел профессией настолько, что смог вместе с братом-фотографом наладить дело по печатанию открыток. Но больших денег этот бизнес не сулил, поэтому братья взялись за поиски чего-то более прибыльного и, в конце концов, остановились на фальсификации почтовых марок.

Первая подделка Спераччи появилась в 1910 году на аукционе в Берлине. Ее качество было настолько высоким, что марку купил известный филателист, владелец крупной фирмы Генрих Кёхлер. Когда обман раскрылся, разразился громкий скандал, который в подробностях описали немецкие газеты. Перед Первой мировой войной у себя на родине Джованни успел стать героем целого ряда криминальных историй, связанных с подделкой известных марок. Спасаясь от правосудия, он покинул Италию и переехал в Бельгию, затем в Голландию и, наконец, во Францию. Там он поселился в небольшом городке О-ле-Бон и занялся изготовлением копий редких европейских марок. Причем подделки были такого качества, что специалисты мирового



COPYRIGHT 1904 BY
WALDON FAWCETT.

ЖЕНЩИНЫ, РАБОТАЮЩИЕ НА ФАБРИКЕ ПО ВЫПУСКУ ПОЧТОВЫХ МАРОК. США, ВАШИНГТОН (1904 ГОД)

уровня не могли отличить их от оригинала. А коли так, то почему бы не продавать свои работы как подлинники богатым коллекционерам?

Обычно Спераччи подделывал очень редкие, а потому весьма дорогие марки. Он отсылал их кому-нибудь из ведущих экспертов с просьбой проверить подлинность и выдать соответствующий сертификат. Как правило, дело выгорало, сертификат выдавался, и марки спокойно выставлялись на аукцион или продавались посредникам. Авторитет обманутых экспертов был очень высоким, поэтому никому и в голову не приходило, что они могут ошибаться. К концу 30-х годов прошлого столетия Спераччи поставил свой бизнес на широкую

ногу. Он продолжал заниматься подделками, даже когда разразилась Вторая мировая война и Франция, где он тогда жил, была оккупирована германскими войсками. Развязка наступила неожиданно. Во Франции действовало военное положение, и проверялись все почтовые отправления. Шел февраль 1942 года. Джованни почтой отправил в Португалию очередную партию своего товара. В сопроводительном письме он отмечал, что посылает копии марок. Однако работники почты, увидев почти два десятка раритетов в одном конверте, заподозрили неладное, решив, что владелец пытается уклониться от уплаты пошлины за вывоз из страны редкостей.

САМАЯ СТАРАЯ В МИРЕ ПОЧТОВАЯ МАРКА
ДОСТОИНСТВОМ В ОДНО ПЕННИ БЫЛА ОТПЕЧАТАНА
В ВЕЛИКОБРИТАНИИ В 1840 ГОДУ



САМОЙ РЕДКОЙ ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ
10-ШИЛЛИНГОВУЮ ПОЧТОВУЮ МАРКУ КОРОЛЯ
ЭДУАРДА VII, ВЫПУЩЕННУЮ В 1902 ГОДУ

THE RAREST STAMP

OF

GREAT BRITAIN



10d I.R. OFFICIAL

1902.

CAT £1450.

COURTESY OF
HARMER
ROOKE & CO. LTD

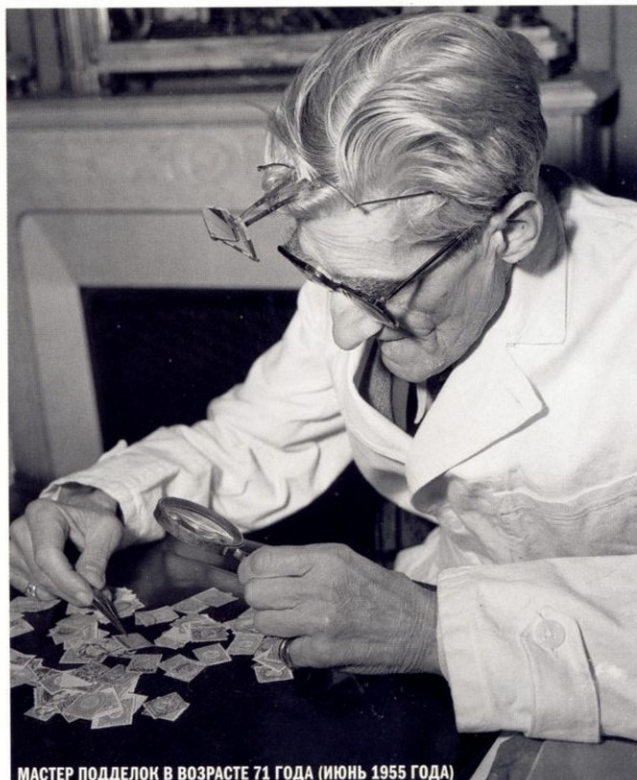
BY AUCTION ON DECEMBER 17 1982

СТАРАНИЯМИ СПЕРАЧЧИ НИ ОДИН ФИЛАТЕЛИСТ
НЕ МОГ БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ УВЕРЕН, ЧТО ЛУЧШИЕ
МАРКИ ЕГО КОЛЛЕКЦИИ — НЕ ФАЛЬШИВКА



О происшествии сообщили в полицию, было заведено дело о контрабанде культурных ценностей. В один далеко не прекрасный день фальсификатора вызвали к полицейскому инспектору, который потребовал объяснений. Спераччи, не моргнув глазом, заявил, что задержанные марки — не что иное, как копии. При этом он проводил параллель между своей работой и работой художника, копирующего картины великих мастеров.

Казалось, ситуация вот-вот прояснится, но у полиции оставались сомнения. Тогда марки решено было отправить на экспертизу знаменитому филателисту Эдмону Локару. Досконально изучив присланные экземпляры, он вынес свой вердикт: «Марки подлинные, очень редкие, состояние отличное, их цена — около 220 тысяч франков». Это заключение стало приговором для Спераччи. Чтобы избежать тюрьмы, он продолжал настаивать, что пересылал копии. Назначили еще несколько экспертиз. На сей раз мнения специалистов разделились: одни высказались за подлинность марок, другие приводили не менее веские аргументы против. Конец спорам положил известный эксперт Имре Вайда, который был несказанно удивлен, получив целых десять экземпляров очень редкой шведской марки, выпущенной



МАСТЕР ПОДДЕЛОК В ВОЗРАСТЕ 71 ГОДА (ИЮНЬ 1955 ГОДА)

ДЛЯ СВОИХ ПОДДЕЛОК СПЕРАЧЧИ ИСПОЛЬЗОВАЛ ПОЧТИ 500 СОРТОВ ВИНТАЖНОЙ БУМАГИ, А НА ЕГО МАРКАХ ПРИСУТСТВОВАЛО ДО СОТНИ ОТТЕНКОВ ОСНОВНЫХ ЦВЕТОВ

в середине XIX века. Уже сам факт появления марки вызывал подозрения, ведь до этого был известен всего один ее экземпляр. Вайда с пристрастием взялся за дело и сумел-таки доказать, что марки не настоящие.

Спераччи, наконец, смог вздохнуть свободно. Ему казалось, что все разрешилось благополучно, и он снова выйдет сухим из воды. Но не тут-то было! Сотрудники полиции установили, что он и раньше высылал за границу редкие марки, поэтому на всякий случай решили довести дело до суда, арестовав и самого филателиста, и его коллекцию.

Дело слушалось в Париже. В ходе судебного разбирательства во французском законодательстве обнаружили пробелы: оказалось, что действия фальсификатора вообще не подпадают ни под одну статью! И в итоге изготовителя фальшивок «на всякий случай» приговорили к году тюрьмы и небольшому штрафу.

Тем временем война закончилась. Спераччи снова начал печатать раритеты, сбывая их через цепочки многочисленных посредников. Теперь он точно знал, что ничем не рискует: во-первых, его копии при тогдашнем уровне техники было невозможно отличить от оригиналов, следовательно, с этой

стороны автору ничто не угрожало, а во-вторых, подделка старых марок по французским законам не преследовалась. Вот если бы они имели хождение, тогда...

Как мошеннику удавалось обманывать экспертов? Дело в том, что Спераччи скупал не только раритеты, которые потом подделывал, но и рядовые марки того же периода. Затем химическим способом удалял с них изображения, и на той же основе печатал копию раритета. О мастерстве этого человека говорит хотя бы тот факт, что для своих подделок он использовал почти 500 сортов винтажной бумаги, а на его марках присутствовало до сотни оттенков основных цветов.

Законной управы на копииста не было, поэтому в 1953 году Британское королевское общество филателистов решило уплатить Спераччи громадные отступные — 10 млн. франков — при условии, что тот прекратит свою деятельность и подарит музею общества все свое оборудование и оставшиеся непроданными марки. Спераччи согласился, а спустя год даже написал книгу, в которой раскрывал секреты своего ремесла. Однако вздохнуть спокойно филателисты всего мира смогли только после его кончины в 1957 году.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ



СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600 руб.
рекомендуемая цена
150 грн.
2 490 тенге
129 000 бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ