

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.

# ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



**RAYTON FISSORE MAGNUM 2.5 TDI**  
**ПОЛИЦИЯ ИТАЛИИ**

**DeAGOSTINI**

ISBN 978-5-9774-0648-2





# ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Специальный выпуск №2, 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](http://www.deagostini.ru).

По всем остальным вопросам о коллекции смотрите информацию на сайте [www.deagostini.ru](http://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 Дистрибьюшен Сервизиз»

## УКРАИНА

### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг», 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 Агостині»

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам

о коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),

по остальным вопросам обращайтесь по телефону

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

## БЕЛАРУСЬ

### Импортер и дистрибьютор 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.

### 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. 3 (верх), 5, 6 © Archivio Quattroruote; стр. 11 © EastNews;

стр. 15 (верх) © Getty Images; стр. 15 (низ) © ИТАР-ТАСС;

стр. 7 © DioMedia; стр. 4 (верх), 12-14 (все) © Corbis

ISBN 978-5-9774-0648-2

Дата выхода в России: 10.12.2013

**3D графика:** Наиль Хуснутдинов  
и Алексей Катков

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 







ЛЮБИТЕЛИ РОСКОШНЫХ МАШИН СЧИТАЮТ RAYTON FISSORE MAGNUM «4x4» НАСТОЯЩЕЙ ЭКЗОТИКОЙ. В ЭТОМ АВТОМОБИЛЕ ОРГАНИЧНО СОЧЕТАЮТСЯ КОМФОРТ И ВЫДАЮЩИЕСЯ ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА



В 1984 году в Италии, на Туринском автосалоне, был представлен новый автомобиль, практичный и комфортабельный, предназначенный для активного отдыха и выездов на природу — Rayton Fissore Magnum. Базой для этого Sport Utility Vehicle стал среднеразмерный вездеход IVECO 40 PM 10, созданный для итальянской армии.

Идея превращения brutального милитари-кара в люксовый внедорожник к тому времени была не новой — достаточно вспомнить о знаменитых Jeep, Land Rover и других «отставных военных», сменивших полевое обмундирование на смокинг. Тем не менее, работала она безотказно: покупателям нравились крепкие, проходимые, скоростные и при этом удобные и комфортные автомобили, способные одинаково ловко двигаться и по бездорожью, и по шоссе. Как обычно бывает в таких случаях, не обошлось без «хирургического вмешательства»: раму укоротили, клиренс уменьшили, а получившееся после этих операций шасси накрыли стильным 5-дверным кузовом «универсал». Считается, что к экстерьеру нового «спорт утилити» приложил руку известный американский дизайнер Том Джарда. К тому времени в его послужном списке были работы над более чем тридцатью моделями автомобилей — как в Соединенных Штатах, так и в Старом Свете.

В качестве двигателя первоначально использовался турбированный дизель от грузовика IVECO Daily объемом 2445 см<sup>3</sup> и мощностью от 90 до 110 л.с. Впоследствии линейку моторов пришлось кардинально расширить за счет включения целого ряда мощных бензиновых двигателей, поскольку многим клиентам хотелось машину «погорячее». Использование в конструкции 2,5-литрового турбодизеля, с одной стороны, давало возможность развивать достаточные тяговые усилия для передвижения по раскисшим грунтовым дорогам и бездорожью, а с другой — обеспечивало неплохие динамические характеристики во время движения по автомагистралям.



## АВТОМОБИЛЬ OSCA 1600 GT, СКОНСТРУИРОВАННЫЙ СПЕЦИАЛИСТАМИ FISSORE В 1960-Х ГОДАХ, СЕГОДНЯ ВСТРЕЧАЕТСЯ РЕДКО И ПОТОМУ ЯВЛЯЕТСЯ ПРЕДМЕТОМ ГОРДОСТИ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ



Производство новой машины было налажено компанией Rayton Fissore на принадлежавшем ей заводе в итальянском городке Чераско. Carrozzeria Fissore, старинная итальянская марка, появившаяся на свет еще в 1919 году, специализировалась на выпуске автомобильных кузовов. Ее основателями были четыре брата Фиссо-ре — Антонио, Бернардо, Джованни и Констанцо. Сначала они занимались производством конных экипажей, затем переключились на ремонт автомобильных кузовов, а впоследствии приступили к производству штучных кароссерии (кузовов). В 20–30-е годы компании, строившие под заказ кузова для автомобилей, были обычным явлением. Работой их обеспечивали состоятельные люди, которые хотели иметь эксклюзивную, не похожую на других машину, и автомобильные компании, задумавшие выпустить ограниченную серию престижных моделей.

В годы Второй мировой войны Carrozzeria Fissore занималась производством машин для итальянской армии, а после окончания войны вернулась к созданию заказных кузовов для гражданских автомобилей. В послевоенные годы фирма успешно сотрудничала с рядом европейских автопроизводителей — FIAT, DKW, TWR, Maseratti, De Tomaso, Opel, Alpine и другими. Но именно благодаря заказам FIAT Carrozzeria Fissore росла и развивалась: к середине 60-х годов в компании работали уже более 200 человек. И хотя до «больших» итальянских дизайн-ателье, таких как Pininfarina или Bertone, Fissore было далеко, ее оригинальная и качественная продукция заслужила признание публики.

В начале 70-х годов Carrozzeria Fissore столкнулась с серьезными финансовыми проблемами. В результате в 1976 году фирма была реорганизована и переименована в Rayton Fissore. Дела постепенно наладились, и в 1984 году компания приступила к производству люксового SUV. Чтобы привлечь к новинке внимание богатых клиентов, дизайнерам пришлось постараться — сделать автомобиль привлекательным снаружи и роскошным внутри. Салон обшивался кожей специальной выделки, такой же кожей был обтянут руль, и даже чехол для запасного колеса был изготовлен из натуральной кожи. В комплектацию каждой машины входило и несколько деловых аксессуаров — дорогой кожаный портфель, папка и ручка.

Потенциальные покупатели высоко оценили новую модель, но чтобы окупить затраты на разработку и производство, необходимо было поднять объем продаж. Сделать это за счет частных клиентов было невозможно, поэтому компания предпринимала серьезные усилия, чтобы стать поставщиком государственных структур. И это удалось: Rayton Fissore получила госзаказ на выпуск автомобилей для полиции (разумеется, с более скромными кузовами).

Главным потребителем дорогих автомобилей в то время были Соединенные Штаты Америки, и в 1988 году Rayton Fissore решила выйти на американский рынок.

Правда, это было не так-то просто: американцы вообще не признавали дизельных моторов, отдавая предпочтение мощным бензиновым двигателям. Кроме того,



LA FORZA ОЗНАЧАЕТ «СИЛА», «МОЩЬ». ИМЕННО  
НА ЭТИ КАЧЕСТВА В СОЧЕТАНИИ С КОМФОРТОМ  
И ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТЬЮ ДЕЛАЛИ СТАВКУ  
ПРИ ВЫВОДЕ МОДЕЛИ НА РЫНОК США







В ГРАЖДАНСКОЙ ВЕРСИИ RAYTON FISSORE MAGNUM  
ВОДИТЕЛЬ ЧУВСТВОВАЛ СЕБЯ УВЕРЕННО ДАЖЕ  
В САМЫХ ТЯЖЕЛЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ





## IVECO DAILY, ПОСЛУЖИВШЕМУ «ДОНОРОМ» ДЛЯ RAYTON FISSORE MAGNUM, ТОЖЕ НАШЛОСЬ МЕСТО В АВТОПАРКЕ ПОЛИЦИИ

в США были свои фирмы, выпускавшие автомобили того же класса, и чтобы заставить взыскательных покупателей потратиться на неизвестного никому «итальянца», нужен был какой-нибудь ловкий маркетинговый ход.

И он был найден. Для начала в Rayton Fissore создали специальное отделение по продаже машин в США. Автомобилу пришлось сменить имя: новую жизнь за океаном он начал как La Forza. Вместо европейских моторов под капотом стали устанавливать 8-цилиндровые американские, поэтому пришлось модернизировать некоторые узлы и агрегаты. Кузов тоже изменился, приобрел черты, характерные для американских внедорожников.

До 1991 года дела компании, продававшей La Forza в Соединенных Штатах, шли ни шатко ни валко — немногочисленные клиенты жаловались на низкое качество итальянской сборки. Затем фирма вообще разорилась, и неизвестно, чем бы все закончилось, если бы в 1996 году маркой La Forza не заинтересовался американский бизнесмен Дэйв Хоп, возглавлявший компанию Monster Motorsports. Интерес был чисто коммерческий: на одном из складов предприниматель обнаружил партию нереализованных шасси, приобрел их по дешевке и теперь искал возможность не только окупить свои вложения, но и получить прибыль.

Monster Motorsports специализировалась на выпуске эксклюзивных версий известных моделей. Популярность компании принесли модели Monster Miata V8 и Cobra. Хоп высоко оценил потенциал La Forza и занялся ее доработкой. Его усилия увенчались успехом, ведь в США существовал устойчивый неудовлетворенный спрос на дорогие мощные внедорожники с 8-цилиндровым двигателем. В 1995 году появилась версия La Forza GT с мотором V8 объемом 5,8 л.

Когда шасси закончились, бизнесмену пришлось ехать в Европу, договариваться о возобновлении производства Rayton Fissore Magnum в Италии и поставках комплектующих для американского рынка. Миссия Хопа увенчалась успехом, и в течение ближайших полутора лет компания продала более 100 машин, цена которых, в зависимости от комплектации, составляла от 39 до 43 тысяч долларов. С 1998 года покупателям стали предлагать версию La Forza Prima, а в 1999 году — La Forza Magnum. Выпуск автомобиля продолжался до 2003 года. За все время производства было построено около 6 тысяч экземпляров. В Европе к концу 90-х годов Rayton Fissore Magnum покупала только итальянская полиция.

### Технические характеристики Rayton Fissore Magnum 2.5 TDI 1997 года

Кузов	SUV, рамный, 5-дверный
Коробка передач	механическая, 4-ступенчатая
Двигатель	IVECO, 4-цилиндровый турбодизель

Объем двигателя	2445 см <sup>3</sup>
Мощность	115 л.с. при 4000 об/мин
Максимальная скорость	180 км/ч (по данным производителя)
Привод	полный





magnum

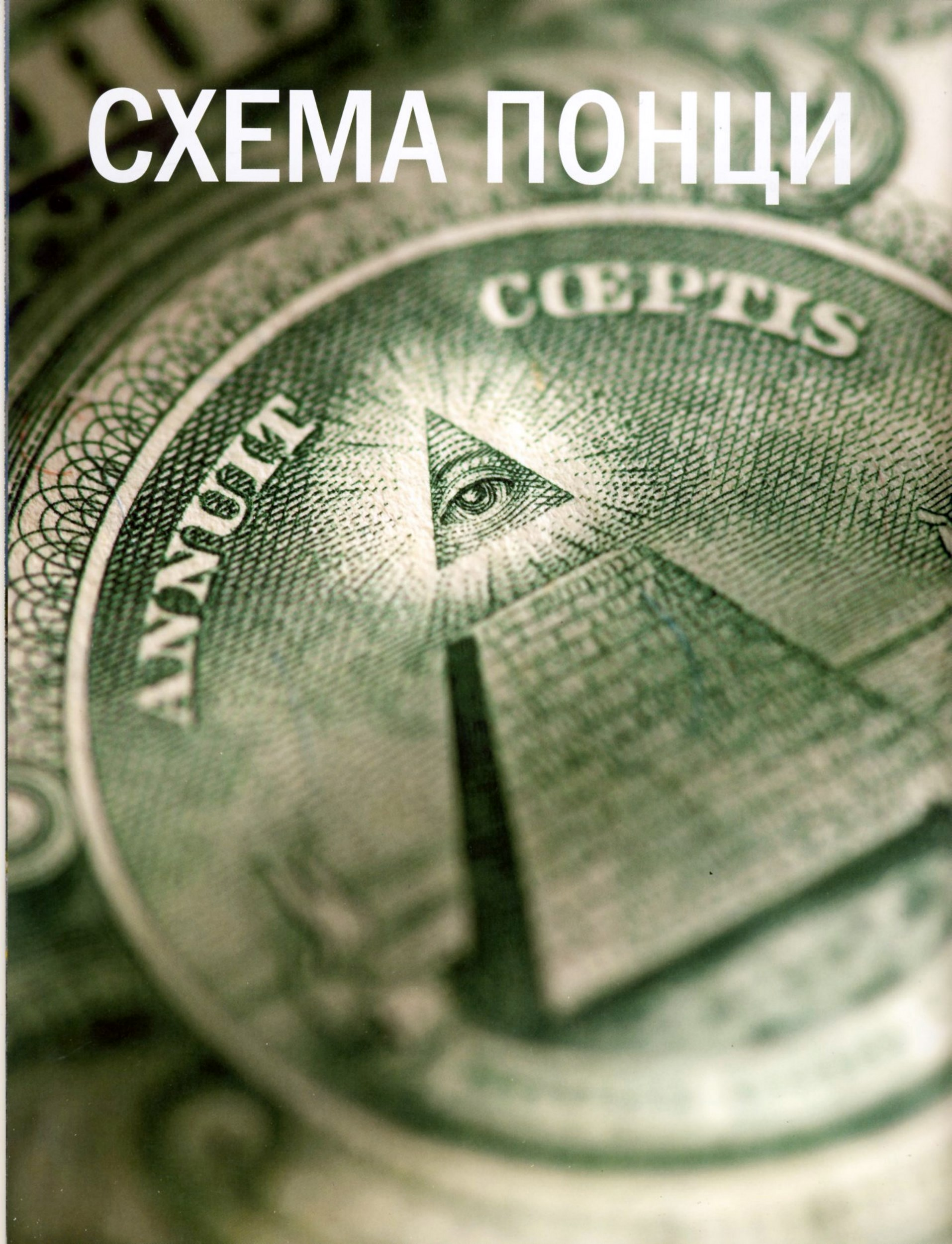




**magnum 4x4** BY FISSORE CO.



# СХЕМА ПОНЦИ





Одним из самых известных итальянских мошенников считается Чарльз (Карло) Понци, прославившийся своими финансовыми пирамидами еще в 20-х годах прошлого столетия.

Карло Понци родился 3 марта 1882 года на севере Италии, в городе Луга, что неподалеку от Равенны. Личность этого человека окружена тайной. О детстве и юности Понци достоверных сведений практически нет. Сам мошенник рассказывал всем, что происходит из богатой аристократической семьи и в молодости учился в Римском университете. Однако если верить протоколам полицейских допросов, в Италии Карло был беден, как церковная мышь. Именно поэтому в 1903 году молодой человек решил перебраться за океан — чтобы нажить денег в самой богатой стране мира.

В Америке Карло превратился в Чарльза и начал «делать карьеру». Поначалу молодой человек работал мойщиком посуды в заштатном ресторанчике, но довольно быстро выучил язык и получил должность официанта. При этом он так беззастенчиво обшчитывал клиентов, что хозяевам заведения вскоре пришлось его уволить. Тогда предприимчивый итальянец решил попытать счастья в Канаде, где занялся более доходным ремеслом — финансовыми махинациями, за что был арестован и приговорен к трем годам лишения свободы. Правда, уже через 20 месяцев Понци покинул монреальскую



ЧАРЛЬЗ ПОНЦИ (ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО 1910 ГОД)

## **В 1919 ГОДУ ЧАРЛЬЗ ПОНЦИ ПРИДУМАЛ ГЕНИАЛЬНУЮ СХЕМУ МОШЕННИЧЕСТВА, КОТОРАЯ ВОШЛА В ИСТОРИЮ ПОД НАЗВАНИЕМ «СХЕМА ПОНЦИ»**

тюрьму — за хорошее поведение его освободили досрочно. Спустя всего 10 дней Чарльза снова арестовали и посадили теперь уже на два года за организацию незаконной эмиграции — он переправлял через американскую границу своих соотечественников-итальянцев. Чем занимался Понци в следующие несколько лет, неизвестно, однако в 1919 году он придумал гениальную схему мошенничества, которая вошла в историю под названием «схема Понци».

Для начала он позаимствовал у некоего мистера Дэниелса, торговца мебелью, 200 долларов и создал в Бостоне компанию по обмену ценных бумаг — The Securities Exchange Company. Предприятие занималось арбитражными сделками, которые давали возможность зарабатывать деньги, пользуясь разницей в ценах на одни и те же товары на рынках разных стран. В случае с Понци таким товаром стали почтовые купоны, стоившие в Испании, например, один доллар, а в США — целых шесть!

Желающих быстро приумножить свое состояние в Америке всегда хватало, поэтому когда фирма Понци начала сбор

денег, от вкладчиков отбоя не было. Клиентам выдавалась расписка, согласно которой The Securities Exchange Company обязывалась выплатить на каждую внесенную тысячу долларов полторы тысячи через 90 дней. Понци подключил к рекламной кампании прессу, которая раздувала ажиотаж вокруг его фирмы. Постепенно Понци становится известным, интервью с ним появляются в самых уважаемых изданиях, в том числе и в газете The New York Times. Дело процветало, к началу 1920 года в нескольких офисах фирмы работало уже три десятка человек.

Самое удивительное, что люди действительно получали обещанные деньги. Правда, арбитражными сделками тут и не пахло: вкладчики просто забирали деньги, которые приносили следующие клиенты. «Благодетель», кстати, тоже не бедствовал: спустя год он уже жил в самом престижном районе города, в большом особняке, приобретенном за 35 тысяч долларов, носил дорогие костюмы и разъезжал на самых престижных машинах. Иначе как волшебником и финансовым гением его не называли. Каждый клиент





ФОТО ИЗ ПОЛИЦЕЙСКОГО ДОСЬЕ ЧАРЛЬЗА ПОНЦИ (13 АВГУСТА 1920 ГОДА)

отдавал фирме Понци в среднем 300 долларов, но были и те, кто вносил по 50 тысяч и более. Жажда наживы охватила не только население Бостона, но и жителей всего штата Массачусетс.

Весной 1920 года Чарльз перевел компанию под управление 18-летней Люси Мартелли, а сам ушел в тень. В июне он стал миллионером, а в июле того же года разразился скандал. Мистер Дэниелс — торговец мебелью, некогда ссудивший Чарльзу Понци 200 долларов, подал судебный иск на Securities Exchange, в котором требовал половину всей прибыли. Он утверждал, что дал денег взаймы только потому, что Понци обещал поделить с ним всю будущую прибыль пополам. Разумеется, это было неправдой, и серьезной судебной перспективы дело не имело, поскольку ни бумаг,

ни свидетелей, подтверждавших данное заявление, у Дэниелса не было. Зато благодаря этому иску началось судебное разбирательство. Согласно действовавшему тогда законодательству, была возможность заморозить все средства фирмы, находившиеся на банковских счетах.

Налоговые инспекторы начали проверку, и 26 июля Понци пришлось объявить о временной приостановке приема вкладов. Клиенты встревожились, многие решили забрать свои деньги, и финансист был вынужден возвращать их из сумм, хранившихся в самой фирме. Тем временем возбужденная толпа людей, напуганных перспективой потерять свои вложения, хлынула в офисы компании. В дикой давке несколько десятков человек получили ранения. Правда, вернуть деньги удалось далеко не всем — по некоторым данным, всего

**ПОНЦИ ДО ПОСЛЕДНЕГО НАДЕЯЛСЯ НА ОТМЕНУ  
РЕШЕНИЯ О ДЕПОРТАЦИИ В ИТАЛИЮ.**

**ОДНАКО 12 ИЮЛЯ 1934 ГОДА ЕГО ПРОСЬБА ОСТАТЬСЯ  
В США БЫЛА ОТКЛОНЕНА**





В БОСТОНЕ ВКЛАДЧИКИ, НАПУГАННЫЕ ПЕРСПЕКТИВОЙ  
ПОТЕРЯТЬ СВОИ ДЕНЬГИ, ОСАЖДАЛИ ОФИСЫ  
КОМПАНИИ ЧАРЛЬЗА ПОНЦИ





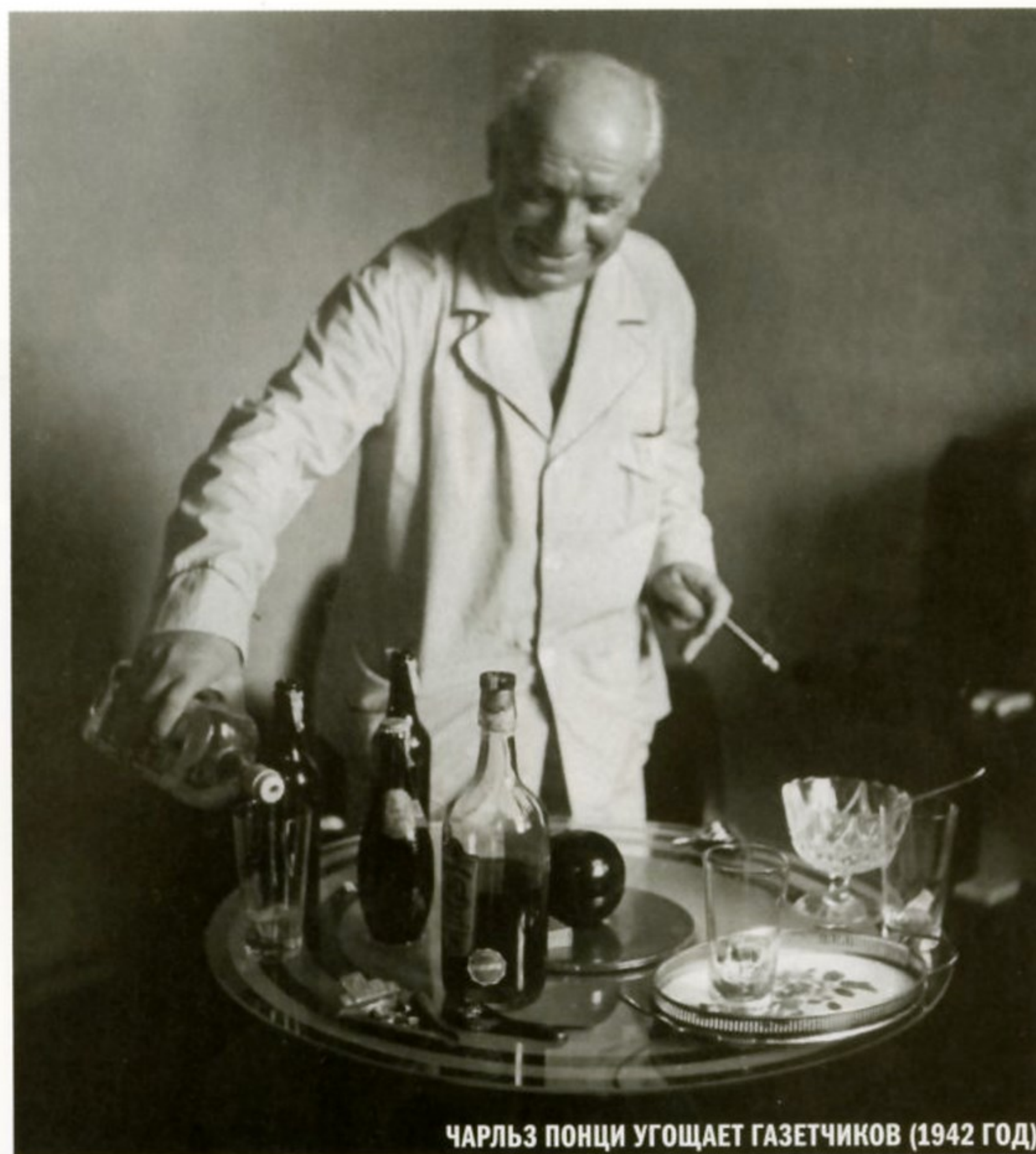


ПОНЦИ В ДОРОГОМ КОСТЮМЕ, ПРИОБРЕТЕННОМ  
«В ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА» — ПЕРИОД РАСЦВЕТА ФИРМЫ



тысяче вкладчиков, а остальные остались ни с чем, ведь счета компании были заморожены.

В ходе проверки была обнаружена задолженность в семь миллионов долларов, тогда как на банковских счетах компании находилось менее четырех миллионов. В августе Понци был задержан, а 25 октября 1920 года его фирму объявили банкротом. Основателю финансовой пирамиды снова пришлось отправиться в тюрьму, на сей раз на пять лет. Как потом писала американская пресса, вкладчики передали мошеннику в общей сложности около десяти миллионов долларов, а вернуть смогли около восьми. Некоторые эксперты потом утверждали, что повернуть такую аферу одному человеку без поддержки представителей банковских кругов и органов власти было бы невозможно. И тогда решили, что недостающие два миллиона долларов, которые так и не удалось обнаружить, были потрачены не только на работу фирмы и оплату покупок отца-основателя, но и на взятки. Впрочем, сам Понци ни в ходе следствия, ни на суде не обмолвился об этом ни словом, утверждая, что все придумал и организовал лично он.



ЧАРЛЬЗ ПОНЦИ УГОЩАЕТ ГАЗЕТЧИКОВ (1942 ГОД)

## ПОНЦИ БЫСТРО НАШЕЛ ОБЩИЙ ЯЗЫК С РЕЖИМОМ МУССОЛИНИ И В 1938 ГОДУ ПО РЕКОМЕНДАЦИИ САМОГО ДУЧЕ БЫЛ НАПРАВЛЕН В БРАЗИЛИЮ В КАЧЕСТВЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ИТАЛЬЯНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ КОМПАНИИ

Судя по всему, скопить денег «на черный день» итальянцу так и не удалось, поскольку, выйдя из тюрьмы, он снова занялся сомнительными финансовыми операциями. Наконец, американским властям это надоело, и в 1934 году они решили депортировать мошенника в Италию.

Прибыв на родину, Чарльз поначалу проживал привезенные из Америки деньги, а когда они закончились, начал зарабатывать переводами — с итальянского языка на английский. При этом он быстро нашел общий язык с режимом Муссолини и в 1938 году по рекомендации самого дуче был направлен в Бразилию в качестве представителя итальянской авиационной компании. После падения фашистского режима в Италии

и окончания Второй мировой войны Понци остался в Рио-де-Жанейро, где и скончался в январе 1949 года в благотворительном отделении одной из городских больниц. На тот момент капитал великого комбинатора составлял... 75 долларов. Самое удивительное в этой истории — это то, что урок, преподанный человечеству еще в начале 20-х годов прошлого века, на пользу не пошел. Изобретенная Чарльзом Понци схема позже не раз использовалась финансовыми аферистами во всем мире, включая США и Российскую Федерацию. Именно она послужила примером для многочисленных финансовых пирамид, возводившихся в нашей стране в 1990-х и начале 2000-х годов.



СЕРГЕЙ МАВРОДИ, ВЫСТРОИВШИЙ ПИРАМИДУ  
«МММ» ПО СХЕМЕ, ИЗОБРЕТЕННОЙ ПОНЦИ, ВО ВРЕМЯ  
СУДЕБНОГО ЗАСЕДАНИЯ (МОСКВА, 2004 ГОД)



# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ



СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ  
799 руб.  
рекомендуемая цена  
169 000 бел. руб.  
3 290 тенге  
199 грн  
розничная цена  
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ