

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



**SUBARU FORESTER 2007
ИТАЛЬЯНСКИЕ КАРАБИНЕРЫ**

DeAGOSTINI

ISBN 978-5-9774-0648-2



9 785977 406482

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Специальный выпуск №3, 2014

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

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, 600001, г. Владимир, а/я 30, «Полицейские машины мира»

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

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. Киев, а/с «Де Агостини»

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 17 331-94-41

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: 16 000 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. 6, 15 © Getty Images; стр. 4: © imago/russian look;
стр. 3 (верх), 5, 12-14 (все) © DioMedia; стр. 7 © PhotoShot;
стр. 10-11 © www.media.subaru.com

ISBN 978-5-9774-0648-2

Дата выхода в России: 11.03.2014

3D графика: Наиль Хуснутдинов
и Денис Гаршин

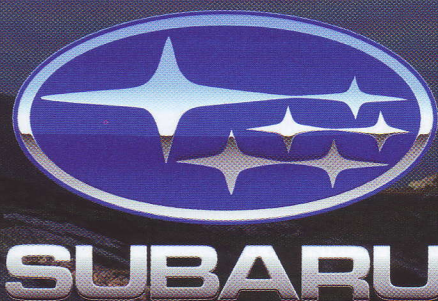
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA БР
СНОВ





SUBARU — АВТОМОБИЛЬНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ
КРУПНОЙ ЯПОНСКОЙ КОРПОРАЦИИ FUJI HEAVY
INDUSTRIES LTD. (FHI). ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ МАРКИ
SUBARU ПОЯВИЛСЯ В ФЕВРАЛЕ 1954 ГОДА



Компания Subaru выпускает легковые машины с полным приводом с 1972 года. Они снижали популярность у автолюбителей многих стран — как в Старом, так и в Новом Свете. История модели Subaru Forester берет свое начало в 90-х годах прошлого столетия, когда появилась мода на автомобили, предназначенные для поездок на природу. Как правило, такие машины — с системой полного привода и увеличенным дорожным просветом — внешне были похожи на внедорожники. Однако по конструкции они заметно отличались от настоящих внедорожников, поэтому проходимость у них была гораздо ниже. На трассе они во многом уступали обычным автомобилям. С чьей-то легкой руки их стали называть «паркетными внедорожниками», «паркетными джипами» или просто «паркетниками». В специальной литературе при описании таких автомобилей используется слово «кроссовер», которым в английском языке обычно обозначаются переходные устройства, расположенные между двумя системами.

Поскольку Subaru была одним из немногих мировых автопроизводителей, специализировавшихся на выпуске полноприводных автомобилей, маркетологи компании раньше многих своих конкурентов разглядели зарождение нового, перспективного сегмента рынка, и конструкторам поручили создать автомобиль, который сможет в этой нише закрепиться.

К своей миссии инженеры и стилисты Subaru подошли серьезно, объединив в одной модели обычный дорожный автомобиль и внедорожник. Таким образом была реализована идеология фирмы, выражавшаяся слоганом «Лучшее из двух» (Best of Both).

**«ПРАРОДИТЕЛЕМ» НОВИНКИ СТАЛ КОНЦЕПТ-КАР
STREEGA. КОНЦЕПТ ИМЕЛ ЛЕГКОВОЕ ШАССИ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ САЛОН И ОСНАЩАЛСЯ
250-СИЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ С ТУРБОНАДДУВОМ**



«Прародителем» новинки стал концепт-кар Streega, премьера которого состоялась в 1995 году на Токийском автосалоне. Концепт имел легковое шасси, вместительный салон и оснащался 250-сильным двигателем с турбонаддувом. На его основе чуть позже и появилась серийная модель Subaru Forester — «Лесник». Конструкторам удалось создать легкий и мощный автомобиль с хорошей вместимостью и великолепной управляемостью, способный передвигаться по пересеченной местности почти так же легко, как настоящий внедорожник. Зато на шоссе Forester ни в чем не уступал дорожным машинам.

30 октября 1996 года новинка прошла скоростные испытания на трассе в Индианаполисе (США). Тогда Forester выиграл знаменитый Hulman Trophy и установил новый мировой рекорд в своем классе, продемонстрировав на протяжении 24-часовой гонки среднюю скорость 180,082 км/ч. При этом обе машины, принимавшие участие в состязаниях, были взяты прямо с конвейера завода «Яджима» (FHI Yajima Plant), расположенного в префектуре Гунма (Япония). Двигатели и топливная система этих автомобилей были серийными.

Дебют Forester в Японии состоялся в начале 1997 года. Первое поколение автомобиля по заводской классификации получило обозначение SF. Согласно сложившейся на Subaru практике, для каждого рынка сбыта была установлена своя линейка двигателей. В Европе, например, предлагались версии с 2-литровым атмосферным мотором мощностью 122 л. с. и турбированным мощностью 170 л. с. Коробка передач, которой оснащался автомобиль, по выбору клиента могла быть 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической.

На рынок Соединенных Штатов Америки шли только машины с 2,5-литровым двигателем мощностью 165 л. с. Вариантов комплектации было всего два — L и S. В самой Японии поначалу продавались три версии — CTB, STB и TTB. Правда, на всех вариантах стоял один и тот же двигатель — 2-литровый турбированный мощностью 250 л. с. Экстерьер Subaru Forester был очень «спокойным» — никакого авангарда! В этом был определенный риск: такой «консерватизм» мог оттолкнуть часть потенциальных покупателей, ожидавших от каждой новинки свежих дизайнерских решений. Но с другой стороны, такой подход давал конструкторам возможность на протяжении долгого времени практически ничего не менять в автомобиле — ведь он оставался «вне моды».

Однако «спокойный» — не значит «безликий». Первые же тест-драйвы показали выдающиеся ездовые качества Forester на трассе и «в поле», где его проходимость намного превосходила возможности его коллег из «паркетного» сословия. В итоге автомобиль нашел своего благодарного покупателя.

В 1998 году линейка двигателей пополнилась новым 2-литровым турбированным мотором Biturbo мощностью 250 л. с. Правда, это чудо техники на первых порах предназначалось только для японского рынка, но впоследствии линейка моторов

ПОКУПАТЕЛИ БЫЛИ В НЕДОУМЕНИИ: «ЧТО ЭТО —
СЛЕГКА ПРИПОДНЯТЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ
УНИВЕРСАЛ ИЛИ ОЧЕРЕДНОЙ «ПАРКЕТНИК»
С УМЕНЬШЕННЫМ КЛИРЕНСОМ?»



ИТАЛЬЯНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ SUBARU СУМЕЛО
«ПОДСАДИТЬ» НА СВОИ МАШИНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ
ОРГАНИЗАЦИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И СИЛОВЫЕ
СТРУКТУРЫ — ПОЛИЦИЮ И ЖАНДАРМЕРИЮ





СПОРТИВНАЯ ВЕРСИЯ SUBARU FORESTER 2.5 XT 2007 ГОДА С ВОЗДУХОЗАБОРНИКОМ НА КАПОТЕ

была расширена и для автомобилей, экспортировавшихся в другие страны. В начале 2000 года провели первый рестайлинг, а в 2005 году появился полностью обновленный Forester. Изменения коснулись как внешнего вида, так и «начинки» машины. Так, система стабилизации автомобиля (Vehicle Dynamics Control), ранее устанавливавшаяся в качестве опции, вошла в базовую комплектацию. Кроме того, Forester стали оснащать ксеноновыми фарами. Были внесены изменения и в интерьер, но самое главное, появились новые двигатели — атмосферный объемом 2,5 л и мощностью 177 л. с. и агрегат того же объема, но с турбонаддувом, за счет которого удалось увеличить мощность до 230 л. с. В феврале 2002 года началось производство второго поколения Forester с заводским обозначением SG. На практике часто случается, что второе и все последующие поколения модели оказываются менее популярными и продаваемыми, чем первое. Но в данном случае это не так: Subaru Forester SG оказался более популярным, чем его предшественник.

К тому времени в копилке «Лесника» было уже много наград, включая первое место в рейтинге надежности. Forester трижды становился «Автомобилем года» в Великобритании и дважды завоевывал этот титул в США по версии журнала Car and Driver. Помимо этого, автомобиль получил несколько премий за безопасность, включая высший балл по результатам краш-тестов NCAP в категории «Защита водителя и пассажиров при лобовых и боковых столкновениях».

В 2007 году европейским покупателям предлагались три версии Forester, две из которых имели моторы объемом 2,0 л и мощностью 158 и 265 л. с., а третья оснащалась 2,5-литровым двигателем мощностью 230 л. с. Все три версии обладали отличными динамическими характеристиками. Машина с самым слабым



FORESTER





SUBARU FORESTER 2.5 X TOURING 2011 МОДЕЛЬНОГО ГОДА ПРИНАДЛЕЖИТ К ТРЕТЬЕМУ ПОКОЛЕНИЮ «ЛЕСНИКА»

двигателем могла разогнаться от 0 до 100 км/ч за 11,9 секунды, а 2,5-литровая с турбированным мотором — за 7,6 секунды.

В том же году, к десятилетию с начала производства модели, была выпущена юбилейная серия Subaru Forester: все автомобили серии были окрашены в белый цвет, а на кузове установили специальную табличку с надписью «10th anniversary» («Десятая годовщина»). Небольшие изменения коснулись и интерьера салона. Выдающиеся качества Subaru Forester заставили государственные структуры целого ряда стран обратить на автомобиль самое пристальное внимание. Не стала исключением и Италия: местное отделение Subaru сработало очень профессионально и сумело «подсадить» на свои машины некоторые госучреждения, включая силовые структуры — полицию и жандармерию.

Именно за счет универсальности Subaru Forester как нельзя лучше подходил для работы в полиции: на этом автомобиле стражи порядка могли преследовать нарушителей и на скоростных автомагистралях, и на горных дорогах, а при необходимости — и на бездорожье. Учитывая надежность автомобиля, его высокую ремонтпригодность и отличную управляемость, можно сказать, что полицейская служба была ему просто «на роду написана»...

25 декабря 2007 года руководство компании Subaru анонсировало третье поколение Forester, получившее заводское обозначение SH, а в 2013 году появилось и четвертое поколение. Автомобиль выпускается и сегодня. Он по-прежнему пользуется большим успехом у покупателей в разных странах мира.

Технические характеристики Subaru Forester 2.0 2007 года

Кузов	универсал, несущий
Размеры кузова (д/ш/в)	4485/1735/1590 мм
Колесная база	2525 мм
Колея: передние колеса	1495
задние колеса	1485
Двигатель	оппозитный, 4-цилиндровый, бензиновый с впрыском топлива

Объем двигателя	1994 см³
Мощность	158 л. с. при 6400 об/мин
Максимальная скорость	197 км/ч
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Привод	постоянный полный
Разгон от 0 до 100 км/ч	11,9 сек
Снаряженная масса	1395 кг

FORESTER XT 2014 ГОДА. «ЛЕСНИК» ПОСЛЕДНЕГО
ПОКОЛЕНИЯ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СВОИХ «ПРЕДКОВ»
ДАЖЕ ВНЕШНЕ



ОСОБАЯ ГРУППА КАРАБИНЕРОВ



Среди итальянских карабинеров, которые считаются элитой вооруженных сил республики, есть свои «суперэлитные» части. Одна из них — Особая группа карабинеров, или Gruppo d'Intervento Speciale (GIS). Основная задача GIS — противодействие террору и ликвидация террористов.

Эта часть была создана в конце 70-х годов XX века, когда Италию захлестнула волна политического террора. Руководство страны решило укомплектовать новое подразделение бойцами Первого парашютного батальона карабинеров «Тоскания», имевшими серьезную боевую подготовку и специальные навыки.

В функции спецназа входит освобождение заложников и стратегических объектов в случае их захвата террористами, задержание опасных вооруженных преступников, обеспечение безопасности на международных спортивных соревнованиях, охрана политических и государственных деятелей, силовая и оперативная поддержка других подразделений карабинеров.

Попасть на службу в корпус карабинеров всегда было трудно, а в GIS — особенно. Кандидат должен быть не старше 30 лет, иметь за плечами не менее четырех лет службы в подразделении карабинеров. Предпочтение по традиции отдается тем, кто служил в полку «Тоскания».

Для отбора кандидатов в спецподразделение собирается специальная комиссия во главе с командиром GIS. В ходе экзамена в первую очередь оценивается психологическая устойчивость и умение владеть собой, ведь при проведении операций по освобождению заложников необходимо действовать очень взвешенно.



БОЙЦЫ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОЛКА КАРАБИНЕРОВ «ТОСКАНИЯ»

ТОЛЬКО ПОЛОВИНА ИЗ ВСЕХ ДОПУЩЕННЫХ К БАЗОВОЙ ПОДГОТОВКЕ КАНДИДАТОВ ПЕРЕХОДИТ НА ОСНОВНОЙ УРОВЕНЬ ОБУЧЕНИЯ

Успешно пройдя первый этап испытаний, будущий спецназовец отправляется в Национальный центр по отбору личного состава, где его ждет серьезное психологическое тестирование. И только после этого его направляют на освидетельствование в медицинский центр Военно-парашютной школы в Пизе.

Если со здоровьем и психикой все в порядке, начинается курс базовой подготовки — он длится около четырех с половиной месяцев. Курсанты изучают боевые искусства, работают со взрывчатыми веществами, отрабатывают навыки десантирования на тросах с вертолетов и штурма различных объектов и транспортных средств, знакомятся со спецснаряжением, а также изучают английский язык, фотододел и топографию.

Большое внимание на этом этапе уделяется стрелковой подготовке — как с помощью симуляторов и тренажеров, моделирующих различные боевые ситуации, так и в полевых условиях. Отдельным курсом идет снайперская подготовка.

В группы снайперов набирают людей, имеющих соответствующий склад характера.

В ходе обучения курсанты сдают теоретические и практические экзамены по пройденным дисциплинам. Требования необычайно высокие — недаром только половина из всех допущенных к базовой подготовке кандидатов успешно переходит на основной уровень обучения.

Следующий шаг — это специальный 18-недельный курс, в ходе которого будущие спецназовцы совершенствуют приобретенные на первом этапе знания, умения и навыки. Помимо этого, они изучают методы ведения партизанской и контрпартизанской войны. Большое место в подготовке занимает курс, в ходе которого подробно изучаются объекты, где, как правило, приходится действовать спецназу — типовые проекты школ, торговых центров, больниц, театров, посольств и аэропортов, а также устройство поездов,



БОЕВАЯ ОПЕРАЦИЯ С УЧАСТИЕМ СПЕЦПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ИТАЛЬЯНСКИХ КАРАБИНЕРОВ

кораблей, автобусов и самолетов. Это поможет бойцам лучше ориентироваться при возможном штурме подобных объектов в будущем. Кроме того, для карабинеров GIS проводятся специальные тренинги по вождению транспортных средств в экстремальных условиях и дайвингу.

Прошедшие подготовку бойцы зачисляются в Особый отряд карабинеров. Численность подразделения держится в секрете, но известно, что подчиняется оно генеральному командованию корпуса карабинеров.


Обычно бойцы GIS действуют в составе оперативных групп численностью от четырех до пяти человек. Для их переброски используются различные транспортные средства, в том числе быстроходные катера и автомобили. У отряда обширный автопарк, куда входят как специальные фургоны, так и внедорожники, оснащенные необходимым оборудованием,

включая специальные лестницы и платформы, применяемые при штурме самолетов.

На вооружении GIS стоят пистолеты Beretta 92FS и Glock-17 с глушителем и карабины M4. Используются и разные версии пистолета-пулемета HK MP5, а также пистолеты-пулеметы HK MP7, Steyr TMP, снайперские винтовки и гладкоствольные штурмовые ружья. В распоряжении группы масса специального оборудования, средств наблюдения, связи и навигации. Хотя карабинеры и выполняют полицейские функции, они подчиняются Министерству обороны, а потому могут принимать участие в операциях, проводимых не только на территории Италии, но и за ее пределами. Уже в XXI веке бойцы GIS были задействованы в ряде миротворческих миссий на Ближнем Востоке: в боевых условиях они не раз подтверждали свою высокую квалификацию.

**БОЙЦАМ СПЕЦПОДРАЗДЕЛЕНИЯ GIS ПРИХОДИТСЯ
ИСПОЛЬЗОВАТЬ РАЗНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА,
В ТОМ ЧИСЛЕ И СНЕГОХОДЫ**





ЧИСЛЕННОСТЬ ОСОБОЙ ГРУППЫ КАРАБИНЕРОВ
ДЕРЖИТСЯ В СЕКРЕТЕ, НО ИЗВЕСТНО, ЧТО GIS
ПОДЧИНЯЕТСЯ ГЕНЕРАЛЬНОМУ КОМАНДОВАНИЮ
КОРПУСА КАРАБИНЕРОВ

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