

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 499 РУБ.

МАСШТАБ 1:8

№ 5

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI





«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник», № 5, 2020
ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

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. Клинт

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

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 и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини»,
«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77 - 78304 от 15.05.2020 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123.
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», «УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник»

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели. Издатель
оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных
выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых
деталей модели. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность
номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель УАЗ-469 не является игрушкой и не предназначена для детей.
Соблюдать приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой
право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих
деталей данной модели. Представленные изображения модели УАЗ-469 в масштабе
1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального
внешнего вида в продаже.

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

Тираж: 18 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8-9, 12-15: © ООО «Тайга Групп»; стр. 2-9: Vostok Photo; стр. 3-9:
частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 10-15: © ООО «Идея Центр»

© 2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2686-9020

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Шелепенкова.



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

Дата печати (производства): 22.06.2020
Дата выхода в России: 22.09.2020

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

Официально главный конвейер Ульяновского
автомобильного завода запустили 1 сентября 1947 года,
но полноценно, а не в показательном режиме,
сборочный конвейер грузовиков ГАЗ-ММ заработал
лишь 25 октября. Первые пять серийных автомобилей
ГАЗ-ММ покинули цех на следующий день, а 27 октя-
бря 1947 года руководство автозавода рапортовало
президиуму пленума Ульяновского областного коми-
тета партии о первых десяти собранных автомобилях.
До конца месяца собрали 40 грузовиков, из которых
только 30 машин смогли сдать в сбыт. В канун 30-ле-
тия Великой Октябрьской революции с ленты конвейера
за смену сошло уже 37 новых грузовиков ГАЗ-ММ.
Всего же за 1947 год собрали и сдали в сбыт 146 ав-
томобилей при оперативном плане в 1250 грузовиков.
Интересно, что Ульяновский автозавод по инерции про-
должал носить имя Сталина, хотя и выпускал грузовики
марки ГАЗ, а не ЗИС.

Кабины для грузовиков ГАЗ-ММ изготавливал прессо-
во-кузовной цех завода, где главным образом рабо-
тали ученики ФЗО №3 (школа фабрично-заводского
обучения). Автоматизации не было никакой. Сборка
кабин осуществлялась самым простым инструментом:
металлические элементы скреплялись между собой
щипцами контактной электросварки и подбивались
молотками, электродрелями делались отверстия под
шурупы, которые заворачивались вручную. После сбор-
ки кабины отправлялись на покраску, а затем поступа-
ли на главный конвейер для сборки грузовиков.

31 августа 1948 года директором Ульяновского
автомобильного завода назначили Ивана Кузьмича Лоскутова,
в предвоенные и военные годы работавшего директо-
ром ГАЗа. Он прошел путь от рядового конструктора
до руководителя одного из крупнейших предприятий
страны и, благодаря огромному опыту, мог разобрать-
ся с любой проблемой и правильно организовать
рабочий процесс. Именно поэтому его и направили
на Ульяновский автомобильный завод, который нахо-
дился в производственном кризисе — с выпуском «по-
луготорок» предприятие справлялось с большим трудом:

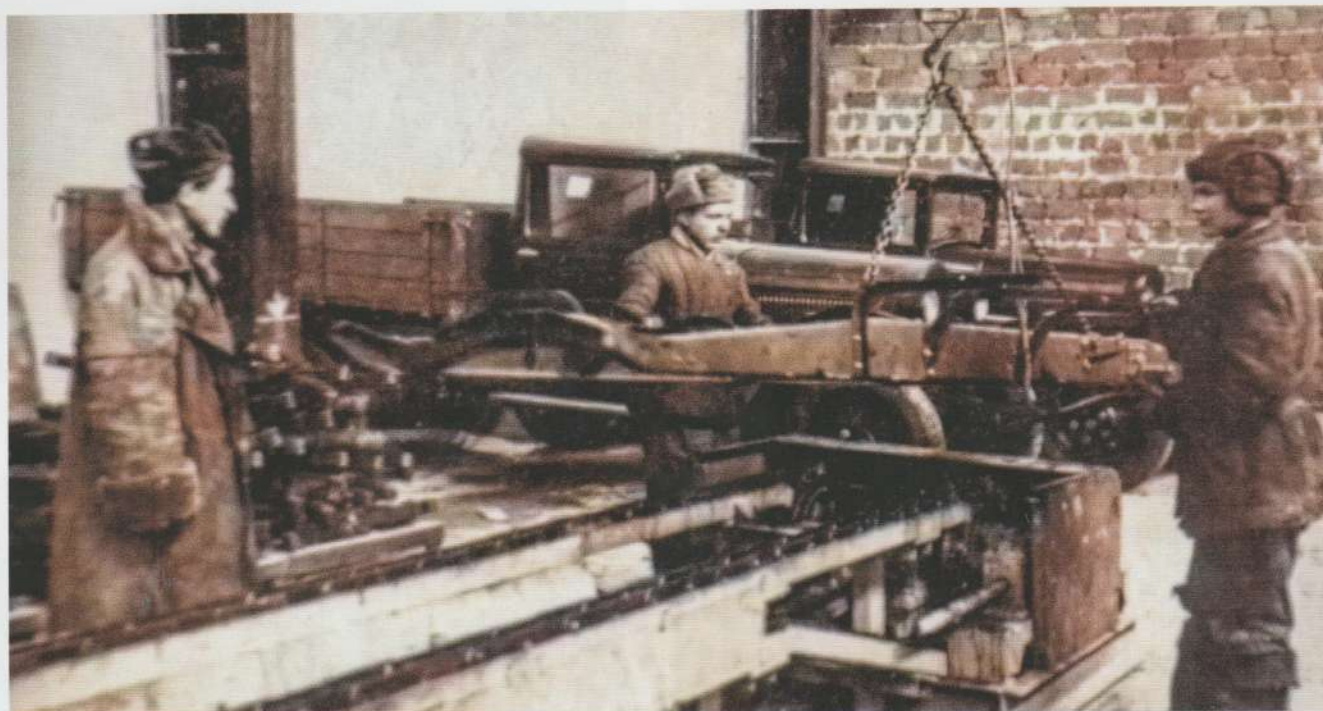
В КАНУН 30-ЛЕТИЯ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ С ЛЕНТЫ КОНВЕЙЕРА ЗА СМЕНУ СОШЛО УЖЕ 37 НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ ГАЗ-ММ

отсутствовал задел деталей, необходимых для бесперебойной работы сборочного конвейера, многие детали изготавливались с высоким процентом брака, поскольку у заводских специалистов не получалось отладить станки, не были налажены нормальные межцеховые связи, из-за чего часто возникали проблемы с перемещением деталей и заготовок между цехами. Ритмичному выпуску автомобилей во многом мешало отсутствие на предприятии нормального кузнечного производства. Долгое время на заводе имелся всего один паровоздушный молот, установленный в инструментальном цехе. С его помощью штамповали

всего три вида поковок для карданных валов ГАЗ-ММ. В 1949 году было начато строительство кузнечного цеха, но его первую очередь (восемь штамповочных молотов и две американские горизонтально-ковочные машины) запустили лишь в марте 1951 года. До этого момента практически все поковки приходилось привозить с Горьковского автомобильного завода. И если летом с доставкой поковок в цеха не возникало проблем, то по осени, когда непогода превращала подъездные пути к станции в непролазное месиво, их перегрузка с железнодорожных вагонов доставляла много хлопот.



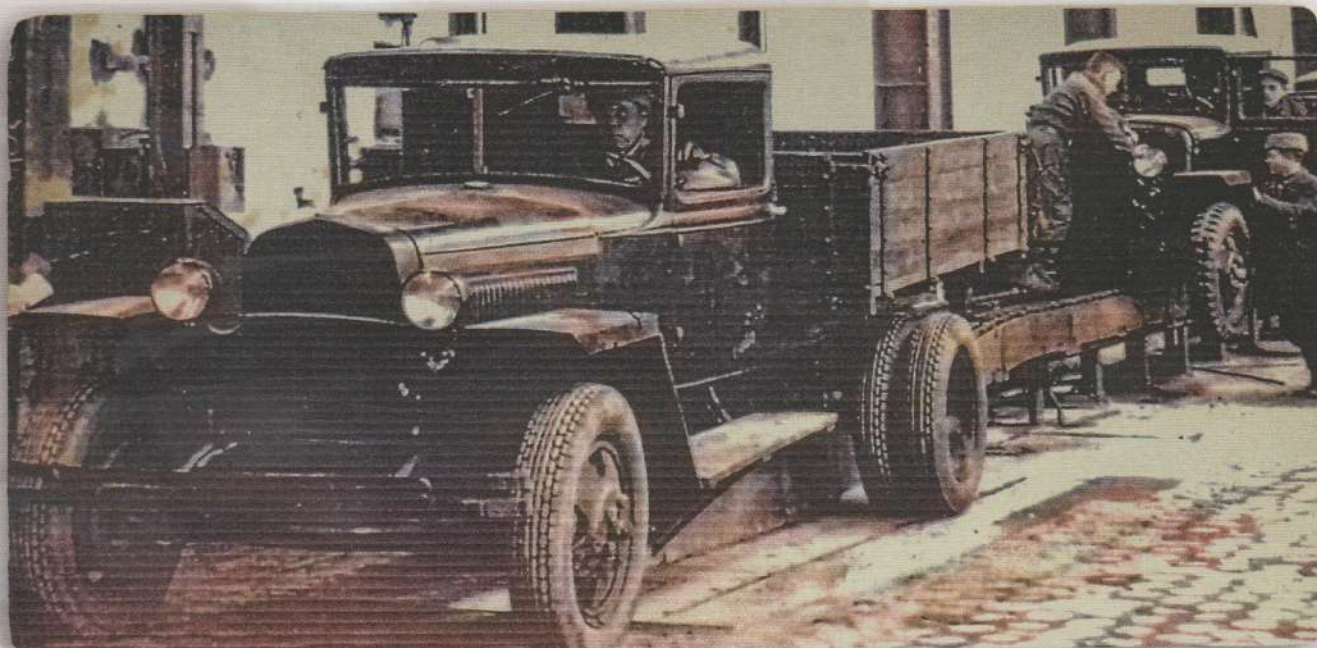
Корпус главного сборочного конвейера



Установка рамы ГАЗ-ММ на сборочный конвейер

Аналогичные проблемы завод испытывал и с литьем. Арендуемая в городе литейная мастерская не справлялась с потребностями производства. В 1951 году в механосборочном корпусе был временно создан участок цветного литья под давлением. Но все равно пришлось начать строительство цеха чугунного и цветного литья, который выдал первую продукцию лишь в 1954 году.

Приказом министра автотракторной промышленности СССР от 20 декабря 1948 года перед Ульяновским автозаводом была поставлена задача полного перевода производства грузовиков ГАЗ-ММ из Горького в Ульяновск, чтобы уже в 1949 году выпускать по графику грузовые автомобили и запасные части в объеме, установленном государственным планом.



Сборка «полуторок» ГАЗ-ММ на Ульяновском автозаводе

РИТМИЧНОМУ ВЫПУСКУ АВТОМОБИЛЕЙ МЕШАЛО ОТСУТСТВИЕ НА ПРЕДПРИЯТИИ НОРМАЛЬНОГО КУЗНЕЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА

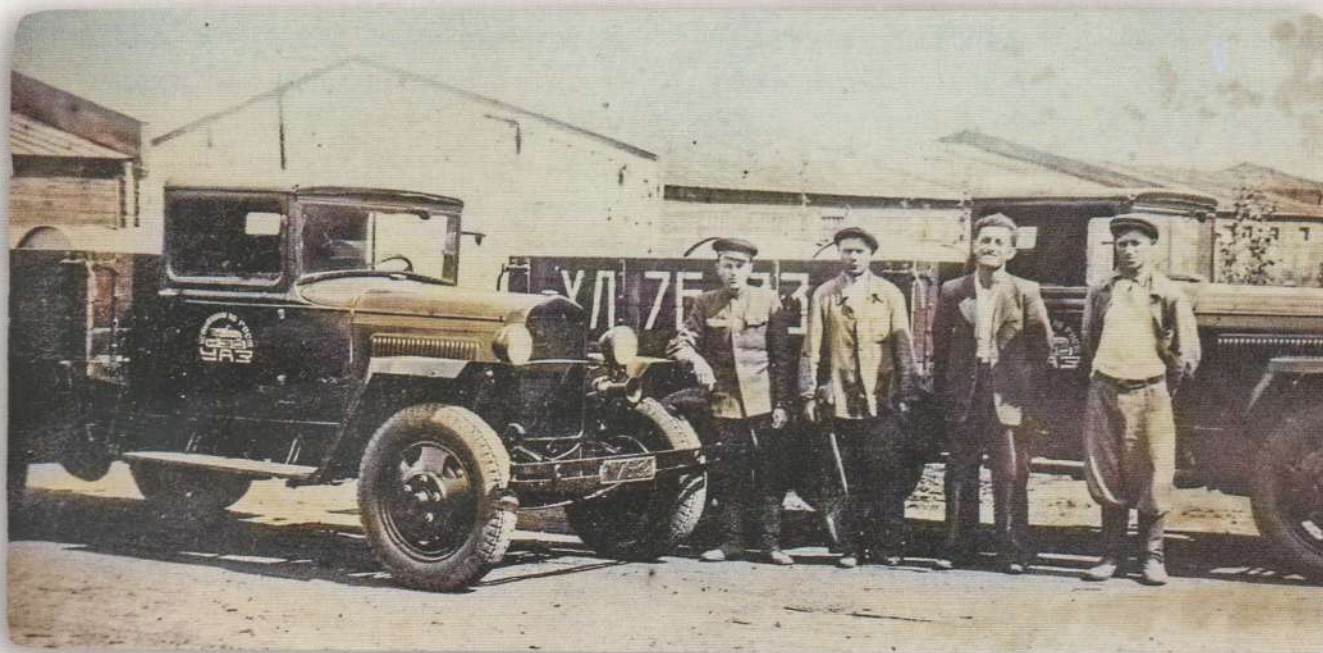
Постепенно осваивая новые производственные мощности, Ульяновский автомобильный завод 13 марта 1949 года торжественно собрал 10-тысячный грузовик ГАЗ-ММ, а с 1950 года полностью перешел на сборку грузовиков из деталей собственного производства, включая такие важные и сложные узлы, как двигатель, коробка передач и задний мост.

Большие проблемы автозавод испытывал и в кадровых вопросах, несмотря на то что областной комитет пар-

тии проявлял к строящемуся предприятию повышенное внимание и призывал местное население всеми силами помогать автозаводцам. Он направлял на завод горожан и жителей окрестных сел на обучение профессиям токаря, фрезеровщика, кузнеца, слесаря. Чтобы привлечь людей на предприятие, на далекой окраине города, возле автозавода, пришлось возводить целый микрорайон — с жилыми домами, общежитиями для молодых специалистов, школой и больницей.

Выпуск автомобилей ГАЗ-ММ на Ульяновском автомобильном заводе в 1947–1951 годах (экз.)

1947	1948	1949	1950	1951	Всего
146	8124	18 059	39 005	10 630	75 964



Автомобили ГАЗ-ММ на испытаниях в КЭО УАЗ



Экспериментальные грузовики УАЗ-302 вместе с «полторкой» ГАЗ-ММ

УАЗ-302 и УАЗ-308

Подготовка нового грузового автомобиля грузоподъемностью 1 т вызывала много вопросов. В стране, где уже почти два десятилетия выпускались «полторки» ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, более привычной казалась машина грузоподъемностью 1,5 т, тем более что Ульяновский завод в это время осваивал сборку именно полторатонных грузовиков. На замену ГАЗ-ММ логичнее было создавать новую «полторку», тем более что это решало множество проблем — для этого грузовика можно было бы использовать модернизированный двигатель



Автомобиль УАЗ-302 на испытаниях

ГАЗ-ММ (на однотонную машину предполагали ставить двигатель от «Победы»), уже выпускаемые мосты и колеса (на однотонной машине колеса были меньшего размера). Даже кузов можно было оставить прежний. Все это в значительной мере облегчило бы и ускорило постановку новой машины на производство. Ульяновцы пересмотрели первоначальную конструкцию. От прежней машины УАЗ-302 позаимствовал новую кабину, а шасси с некоторыми доработками получил от «полторки» ГАЗ-ММ. Внешне новый грузовик от УАЗ-300 можно было отличить по двускатной ошиновке задних колес и бортовой платформе с деревянными бортами, идентичной с грузовиками ГАЗ-ММ. Переориентация автозавода с выпуска УАЗ-300 на УАЗ-302 нарушала планы военных. Они возлагали на УАЗ-300 определенные надежды — им нужен был небольшой, но вместительный санитарный автомобиль. Однотонное шасси УАЗ-300 с односкатными задними колесами хорошо подходило для этой цели, поскольку в определенных условиях такие автомобили обладают лучшей проходимостью, чем более тяжелые грузовики с двускатной задней ошиновкой, ведь их задним колесам не приходится прокладывать допол-

ОТ ПРЕЖНЕЙ МАШИНЫ УАЗ-302 ПОЗАЙМСТВОВАЛИ НОВУЮ КАБИНУ, А ШАССИ С НЕКОТОРЫМИ ДОРАБОТКАМИ ПОЛУЧИЛ ОТ «ПОЛУТОРКИ» ГАЗ-ММ

нительную колею при движении по прямой. Чтобы компенсировать эту потерю, на базе УАЗ-302 предполагалось в дальнейшем создать полноприводную версию УАЗ-308 с абсолютно новыми ведущими мостами и трансмиссией. За счет добавления новых тяжелых элементов (передний мост, раздаточная коробка, дополнительная карданная передача) грузоподъемность такой машины составляла всего 1 т, зато проходимость увеличивалась на порядок, поэтому военные в конечном итоге согласились на такую рокировку. Но до постройки опытных образцов УАЗ-308 (УАЗ-308А в санитарном исполнении) дело так и не дошло, хотя уже начались подготовительные работы. В ноябре 1950 года построили два опытных образца УАЗ-302, которые успели выйти на заводские испытания. Но уже в следующем году работы по доводке

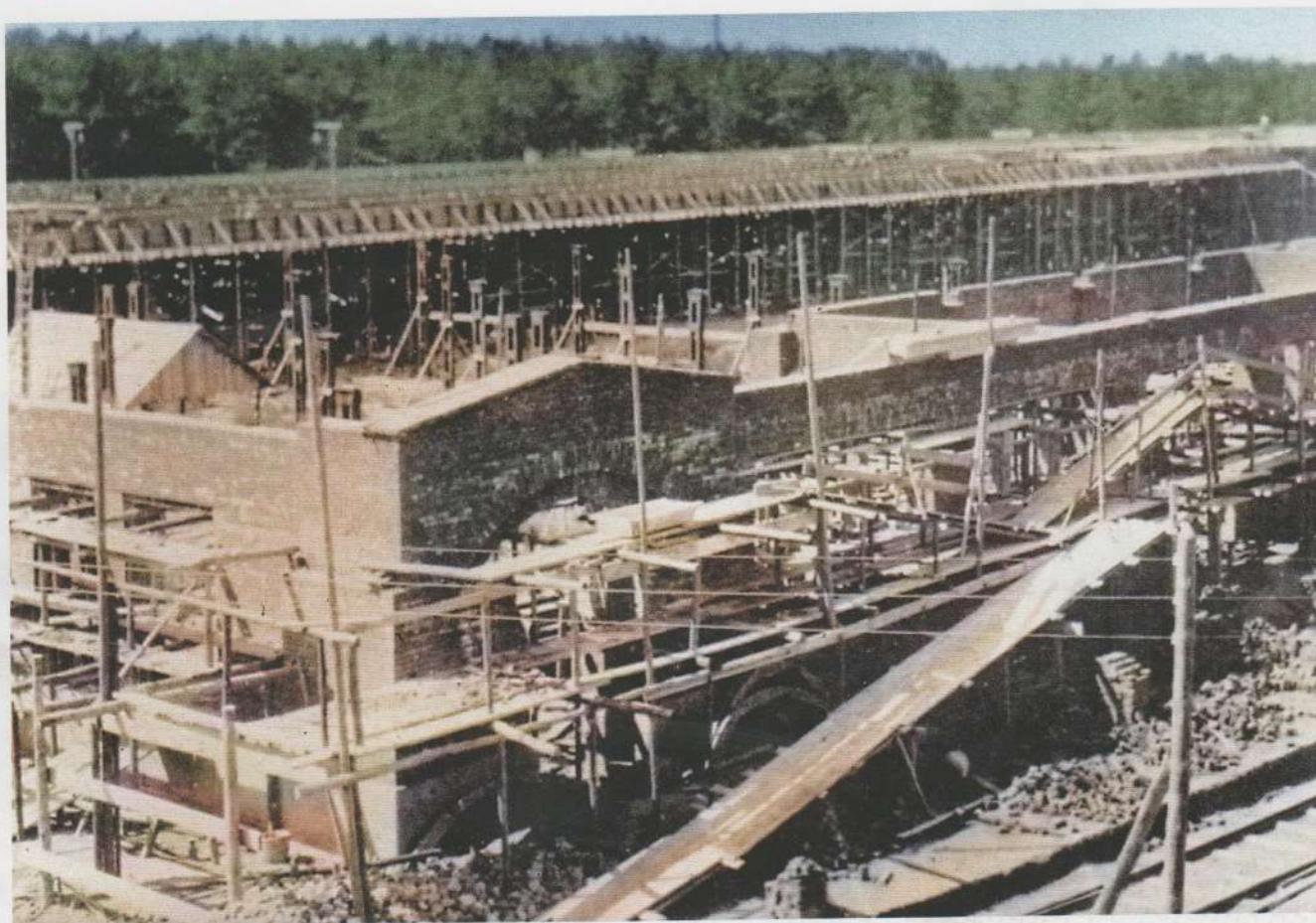


Бортовой автомобиль УАЗ-302 грузоподъемностью 1,5 т

всех этих машин пришлось остановить, так как 3 июля 1951 года вышло постановление Совета министров СССР №247 о передаче автозавода в ведение министерства радиопромышленности и расформировании КЗО Ульяновского автозавода.



Грузовики УАЗ-302 должны были стать полноценной заменой автомобилям ГАЗ-ММ



Строительство здания кузнечного корпуса завода АМО

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ ГВТУ

Программой военной автомобилизации страны во время Первой мировой войны было определено строительство пяти частных и одного казенного автомобильных заводов:

- Московского автомобильного завода (АМО) товарищества на паях «Кузнецов, Рябушинский и К^о»
- Московского автомобильного завода акционерного общества Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) в Филях
- Автомобильного завода акционерного общества «Русский Рено» в Рыбинске
- Автомобильного завода акционерного общества механических передвижений и производств В. А. Лебедева в Ярославле
- Автомобильного завода акционерного общества «Аксай» в Ростове-на-Дону
- Казенного завода военных самоходов (КЗВС) в Мытищах.

Эта программа финансировалась в счет предоставленного военному министру кредита в 140,1 млн руб., из которых сумма авансов, ссуд и выданной частным предпринимателям валюты превысила 94 млн руб. При этом вся контрактная стоимость предполагаемых поставок составляла 133,5 млн руб., из чего видно, что большая часть расходов при сооружении автомобильных заводов легла на плечи государства и лишь треть часть оказалась привлеченным частным капиталом.

Отпуская столь большие средства на сооружение частных автомобильных предприятий, военное ведомство приняло ряд мер, направленных на создание государственного контроля и осуществление определенного государственного руководства строительством таких предприятий. В приказе по Главному военно-техническому управлению (ГВТУ) от 24 марта 1916 года указывалось, что для наблюдения за сооружением

ДВЕ ТРЕТИ РАСХОДОВ ПРИ СООРУЖЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЗАВОДОВ ЛЕГЛИ НА ПЛЕЧИ ГОСУДАРСТВА



Закладка первого камня в основание литейного цеха начальником автомобильного отдела ГВТУ Г. Г. Кривошеиным (2 августа 1916 года)

и оборудованием автомобильных заводов, а также расходом авансов и ссуд, временно создается делопроизводство по частным автомобильным заводам во главе с военным инженером генерал-майором Г. Г. Кривошеиным. На каждое отдельное предприятие назначались представители Главного военно-технического управления с правами членов правлений, которые в своих рапортах регулярно докладывали в управление о ходе строительства.

Решение Особого совещания по обороне о строительстве автомобильных заводов и заключении контрактов было с энтузиазмом встречено промышленными кругами. Газета «Известия ЦВПК» писала: «Центральный военно-промышленный комитет, выдвинув этот вопрос и поставив его на реальную почву практического разрешения, проявил разумную инициативу масштаба

государственного значения, а военное ведомство правильно учло эту инициативу и приняло на себя, в сотрудничестве с представителями мобилизованной промышленности, разрешение вопроса о насаждении отечественной автомобильной промышленности, и вот теперь вопрос решен». Не менее восторженный отзыв был помещен на страницах журнала «Автомобиль»: «Итак, русской промышленности открыт путь к ее развитию. Правительство пошло навстречу потребности страны в этом новом средстве сообщения и не побоялось больших материальных затрат, чтобы поставить дело на прочное основание».



Организация светового фонаря на крыше главного корпуса Русско-Балтийского вагонного завода в Филях

СБОРКА ДВИГАТЕЛЯ

- | | |
|----|--|
| 1 | головка блока двигателя (левая часть) |
| 2 | свеча зажигания, 4 шт. |
| 3 | распределитель |
| 4 | крышка распределителя |
| 5 | крышка вывода проводов |
| 6 | фильтр тонкой очистки топлива |
| 7 | скоба фильтра |
| 8 | кронштейн фильтра |
| 9 | провод высокого напряжения к свече первого цилиндра |
| 10 | провод высокого напряжения к свече второго цилиндра |
| 11 | провод высокого напряжения к свече третьего цилиндра |
| 12 | провод высокого напряжения к свече четвертого цилиндра |
| 13 | шланг от насоса к фильтру тонкой очистки |
| 14 | пинцет |
| 15 | винт 1,7×4 (СМ), 2 шт. |
| 16 | винт 2,0×4 (ГМ), 2 шт. |
| 17 | винт 1,7×4 (АР) |
| 18 | винт 2,0×4 (ЕР) |

Шаг 1. В боковые отверстия левой половины головки блока цилиндров установите четыре свечи зажигания. Детали должны плотно держаться в отверстиях. Обратите внимание: крепежные штыри на разных концах свечей зажигания отличаются по диаметру. В головку блока свечи вставляются более толстым штырем.



Шаг 2. Наденьте провода высокого напряжения на свободные концы свечей зажигания. Самый короткий провод располагается на второй свече, самый длинный — на четвертой. Провода первой и третьей свечи зажигания одинаковые.



Шаг 3. Установите крышку вывода проводов в верхней части корпуса распределителя. Крепежный штырь крышки должен плотно держаться в отверстии.

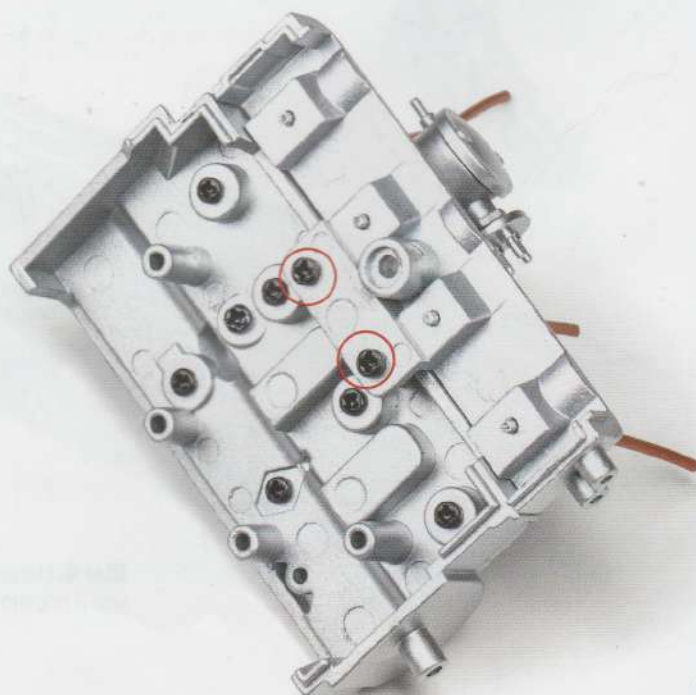
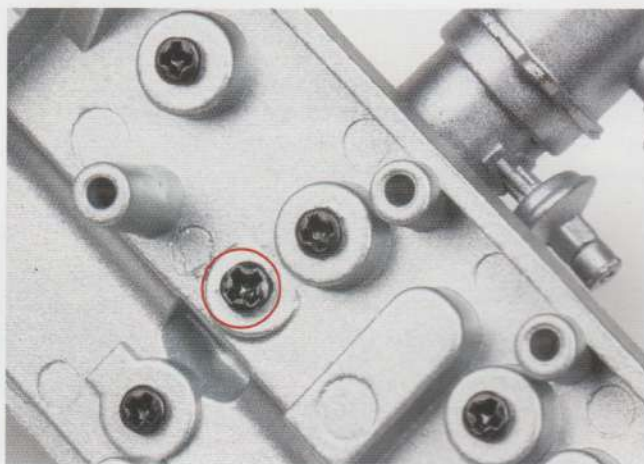
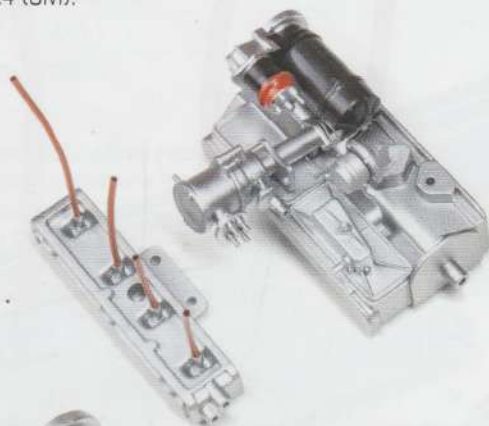


Шаг 4. Накройте корпус распределителя крышкой и плотно прижмите детали друг к другу.

Шаг 5. Установите собранный распределитель над стартером на левой половине блока двигателя. Совместите крепежные отверстия деталей и закрепите распределитель винтом 2,0×4 (EP) с внутренней стороны блока.



Шаг 6. Поверх левой половины блока двигателя поместите левую часть головки блока цилиндров. При этом корпус распределителя должен оказаться между проводами высокого напряжения третьего и четвертого цилиндров. Закрепите головку с внутренней стороны блока двумя винтами 2,0×4 (GM).



Шаг 7. Проведите провод высокого напряжения четвертого цилиндра между корпусом распределителя и головкой блока. Около второго цилиндра изогните провод на 180° и установите его свободный конец на крепежный штырь крышки вывода проводов. Старайтесь избегать заломов трубки, имитирующей провода высокого напряжения. При изгибе проводов оставляйте плавные закругления с радиусом 2–3 мм.



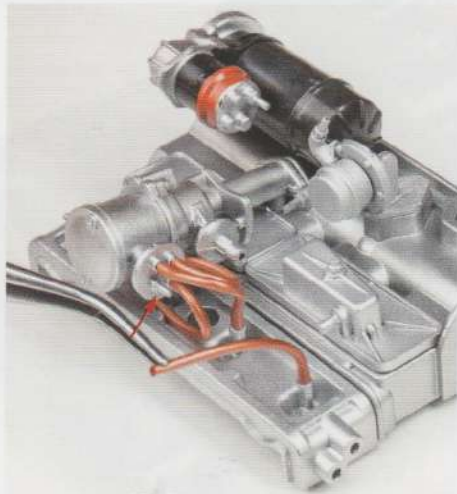
Шаг 8. Аналогичным образом направьте вперед провод свечи третьего цилиндра, разверните его назад и установите на штырь крышки вывода проводов.



Шаг 9. Зафиксируйте свободные концы проводов высокого напряжения свечей первого и второго цилиндров на свободные крепежные штыри крышки вывода проводов распределителя.



Шаг 9. (продолжение)



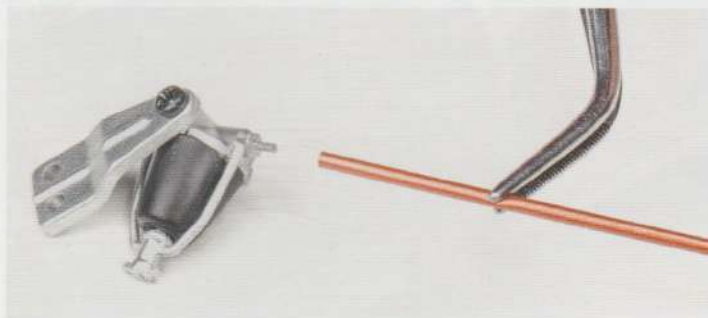
Шаг 10. Установите скобу на фильтр тонкой очистки топлива. Для этого совместите крепежный штырь скобы с отверстием, расположенным в нижней части фильтра. Плотнo прижмите детали друг к другу. Верхние концы скобы должны свободно располагаться около верхней части корпуса фильтра.



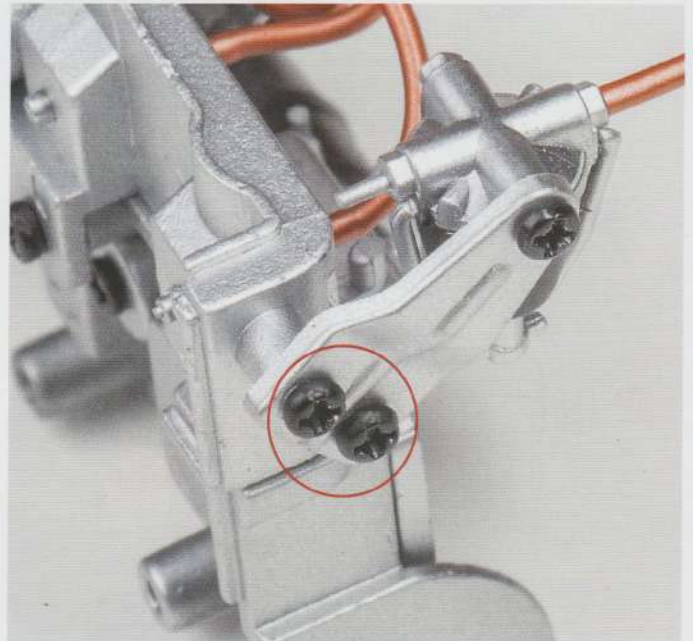
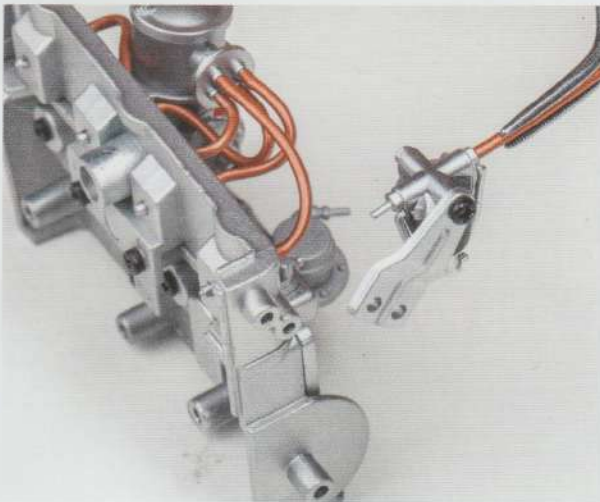
Шаг 11. Закрепите кронштейн в верхней части корпуса фильтра тонкой очистки топлива. Для этого совместите крепежные и центровочные элементы деталей и зафиксируйте их при помощи винта 1,7×4 (AP).



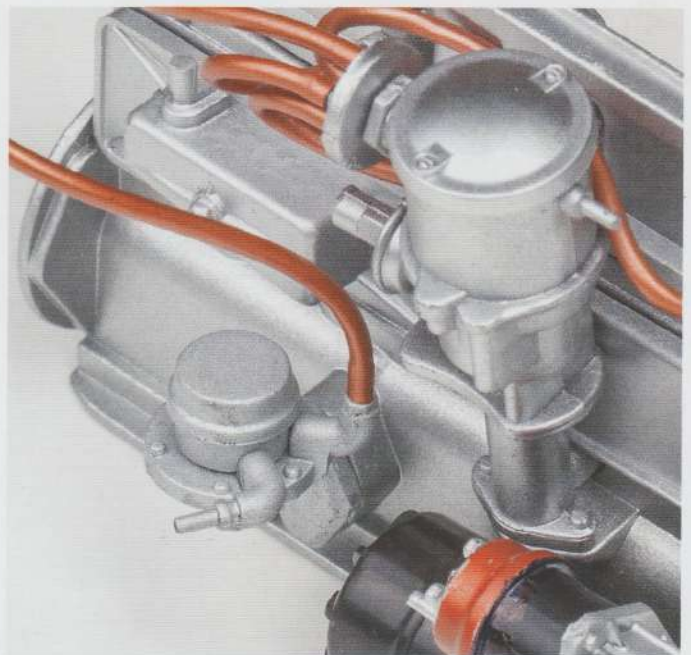
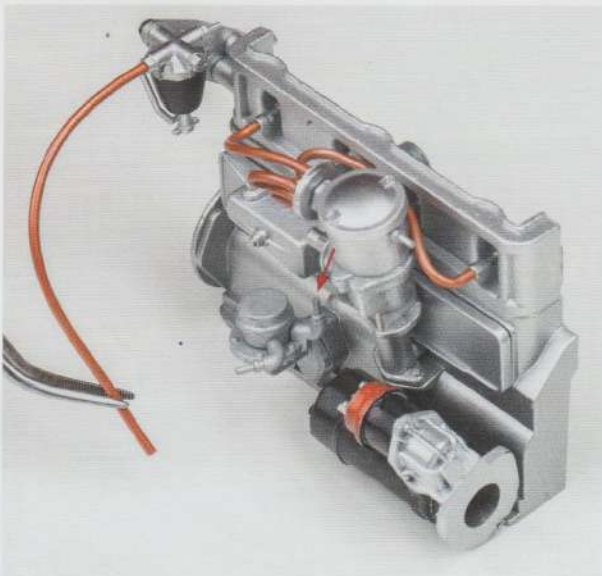
Шаг 12. Установите шланг на противоположный (относительно кронштейна) крепежный штырь корпуса фильтра тонкой очистки топлива.



Шаг 13. Разместите собранный фильтр в передней части левой половины головки блока цилиндров и закрепите его двумя винтами 1,7×4 (СМ). Обратите внимание, шланг должен отходить в сторону от двигателя.



Шаг 14. Установите свободный конец шланга на вертикальный крепежный штырь корпуса топливного насоса.



СОВЕТЫ МОДЕЛИСТУ

При установке виниловых трубок, которые имитируют на модели шланги, трубки и провода, по возможности не следует пользоваться пинцетами с острыми кромками. При сжатии трубки на ней остаются следы, которые впоследствии не исчезают. Возможна и деформация трубки непосредственно в месте приложения усилия («залом» или «сдавливание» от пинцета).

Если виниловая трубка не надевается на установочный штырь (мал внутренний диаметр трубки), необходимо нагреть ее (на-

пример, бытовым феном) или незначительно увеличить диаметр трубки, вставив в отверстие острый конусный предмет (например, зубочистку). Не используйте для нагрева открытое пламя или паяльник. Высокотемпературное воздействие приведет к деформации и порче детали. При необходимости можно снять фаску на крепежном штыре детали. При установке шлангов избегайте заломов и резких перегибов. Материал трубок позволяет плавно загибать их с малым радиусом (несколько миллиметров).

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОЩЕРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

посылка 5
Подарок 1



**КОВРИК
для МОДЕЛИЗМА (размер А3)**
Пользное дополнение для удобной сборки

посылка 7
Подарок 2



**КОЛЛЕКЦИОННАЯ МОДЕЛЬ 1:43
УАЗ-469 КОМЕНДАНТСКИЙ**

При оплате подписки банковской картой
Модель военной комендатуры
в масштабе 1:43 украсит любой интерьер
и поможет представить себе будущий результат
увлекательной сборки нашей коллекции

посылка 14
Подарок 3



**КОМПЛЕКТ ПОКРЫШЕК
УНИВЕРСАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

Именно такие покрышки устанавливались
на автомобили УАЗ военной комендатуры
и автоинспекции для поездок по городу

посылка 21
Подарок 4



**ПРЕЦИЗИОННАЯ
ЭЛЕКТРООТВЕРТКА
И КОМПЛЕКТ СМЕННЫХ БИТ**

Обеспечит точность и аккуратность
сборки мелких деталей

**ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**

Универсальная подставка
для защиты от пыли вашей новой
сборной модели УАЗ-469

ПРЕМИУМ-1 ★ **ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**



+59₽

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ для ПОДПИСЧИКОВ!

Вы можете улучшить свою подписку, доплатив с 10-го выпуска

Оформляйте премиум-подписку и получайте уникальные подарки* для подписчиков,
которые сделают процесс сборки интересным, а результат — еще более впечатляющим.
Узнайте больше на uaz469.deagostini.ru

ПРЕМИУМ-2 ★ **НАБОР для АПГРЕЙДА**



+39₽

НАБОР для АПГРЕЙДА

Впервые вы получите уникальную
возможность доработать вашу
модель до специальных модификаций
«комендантская служба» или «военная
автоинспекция» (BAI) при помощи
полного набора с дополнительными
детальками

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ НА КОМБО!

ПРЕМИУМ-3

★ **ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**
★ **НАБОР для АПГРЕЙДА**



**+89₽
-99₽**

скидка 10%

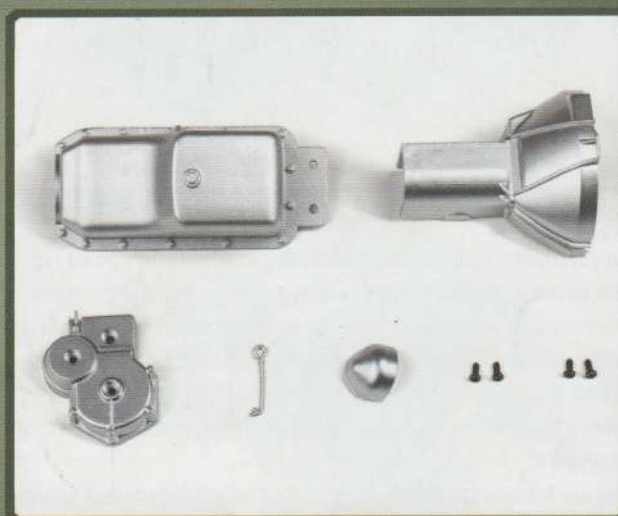
*Количество товаров ограничено. Отправка осуществляется в случае наличия товара на складе.
Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида подарков. Подарки отправляются подписчику по цене 1 р.



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ

**В 6-М ВЫПУСКЕ ЖУРНАЛ
И НОВЫЕ ДЕТАЛИ для СБОРКИ!**



DeAGOSTINI

16+