

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 249 РУБ.

МАСШТАБ 1:8

№ 2

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI





«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник», № 2, 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 второго выпуска: 249 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.
Соблюдая 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, 4 (верх) © из фонда РГАКФД г. Красногорск; стр. 6, 7, 9–11: 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): 17.05.2020
Дата выхода в России: 01.09.2020

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 
GROUP

В кратчайшие сроки оборудование эвакуирован-
ного из Москвы завода предстояло разместить
в Ульяновске в плохо приспособленных для этого
складах государственного таможенного управления.
Кранов или лебедок для разгрузки и перемещения мас-
сивных станков практически не было, поэтому рабочие
вручную снимали их с платформ, ставили на большие
металлические листы с загнутыми краями и продеты-
ми сквозь углы длинными веревками и с помощью этих
импровизированных санок оттаскивали оборудование
к месту установки.

Стройматериалов тоже не хватало, поэтому древесину
для досок заводчанам разрешили брать из вмерзше-
го сплавного леса, застрявшего у волжских берегов,
а кирпич — из обнаруженной неподалеку каменной
стены. Гвозди находчивые зисовцы наловчились рубить
из стальной проволоки. Для утепления помещений
изнутри делались дополнительные деревянные стен-
ки, а пространство между ними заполнялось шлаком.
В качестве обогревателей парового отопления исполь-
зовались котлы старых паровозов, а для обеспечения
завода электроэнергией на первое время был пригнан
дизель-электропоезд, принадлежащий Наркомстрою.

Ремонт цехов еще не был полностью завершен,
а заводчане уже начали сборку первых грузовых
автомобилей ЗИС-5, используя узлы и агрегаты, при-
везенные из Москвы. Для сборки грузовиков многого
недоставало, и тогда в срочном порядке конструкторы
разработали временный вариант машины с деревянной
кабиной и гнутыми передними крыльями, обозначен-
ный как ЗИС-5В (временный). По этой конструкторской
документации в дальнейшем восстановят автомобиль-
ное производство в Москве в 1942 году и организуют
новую площадку в Миассе в 1944 году.

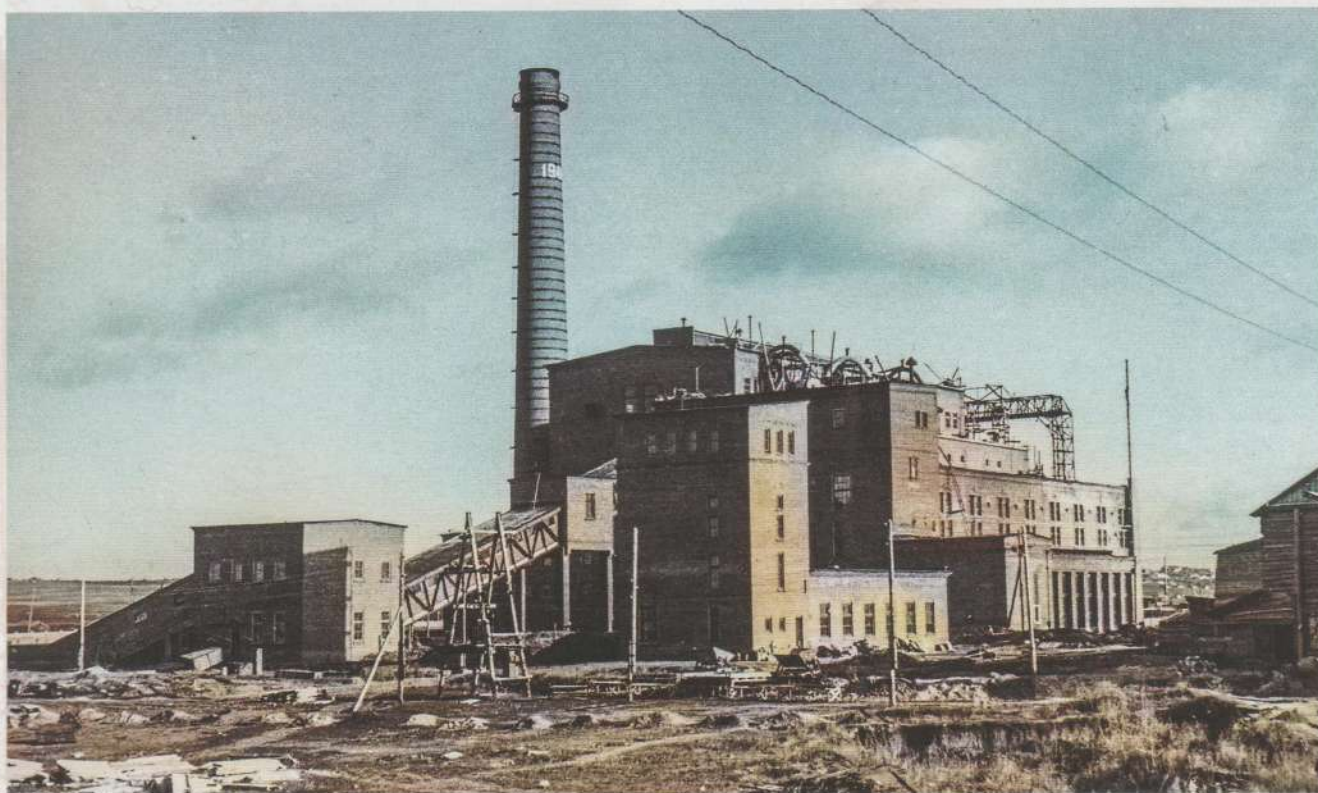
Но наиболее важным и ответственным заданием
для завода в это время стал запуск производства
стационарных малолитражных двигателей Л-3/2 для
армейских электрогенераторов. Задание, получен-
ное в августе 1942 года, было необычайно сложным

РЕМОНТ ЦЕХОВ ЕЩЕ НЕ БЫЛ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШЕН, А ЗАВОДЧАНЕ УЖЕ НАЧАЛИ СБОРКУ ПЕРВЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИС-5

и не соответствовало специфике автосборочного производства. Более того, на мотор не существовало никакой технической документации. Доставленный на завод двигатель пришлось разобрать и по нему сделать эскизы всех деталей. Работа была настолько срочной, что инженерам и технологам приходилось трудиться по 16 часов в сутки, чтобы успеть в заданные сроки.

В цехах завода все задания по малолитражным двигателям выполнялись в первую очередь. В сентябре был изготовлен и испытан опытный образец двигателя,

а с октября начался его выпуск. До конца года сдали 7024 малолитражных мотора. Такие моторы с небольшими изменениями в Ульяновске выпускали до середины 90-х годов. Они во многом предопределили судьбу этой производственной площадки УльЗИСа, выросшей на месте старых таможенных складов. В сентябре 1944 года, после того как производство грузовиков ЗИС-5В передали в Миасс, площадка трансформировалась в моторное производство и стала называться Ульяновским заводом малолитражных двигателей, а позже — Ульяновским моторным заводом.



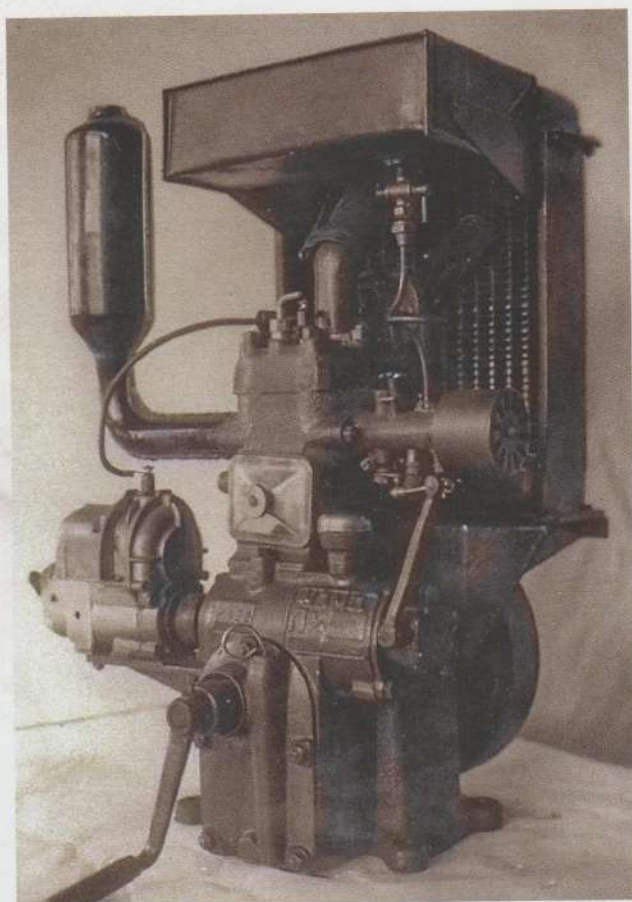
Строительство теплоцентрали Ульяновского автомобильного завода



Земляные работы на строительстве завода

Летом 1943 года в Ульяновске была предпринята попытка возобновить производство первого советского полноприводного грузового автомобиля ЗИС-32. При этом предстояло учесть недостатки этой машины, выявленные в ходе армейской эксплуатации этих машин (в небольшом количестве они были изготовлены в первой половине 1941 года в Москве). Но успеха это начинание не получило, так как завод не смог справиться с выпуском оригинальных агрегатов ЗИС-32 — раздаточных коробок и передних ведущих мостов. Да и дефицит полноприводных грузовиков в армии к этому времени уже полностью покрывался автомобилями, поступавшими в нашу страну по ленд-лизу. На том же УльЗИСе в 1943 году была организована сборка американских грузовиков «Студебекер» (*Studebaker*), хотя собрали их относительно немного — всего 765 штук.

В самом начале 1943 года вышло постановление ГКО об организации в Ульяновске производства грузового автомобиля грузоподъемностью 3,5 т с дизельным мотором. Практически все силы завода были брошены на выполнение этого задания.



Малолитражный двигатель ЛЗ/2 для армейских электрогенераторов

ВОЗВЕДЕНИЕ ТЭЦ ВЕЛОСЬ ШТУРМОВЫМ МЕТОДОМ, ПО РЕШЕНИЮ ОБКОМА ПАРТИИ НА СТРОЙКУ БЫЛИ МОБИЛИЗОВАНЫ СОТНИ ЛЮДЕЙ

Для производства дизельного грузовика площадка, созданная на базе старых таможенных складов, подходила плохо, поэтому в феврале 1944 года началось строительство нового автозавода, участок для которого выбрали на окраине города, за рекой Свиягой. Строительство началось с ТЭЦ, которая была призвана обеспечить теплом и энергией не только новый завод, но и большой городской район. Строительство ТЭЦ велось штурмовым методом. По решению обкома партии на стройку были мобилизованы сотни людей. Ни о какой строительной технике речь не шла — стройплощадку вручную очистили от глубокого снега, потом

в промерзший грунт долго забивали кувалдами железные клинья, а отколотую землю относили на деревянных носилках.

К концу апреля удалось запустить небольшой бетонный заводик — бетон доставляли вручную на носилках и заливали его в опалубку, сколоченную из старых досок. Металл для монтажа ТЭЦ комсомольцы целыми днями собирали по заводским свалкам. В конце 1945 года бригада плотников Николая Подосинникова выступила инициатором соревнования за досрочный пуск ТЭЦ, и за пять минут до наступления 1947 года заводская ТЭЦ дала первый ток. Пуск ТЭЦ ознаменовал рождение нового Ульяновского автомобильного завода.



ТЭЦ нового
Ульяновского
автомобильного
завода



Первый опытный образец УльЗИС-253

УЛЬЗИС-253

Согласно приказу Наркомата среднего машиностроения №282 от 25 июня 1943 года, Ульяновскому ЗИСу совместно с НАТИ надлежало создать 3,5-тонный дизельный грузовик с трехцилиндровым двухтактным дизельным двигателем рабочим объемом 3490 см³ и мощностью 83 л.с. при 2000 об/мин. За образец мотора предлагалось взять американский дизель GMC-3-71.

Поскольку в то время УльЗИС не имел в достаточном количестве инженеров-конструкторов, научно-исследовательскую работу по проектированию УльЗИС-НАТИ возглавил главный конструктор автомобильного отдела НАТИ А. А. Душкевич. Кроме технического руководства проектом, Александр Александрович разрабатывал общую компоновку машины и обосновывал особенности ее конструкции. Над новым грузовиком трудился коллектив талант-

ливых инженеров: А. А. Сеславин (ведущий инженер по постройке и испытаниям опытного образца машины и разработчик КП), А. В. Раш (разработка переднего моста и других узлов), Б. В. Шишкин (сцепление, задний ведущий мост и остальные узлы), В. Г. Розанов (пневматическая тормозная система), Б. А. Глух (рессорная подвеска), А. В. Осипян (расчет и конструкция силовой передачи), М. И. Лысов (рулевой механизм). Дизайном нового грузовика в Москве занимался художник-конструктор Ю. А. Долматовский.

Со стороны УльЗИС в конструкторской работе активно участвовал первый главный конструктор завода Б. Л. Шапошник и конструкторы Чуразов, Давыдов, Пахтер, Кузнецов, Гришин и др.

В отличие от многих советских конструкций того времени, грузовик УльЗИС-НАТИ не был копией какого-либо зарубежного образца. При этом общая компоновка грузовика, по сравнению с выпускавшимися тогда

В ОТЛИЧИЕ ОТ МНОГИХ СОВЕТСКИХ КОНСТРУКЦИЙ ТОГО ВРЕМЕНИ, ГРУЗОВИК УЛЬЗИС-НАТИ НЕ БЫЛ КОПИЕЙ ЗАРУБЕЖНОГО ОБРАЗЦА

моделями, оказалась более рациональной: двигатель и закрытую цельнометаллическую кабину конструкторы значительно сдвинули вперед (по отношению к передней оси), что позволило при той же габаритной длине машины получить большую по площади бортовую платформу (длина платформы составляла не менее 3700 мм). Примерно ту же операцию с компоновкой грузовика проделают и на Горьковском автомобильном заводе, разрабатывая ГАЗ-51.

Первый опытный образец машины УльЗИС-НАТИ собрали в НАТИ в 1943 году. Он имел импортный двигатель *GMC-3-71*, пневматические тормоза, сцепление, рулевой механизм, амортизаторы, шины. Кабина, взятая от «Студебекера», была значительно расширена и стала трехместной. В то же время рама, пятиступенчатая коробка передач, однодисковое сцепление, задний и передний мосты, рессоры и оперение кабины были изготовлены самостоятельно на заводе опытных конструкций НАТИ.

В Ульяновске свой вариант УльЗИС-НАТИ собрали только к 1 мая 1944 года. Для завода это была первая по-настоящему своя машина. Вот что писала по этому поводу в ноябре «Ульяновская правда»: «В мае текущего года коллектив завода им. Сталина выпустил первый опытный образец новой продукции, получивший высокую оценку Наркомата. Но и в этом первом опытном образце было еще много недостатков, и конструкторы завода, руководимые главным конструктором т. Шапошником и начальником экспериментального отдела т. Житковым, затратили немало сил и энергии,

чтобы проектирование второго опытного образца было более совершенным.

Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, конструкторы, инженерно-технические работники и весь коллектив завода приняли решение выпустить второй опытный образец к 27-й годовщине Октября...».

Вскоре опытные машины получили новое наименование — УльЗИС-253.

Согласно указаниям Наркомата, УльЗИС-253 в 1945 году следовало переконструировать, максимально унифицировав его с аналогичным по грузоподъемности грузовиком ЗИС-150, разрабатываемым на Московском автозаводе ЗИС. Проект унифицированного автомобиля должен был называться УльЗИС-255, но закончить его не успели. Вскоре автозавод в Ульяновске был переориентирован на выпуск «полупорок» ГАЗ-ММ, а всю документацию по дизельному грузовику передали на строящийся Новосибирский автомобильный завод.



Опытный образец УльЗИС-253





 **YA3-469**



Грузовые автомобили «Фрезе» в Санкт-Петербурге перед отправкой на маневры под Курск (1902 год)

СНАБЖЕНИЕ РУССКОЙ АРМИИ

В 1901 году к большим маневрам сухопутных войск и флота в окрестностях Ревеля (русское название современного Таллина — столицы Эстонии) были привлечены несколько импортных легковых (пассажирских) автомобилей, предоставленных Министерством путей сообщения, и все тот же пятитонный грузовик Луцкого. Это еще один опыт использования автомобилей в русской армии.

К сожалению, на этих военных маневрах автомобили не смогли убедительно продемонстрировать свои возможности: если на плоской местности они передвигались более или менее сносно, то движение в гору оказалось им не под силу из-за слабости моторов. Тем не менее, военные все чаще стали задумываться о возможности использования автомобиля в армии. На большие маневры под Курском, проходившие в августе-сентябре 1902 года, тоже были привлечены автомобили. На эти крупномасштабные учения стянули войска Московского, Киевского, Виленского и Одесского округов. Всего было задействовано 156 батальонов пехоты, 48 эскадронов кавалерии, 30 сотен казаков. Для

перемещения военного имущества и артиллерийских орудий в ходе учений широко применялись уже хорошо себя зарекомендовавшие локомотивы, а вот автомобили, в силу их малочисленности, все еще были в диковинку. В маневрах впервые приняли участие восемь отечественных автомобилей, построенных по заказу военного ведомства петербургским акционерным обществом постройки и эксплуатации автомобилей «Фрезе и К°». Причем четыре из них были легковыми, с французскими моторами «Де Дион-Бутон» мощностью 6 и 8 л.с., а остальные — грузовиками грузоподъемностью 60 пудов (около 1 т) с теми же двигателями мощностью 8 л.с. Примечательно, что количество автомобилей-участников было разделено поровну между противоборствующими сторонами.

Борис Григорьевич Луцкий направил на курские маневры два новых грузовика грузоподъемностью 150 пудов (около 2,5 т) с двигателями 16 л.с., изготовленных в Германии, на заводе «Даймлер-Мариенфельд», и одну легковую машину с 12-сильным мотором. Военным понравились легковые автомобили «Фрезе», хотя они отмечали недостаточную мощность их двигателей. Это было особенно заметно на фоне легкового

ВОЕННЫМ ПОНРАВИЛИСЬ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ «ФРЕЗЕ», ХОТЯ ОНИ ОТМЕЧАЛИ НЕДОСТАТОЧНУЮ МОЩНОСТЬ ИХ ДВИГАТЕЛЕЙ

автомобиля «Даймлер-Луцкий», который довольно уверенно брал любые подъемы. Из этого сделали вывод, что легковые штабные автомобили в армии должны иметь мощность двигателя не менее 12 л.с. Несколько хуже легковых автомобилей показали себя на маневрах грузовики. Особенно «отличился» грузовик «Даймлер-Луцкий», который на испытаниях явно перегружали, да еще заставляли тянуть за собой до трех двухтонных повозок (видимо, у военных срабатывал стереотип использования в армии локомотивов, служивших в качестве тягачей для прицепов). Немудрено, что мощность двигателя грузовика «Даймлер-Луцкий» оказалось недостаточной, и он явно проигрывал в этом смысле паровым дорожным локомотивам.

В целом же применение автомобилей признали успешным. В докладной записке Военного министерства от 22 декабря 1902 года говорилось: «Опыты продолжать при штабах Московского и Киевского округов, для чего предоставить в их распоряжение самодвигатели, участвующие в маневрах, а, кроме того, производить опыты при Главном штабе в С.-Петербурге и его окрестностях, для чего приобрести на средства запасного кредита еще четыре самохода, а равно приобрести бывший на испытаниях самодвигатель Даймлера-Луцкого, каковой передать в распоряжение штаба Киевского округа». Так было положено начало регулярному снабжению русской армии автомобилями, пусть пока только легковыми штабными «самодвигателями».



Легковые автомобили «Фрезе» в Санкт-Петербурге перед отправкой на маневры под Курск (1902 год)

СБОРКА КАПОТА

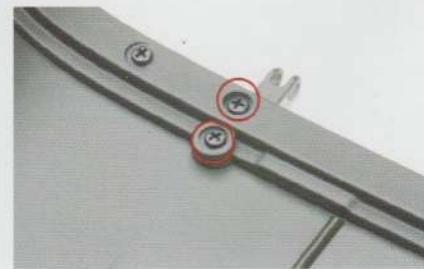
- | | |
|----|--|
| 1 | панель капота |
| 2 | усилитель капота задний |
| 3 | усилитель капота передний |
| 4 | перемычка усилителей капота |
| 5 | крючок предохранителя капота |
| 6 | петля капота (на капоте), 2 шт. |
| 7 | защелка замка капота, 2 шт. |
| 8 | защелка фиксатора капота |
| 9 | кронштейн упора капота |
| 10 | зажим упора капота верхний |
| 11 | кронштейн крепления рамы ветрового окна, 2 шт. |
| 12 | винт 1,5x4 (BP), 2 шт. |
| 13 | винт 1,7x4 (DP), 6 шт. |
| 14 | винт 1,7x4 (CM), 4 шт. |
| 15 | винт 1,7x5 (DM), 4 шт. |
| 16 | винт 1,7x4 (EM), 2 шт. |
| 17 | отвертка |



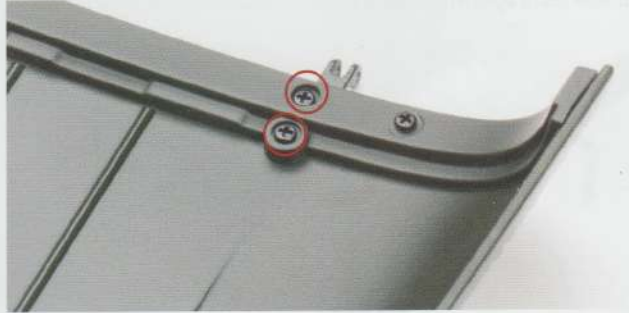
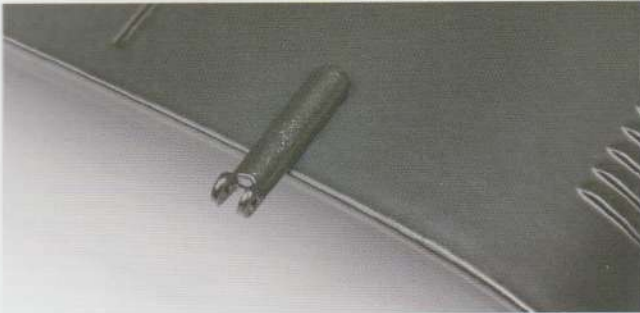
Шаг 1. В задней части панели капота, с ее внутренней стороны, поместите задний усилитель капота. Совместите крепежные отверстия деталей и зафиксируйте усилитель двумя винтами 1,7x4 (CM) с левой и правой стороны.



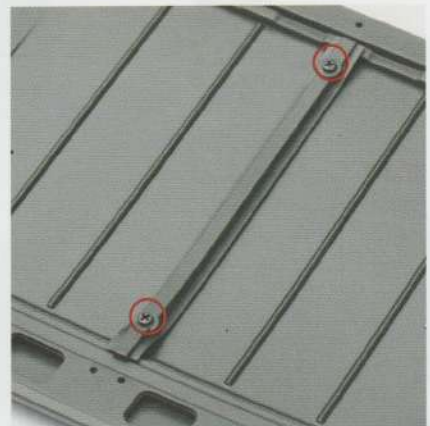
Шаг 2. С лицевой стороны панели капота (в левой задней части) установите петлю капота. Закрепите петлю с внутренней стороны капота двумя винтами 1,7x5 (DM).



Шаг 3. Аналогичным образом установите и зафиксируйте двумя винтами 1,7×5 (DM) вторую петлю в правой задней части капота. Винты, фиксирующие петли, должны дополнительно фиксировать задний усилитель капота.



Шаг 4. С внутренней стороны в передней части панели капота установите передний усилитель. Закрепите деталь при помощи двух винтов 1,7×4 (EM) в отверстиях рядом с боковыми прямоугольными окнами усилителя.

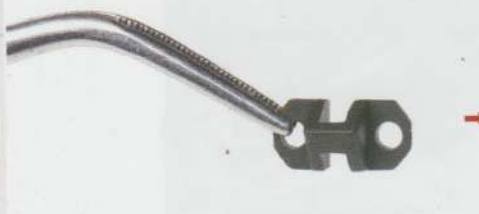


Шаг 5. Установите перемычку внутрь капота по центру между передним и задним усилителем. Передний конец перемычки выступает вверх (на фото) более сильно, чем задний. Закрепите деталь двумя винтами 1,7×4 (CM) на панели капота.

Шаг 6. В центральной части переднего усилителя капота поместите крючок предохранителя капота. При правильной установке крючок должен быть ориентирован в сторону задней части модели. Зафиксируйте основание крючка на усилителе двумя винтами 1,7×4 (DP).



Шаг 7. Установите защелки замка капота в правой и левой частях переднего усилителя. Закрепите каждую деталь при помощи двух винтов 1,7×4 (DP).



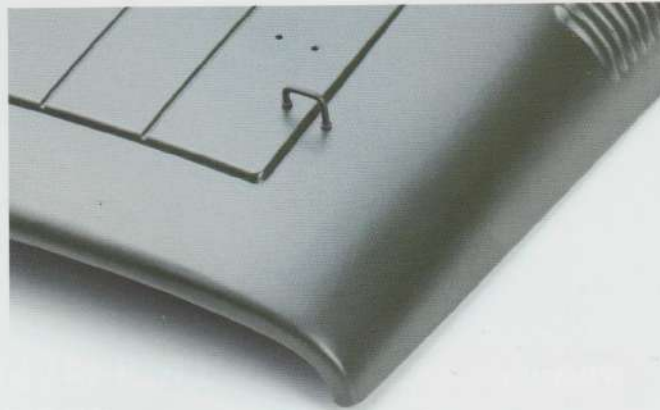
Шаг 8. Рядом с левой защелкой замка капота установите кронштейн упора капота. Совместите центровочный штырь и крепежное отверстие кронштейна с ответными отверстиями переднего усилителя. Зафиксируйте деталь винтом 1,5×4 (BP).



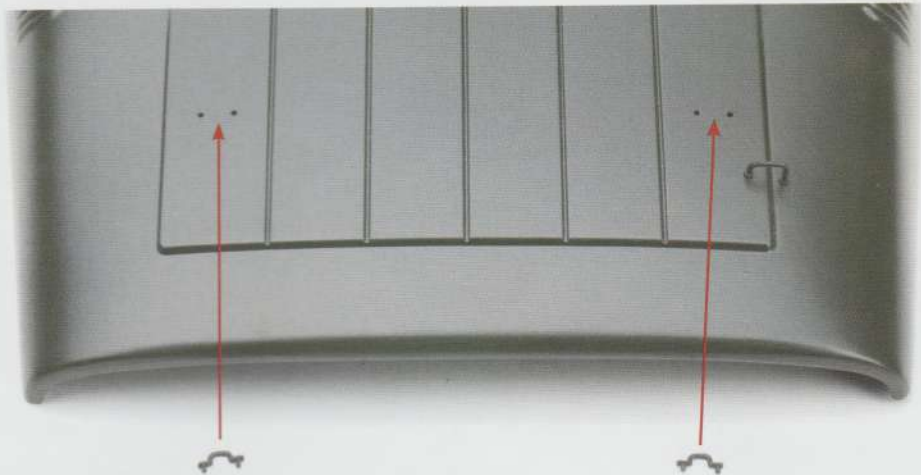
Шаг 9. С противоположной стороны, возле правой защелки замка капота, установите и зафиксируйте винтом 1,5×4 (BP) верхний зажим упора капота.



Шаг 10. С лицевой стороны капота, в его левой части, установите защелку фиксатора капота. Более длинный крепежный штырь фиксатора располагается ближе к боковой поверхности капота. Совместите крепежные элементы деталей и с усилием прижмите фиксатор к панели капота.



Шаг 11. Правый и левый кронштейны крепления рамы ветрового окна устанавливаются на капоте симметрично друг другу. Обратите внимание: крепежные штыри кронштейнов отлиты не перпендикулярно плоскости панели капота, а строго вертикально (относительно модели автомобиля).



Шаг 12. Установите правый и левый кронштейны крепления рамы ветрового окна в соответствующие отверстия на лицевой поверхности панели капота. Детали должны держаться в отверстиях за счет трения. При необходимости зафиксируйте кронштейны при помощи клея с внутренней стороны панели капота.



Капот масштабной модели в сборе

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПООЩРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

посылка 5
Подарок 1



КОВРИК для МОДЕЛИЗМА (размер А3)

Полезное 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, дополнив ее 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» (ВАИ) при помощи полного набора с дополнительными деталями

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 поощрений. Поощрения отправляются подписчику по цене 1 р.



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ
3-й выпуск: ЖУРНАЛ И НОВЫЕ ДЕТАЛИ
для сборки колеса и рулевого управления



16+

DeAGOSTINI