

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 39

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ISSN 2587-6422



00039

9 772587 642003

DeAGOSTINI



M21 «Волга» № 39, 2018
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. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

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: Е. А. Жукова

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:

С 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»
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 № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а, тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:

С + 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», М21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 399 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. 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 М21 «Волга» не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели. Представленные изображения модели М21 «Волга» 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: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3 © AP/TACC; стр. 4–6, 11–15 частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



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

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 09.10.2018
Дата выхода в России: 20.11.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA  GROUP

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

БЕЛКА И СТРЕЛКА

Белка и Стрелка — собаки-космонавты, совершившие космический полет на советском корабле «Спутник-5» 19 августа 1960 года.

Перед подготовкой пилотируемых полетов в космос существовало множество вопросов, которые требовали практического разрешения. Например, бытовало мнение, что в невесомости, при отсутствии притяжения живой организм неизменно погибнет, — этот момент следовало прояснить путем экспериментальных запусков животных в космос.

С точки зрения физиологии к людям ближе всего приматы, и для проверки возможности существования в космосе логично было

испытывать именно их. Американцы попробовали это сделать, но быстро выяснили, что во время экспериментов обезьяны ведут себя нестабильно и с ними трудно произвести необходимые исследования. Поэтому выбор советских ученых пал на собак.

Все четвероногие космонавты ранее были бездомными. Выживание в суровых условиях определенным образом закалило их и сделало выносливыми. Кроме того, к собакам предъявлялись определенные требования по физическим параметрам. В частности, дворняги должны были поместиться в небольшую капсулу. А значит, отбирались особи ростом не более 35 см и весом не более 6 кг. Интересен

тот факт, что все 12 претендентов, проходивших предполетную подготовку, были исключительно самками.

Причина достаточно прозаична — сконструировать для них туалет было значительно проще, чем для самцов. Выбирали собак со светлой шерстью — чтобы на черно-белых мониторах они смотрелись более контрастно.

Эксперименты с собаками проходили поэтапно, с постепенным усложнением задачи. Так, первая ракета с Лайкой на борту была отправлена только в один конец, без возможности возвращения на Землю. Но благодаря именно этому полету было доказано, что в условиях космоса живой организм может существовать длительное время.

Лайка, конечно, погибла. И, к сожалению, это была не единственная жертва на пути освоения космического пространства. Но лишь Лайка была отправлена на гибель намеренно. Другие животные пострадали в результате неудачных экспериментов с запуском ракет. На этом этапе важно было добиться не только запуска космического корабля, но и возвращения спус-

каемого модуля с живыми собаками обратно. Только успешное завершение подобного эксперимента могло открыть дорогу человеку в космос.

Первыми собаками, которым удалось совершить такой полет, стали Белка и Стрелка. Благодаря их путешествию науке стала известна масса новых сведений.

Были получены результаты физического, биохимического и даже генетического состояния собак. Эти симпатичные дворняги стали знамениты на весь мир как первые живые существа, не только побывавшие в космосе, но и успешно вернувшиеся на Землю.

А в это время...



Собаки-космонавты Белка и Стрелка, совершившие орбитальный космический полет и возвратившиеся на Землю невредимыми



Выполнение специального задания в ходе спортивных соревнований

ОПЫТНЫЕ ВОДИТЕЛИ-СПОРТСМЕНЫ



Легковые автомобили «Волга» на старте очередного этапа

... Легковые автомобили ГАЗ-21 «Волга» принимали участие в различных спортивно-технических состязаниях, таких как фигурное вождение, кросс по пересеченной местности, линейные шоссейные или ипподромные гонки и, конечно, ралли.

В соревнованиях по спортивному ралли «Волгу» причисляли к автомобилям третьего класса, с объемом двигателя более 2200 см³ — как и редкие в автоспорте машины ЗИМ (ГАЗ-12). В массовом ралли, куда допускались не только водители-спортсмены второго



«Волга» на скоростном этапе ралли



Состязания по фигурному вождению на машинах «Волга»

СОЗНАТЕЛЬНО ВЫБИРАЛИ «ВОЛГУ»

разряда, но и водители, имевшие третий спортивный разряд, автомобили «Волга» соревновались в классе Б вместе с машинами «Москвич-407». При этом в классе А оставались автомобили устаревших моделей: «Москвич-401» и «Победа».

О популярности «Волги» среди спортсменов говорит тот факт, что в сезоне 1960 года таких машин в своем классе оказалось вдвое больше, чем «москвичей». Опытные водители сознательно выбирали эти большие, крепкие и надежные автомобили с мощным (в сравнении с «москвичами») двигателем. Этот выбор подтверждался и статистикой выбывших из соревнований машин по причине технической неисправности — обычно «Волга» в этом списке фигурировала не часто.

Правда, спортсмены жаловались на выраженную недостаточную поворачиваемость автомобилей «Волга» (об этом свидетельствовали и испытания в НАМИ). На высокой скорости (более 100 км/ч) на извилистых дорогах машиной трудно было управлять. К тому же высоко расположенные педали тормоза и сцепления, а также неудачная конструкция переднего сиденья, вызывали повышенное утомление при длительном движении.

Технические требования к спортивным автомобилям в то время были щадящими — никакого особого дополнительного оборудования не предполагалось. Очень часто на старт выходили самые обычные легковушки, порой непосредственно перед соревнованиями

снятые с регулярной эксплуатации. Поэтому на трассе можно было запросто увидеть автомобили «Волга» с нанесенными на борта шашечками — водители-спортсмены из таксопарков иногда выступали на своих же рабочих машинах.

Более того, по действовавшему регламенту любая серьезная переделка автомобилей была запрещена — никаких дополнительных карбюраторов, изменений, касающихся выпускного коллектора, передаточных чисел в главной передаче, размера колес, установки дополнительных пружин в подвеске и т.д. Поэтому систематический анализ недостатков фактически серийных автомобилей, обнаруженных в ходе спортивных соревнований (экстремальные условия использования приводили к ускоренному проявлению дефектов), помогал заводским инженерам находить пути улучшения конструкции автомобилей «Волга».

Участвующим в ралли экипажам для расчета и учета пройденного расстояния и затраченного времени требовались специальные приборы — спидпилоты. Но они были большой редкостью в 1960 году. Ничего подобного отечественная промышленность не выпускала, поэтому доставали их из-за границы всеми возможными и невозможными способами. Чаще всего на машины просто ставили спидометры «со сбросом» показателей пробега или таксометры, а также часы с секундной стрелкой — опытному штурману этих приборов вполне хватало, чтобы рассчитать движение по графику.

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

КОЛЕСА

На автомобиле ГАЗ-21 «Волга» ставились 15-дюймовые штампованные колесные диски и штатные покрышки И-194 размером 6,70-15. Сегодня это непривычная для нас размерность — конструкция этих покрышек была диагональной, а не радиальной, как принято сейчас. Главным достоинством такой покрышки являлась крепкая боковина, так как ее толщина была сопоставима с толщиной протектора. А основным недостатком был высокий профиль.

Штатные шины для ГАЗ-21 уже давно не производятся, что вызывает определенные проблемы для владельцев этих машин, до сих пор находящихся в эксплуатации. В переводе на современную радиальную размерность на такой «Волге» должны стоять шины примерно 170/100R15, то есть со 100%-м профилем. Но сегодня шин с такой размерностью не выпускают. Наиболее близкой к штатной является «резина» от микроавтобусов РАФ модели Я288 (185/82R15), но она почти на 20 мм ниже по профилю. Поэтому, помимо внешнего диссонанса, такие шины могут привести к нарушению показаний спидометра.

Руководство по эксплуатации автомобиля «Волга» предписывало проверять давление воздуха в шинах (1,7 кг/см³) ежедневно перед выездом. Причем проверку необходимо было осуществлять при холодных шинах. Также нужно было проверять наличие и исправность запасного колеса (присутствие вентиля камеры и колпачка на нем) — предупреждение нелишнее, если учесть, что большинство машин «Волга» находилось не в частной, а в государственной эксплуатации.

После работы автомобиль рекомендовалось поставить в гараж на чистый сухой пол, не загрязненный нефтепродуктами (масло и бензин могли вызвать повреждение шин), осмотреть протектор и при необходимости удалить из него посторонние предметы. А поврежденные шины следовало немедленно сдать в ремонт, поскольку даже самые

незначительные повреждения протектора могли послужить причиной дальнейшего разрушения шины.

При стоянке более 10 дней машину следовало поместить на подставки, чтобы тем самым разгрузить шины — иначе они могли деформироваться. Спереди необходимо было ставить подставки под опорные пластины спиральных пружин подвески, а сзади — под кожули полуосей заднего моста.

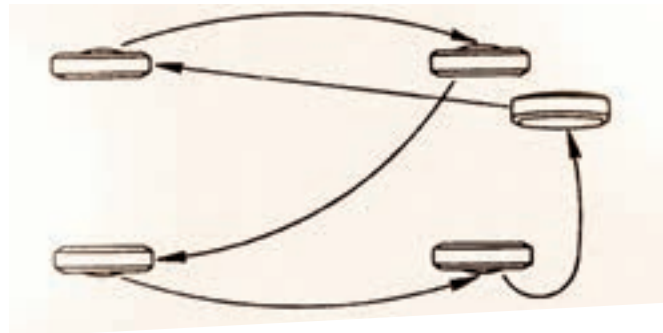
Хранить запасные покрышки и камеры следовало в сухом помещении при температуре от -10 до +20 °С и при относительной влажности воздуха 50–80 %. При этом покрышки нужно было держать в вертикальном положении на деревянных стеллажах, а камеры — в слегка надутom состоянии на вешалках с полукруглой полкой. Время от времени покрышки и камеры следовало поворачивать.

Через каждые 3000 км пробега необходимо было производить перестановку шин в специальном порядке. В этой перестановке участвовало и запасное колесо, что позволяло добиться равномерного износа покрышек одного комплекта шин.

Колесо автомобиля ГАЗ-21 «Волга» с «родной» покрышкой модели И-194



Схема перестановки колес на автомобиле «Волга»



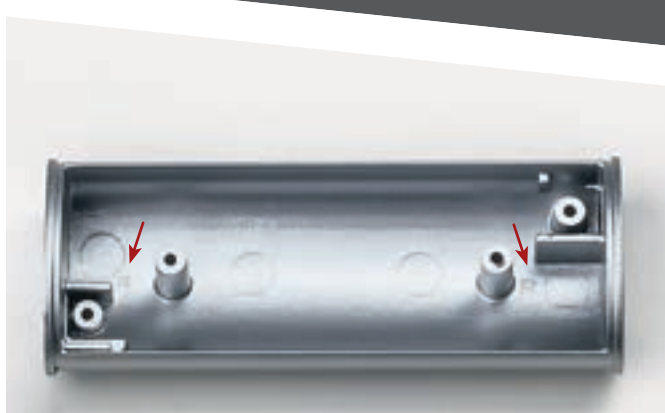
ЛИНИЯ СБОРКИ



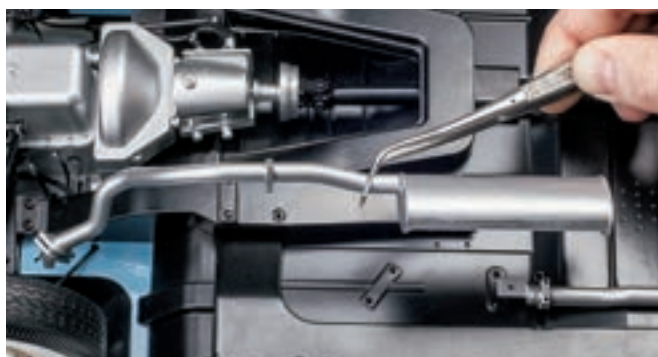
Установите выхлопную трубу глушителя на шасси модели. Для этого передний конец трубы проведите между правой полуосью заднего моста и дном модели. Плавное вращая трубу против часовой стрелки, протолкните ее под мостом до середины длины трубы. Передний конец трубы должен находиться в средней части правого порога модели, а задняя часть — проходить между бензобаком и нишей запасного колеса.



МОНТАЖ ВЫХЛОПНОЙ ТРУБЫ И ГЛУШИТЕЛЯ



Вставьте задний конец приемной трубы в переднюю торцевую стенку глушителя. Для облегчения монтажа передняя и задняя части корпуса глушителя имеют маркировку с внутренней стороны — F (front) и R (rear) соответственно. Совместите крепежные отверстия глушителя и приемной трубы. Закрепите детали при помощи винта 1,7×4 (AP).



Установите глушитель с приемной трубой в передней части шасси модели. Вставьте выхлопную трубу в заднюю торцевую стенку корпуса глушителя. Совместите крепежные отверстия деталей и зафиксируйте их винтом 1,7×4 (AP).

ЛИНИЯ СБОРКИ



При помощи двух винтов 1,7×4 (AP) закрепите верхнюю часть глушителя на его корпусе. Обратите внимание: в процессе крепления глушителя к выхлопной трубе и соединения двух половин глушителя вся выхлопная система должна находиться на шасси. Это уточнение особенно касается задней части выхлопной трубы, которая должна располагаться между задним мостом и дном модели. В противном случае будет затруднительно устанавливать на шасси полностью собранную выхлопную систему.



Вставьте крепежный штифт на переднем конце приемной трубы в отверстие наклейки выпускной трубы, расположенной на выпускном коллекторе двигателя.



ЛИНИЯ СБОРКИ



В задней части выпускной трубы совместите крепежные отверстия кронштейна с ответными отверстиями шасси модели. При помощи двух винтов 1,7×4 (АМ) зафиксируйте задний кронштейн выпускной трубы на заднем поперечном усилителе шасси.



МОНТАЖ ВЫХЛОПНОЙ ТРУБЫ И ГЛУШИТЕЛЯ



Легковой автомобиль ГАЗ-24-02 «Волга» с кузовом «универсал»

В отличие от «Волги» первого поколения модель ГАЗ-24 изначально проектировалась в расчете на оснащение кузовами различного типа — «седан» и «универсал». В противовес базовому седану автомобиль получил полностью аутентичные кузовные панели, начиная со средней стойки (в том числе задние двери, у которых появились прямоугольные стекольные рамки для увеличения проемов и упрощения погрузки).

Грузовой отсек ГАЗ-24-02 отличался продуманной конструкцией и имел широкие возможности для трансформации. Габариты универсала ГАЗ-24-02 «Волга» позволяли разместить под его крышей три ряда сидений, поэтому в задней части кузова, между колесными арками расположилось дополнительное двухместное сиденье. Для обеспечения прохода пассажиров на «галерку» крайняя правая секция трехместного среднего ряда сидений была сделана откидной. В результате в салоне ГАЗ-24-02 могло поместиться до семи человек (включая водителя). При этом сиденья двух задних рядов оказались менее комфортабельными, чем передние, доставшиеся машине от базового седана. Зато они могли складываться, образуя абсолютно ровную грузовую площадку.

Задние рессоры универсала усилили, снабдив их дополнительным листом, и разработали специальные «грузовые» шины 7,35-14 с уси-

ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»

ленным кордом. Эти меры позволили достичь на ГАЗ-24-02 грузоподъемности 400 кг (при сложенных задних сиденьях), в то время как аналогичный показатель на ВАЗ-2102 и «Москвиче-427» составлял 290 кг.

Несмотря на увеличенное по сравнению с седаном количество мест и более крупный кузов, дорогие по стоимости универсалы ГАЗ-24-02 всегда оставались автомобилями «на любителя».

Даже в таксомоторной службе универсалы пользовались ограниченным спросом — им были рады лишь тогда, когда требовалось перевезти объемный груз, а в качестве обычных такси пассажиры их не жаловали, справедливо возмущаясь неудобными и жесткими задними сиденьями. К минусам автомобиля можно было отнести и высокую погрузочную высоту, заданную архитектурой багажника и салона (74 см).

БОЛЬШАЯ ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА ДИКТОВАЛАСЬ УНИКАЛЬНОЙ ОСОБЕННОСТЬЮ МАШИНЫ. ПОД ПОЛОМ БАГАЖНИКА СУЩЕСТВОВАЛ ЕЩЕ ОДИН, ИЗОЛИРОВАННЫЙ «ТЕХНИЧЕСКИЙ ЭТАЖ», ГДЕ ХРАНИЛИСЬ ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО И ИНСТРУМЕНТ, А ДОСТУП К НИМ ОСУЩЕСТВЛЯЛСЯ ЧЕРЕЗ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЛЮК В НИЖНЕЙ ЧАСТИ ЗАДНЕЙ СТЕНКИ КУЗОВА ПОД ПЯТОЙ ДВЕРЬЮ.

Это было удобно тем, что в случае поломки из машины не требовалось выгружать поклажу, чтобы достать необходимый инструмент

УНИВЕРСАЛ ГАЗ-24-02 ВСЕГДА



Салон автомобиля ГАЗ-24-02 «Волга». Виден второй ряд сидений с откидной спинкой для прохода на третий ряд

или «запаску», как это приходилось делать на «Москвиче» или «Жигулях» с аналогичным кузовом.

Двигатель ЗМЗ-24Д, созданный специально для нового автомобиля, представлял собой «переработанное и дополненное издание» мото-

ра ГАЗ-21. На прежний блок цилиндров объемом 2445 см³ водрузили новую головку, благодаря чему степень сжатия увеличилась до 8,2, а мощность возросла до 98 л. с. Первые два ходовых образца универсалов были построены в 1969 году. От машин, запущенных впо-

следствии в серию, прототипы отличались отсутствием дефлектора на задней части крыши. Этот элемент появился несколько позже. Вопреки распространенному заблуждению дефлектор устанавливался вовсе не для увеличения прижимной силы, как антикрылья на гоночных автомобилях. Его функции были весьма прозаичны и утилитарны: обеспечение вытяжной вентиляции салона и уменьшение забрызгивания задней двери.

Весной-летом 1970 года, когда осваивалось серийное производство ГАЗ-24, опытные универсалы ГАЗ-24-02 все еще проходили испытания. В 1971-м изготовили промышленную партию универсалов ГАЗ-24-02 «Волга» в количестве 21 экземпляра. А серийное производство ГАЗ-24-02 и такси на его базе (ГАЗ-24-04) удалось наладить лишь в 1972-м — было изготовлено 820 машин. С 1975 года начался выпуск санитарного варианта (ГАЗ-24-03 «Волга»).

Производство универсалов на ГАЗе велось в ограниченных количествах — из-за особенностей технологии. В год выпускали около 5000 универсалов, включая медицинские «Волги», причем «санитарки» порой составляли половину всех произведенных универсалов.

Остальной выпуск распределялся между обычными машинами и автомобилями-такси (в иные годы завод собирал до 1000 таксомоторов ГАЗ-24-04). Нетрудно вычислить, что машин ГАЗ-24-02 «Волга» делалось не так уж и много.

БЫЛ АВТОМОБИЛЕМ «НА ЛЮБИТЕЛЯ»



Сзади у автомобиля имелся специальный отсек для размещения запасного колеса и инструмента водителя

Это особенно удивительно на фоне того, что общий тираж легковых автомобилей на ГАЗе в некоторые годы превышал 70 000 экземпляров. В первую очередь на универсалы могли рассчитывать различные государственные организации и таксопарки. И только после этого немногие оставшиеся машины могли быть реализованы частникам на внутреннем рынке. Как правило, владельцами таких автомобилей становились наши соотечественники, имевшие особые заслуги перед народом и государством, например, актер Юрий Никулин.

Довольно высоким спросом универсал пользовался у зарубежных покупателей, для которых ограничений на эту модель не вводили, — стране была нужна валюта.

Более того, с 1976 года выпускали специальную экспортную модификацию ГАЗ-24-77 без мотора — для того чтобы бельгийская компания Scaldia-Volga S.A. оборудовала их дизельным двигателем Peugeot Indenor XD2P объемом 2,1 л (62 л. с.).

За 1977 год было изготовлено не менее 470 таких автомобилей. Позже дизельные двигатели на экспортные модификации «Волги» ставили непосредственно на Горьковском автомобильном заводе. В странах Бенилюкса дизельная версия, несмотря на более высокую стоимость, пользовалась гораздо большей популярностью, чем вариант с «родным» бензиновым мотором.

В 1970-е и 1980-е по мере модернизации базового седана все обновления переходили и на универсалы. Так, с 1977 года на передних крыльях появились оранжевые повторители поворотов, а с 1978 года — «кльики» на переднем бампере и противотуманные фары спереди в стандартной комплектации. Одновременно с этим площадка для переднего номерного знака лишилась боковых хромированных ограничителей.

В 1985–1986 годах базовая «Волга» подверглась серьезному обновлению, в результате чего появился седан ГАЗ-24-10. В этот период производились переходные варианты универсала, сочетающего некоторые признаки ГАЗ-24-02 и ГАЗ-24-12. С 1987 года машины с кузовом «универсал» стали выпускать только на базе ГАЗ-24-10, из-за чего индекс машины поменялся на ГАЗ-24-12.

В ОСНОВНОМ УНИВЕРСАЛЫ ПОСТУПАЛИ



Автомобиль ГАЗ-24-02 «Волга»



В ГОСУЧРЕЖДЕНИЯ И ТАКСОПАРКИ

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-24-02 «Волга»

Число мест	7
Максимальная скорость, км/ч	142
Расход топлива при скорости 80 км/ч	11 л/100 км
Размер шин	7,35-14
Масса	
Снаряженная, кг	1550
Полная, кг	2040
На переднюю ось, кг	920
На заднюю ось, кг	1120

Двигатель

Двигатель	24Д, бензиновый, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Максимальная мощность	95 л. с. при 4500 об/мин
Максимальный крутящий момент	19 кгс·м при 2200–2400 об/мин
Коробка передач	механическая, четырехступенчатая
Передаточные числа	I — 3,5; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами
Задняя	зависимая, рессорная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Тормоза

Рабочие	барабанные на всех колесах, с отдельным гидравлическим приводом с гидровакуумным усилителем
Стояночный	на задних колесах, с механическим приводом

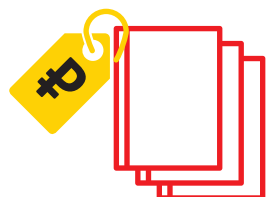
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ

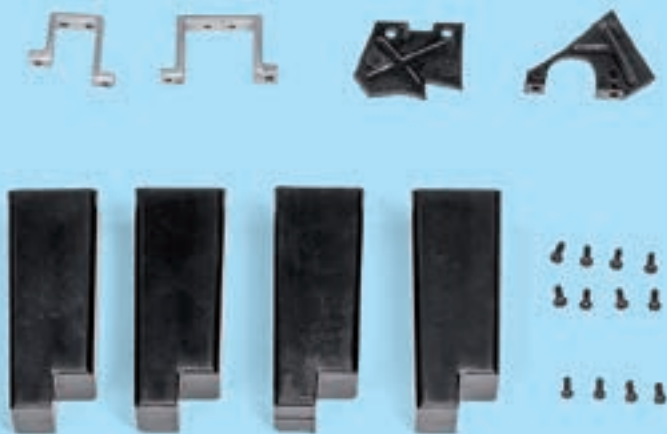


*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+