

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 53

Молда M21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

ISSN 2587-6422



9 772587 642485

00053

Волга M21

M21 «Волга» № 53, 2019
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», 220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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: 449 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 M21 «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 M21 «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 © АР/ТАСС; стр. 4–6, 11–15 частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2019 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

16+

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): 16.01.2019

Дата выхода в России: 26.02.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA  GROUP

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

НОВЫЙ ОБЛИК МОСКОВСКОГО МЕТРО

В 1955 году вышло постановление «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», и «роскошь» архитектуры сталинского периода стали резко осуждать. Новый советский лидер Никита Хрущев провозгласил курс на индустриализацию строительства и типовое проектирование.

Не стали исключением и станции московского метро. Минимализм впервые опробовали в 1958 году — на станциях Филевской линии. Но они были открытыми, располагались на поверхности и представляли собой простые навесы над платформами. Первой подземной станцией колонного типа, построенной по типовому проекту, стала

«Первомайская» Арбатско-Покровской линии — она открылась для пассажиров 21 октября 1961 года.

Впрочем, оценить масштабность нового подхода в строительстве метрополитена современники смогли только 13 октября 1962 года, когда в Москве одновременно были запущены сразу четыре однотипные станции, от «Ленинского проспекта» до «Новых Черемушек» на Калужском радиусе.

Все они были мелкого заложения, возводились открытым способом из сборных унифицированных железобетонных конструкции. В тот период наметился курс отказа от монолитного бетона на стройках

в максимальном объеме, так как его качество оставляло желать лучшего. Стандарты изготовления железобетонных изделий на заводах (ЖБИ) контролировать было намного легче. К тому же благодаря новому подходу повышались темпы строительства станций, и значительно удешевлялся весь процесс. Эстетика станций также была принесена в жертву — их оформление решалось по наиболее бюджетному пути: облицовка стен порой ограничивалась отделкой дешевой глазурованной керамической плиткой, вместо роскошных люстр устанавливались самые обычные люминесцентные светильники, а пол выстилался невзрачными гранитными плитами. По большому счету все станции отличались друг от друга только цветом колонн.

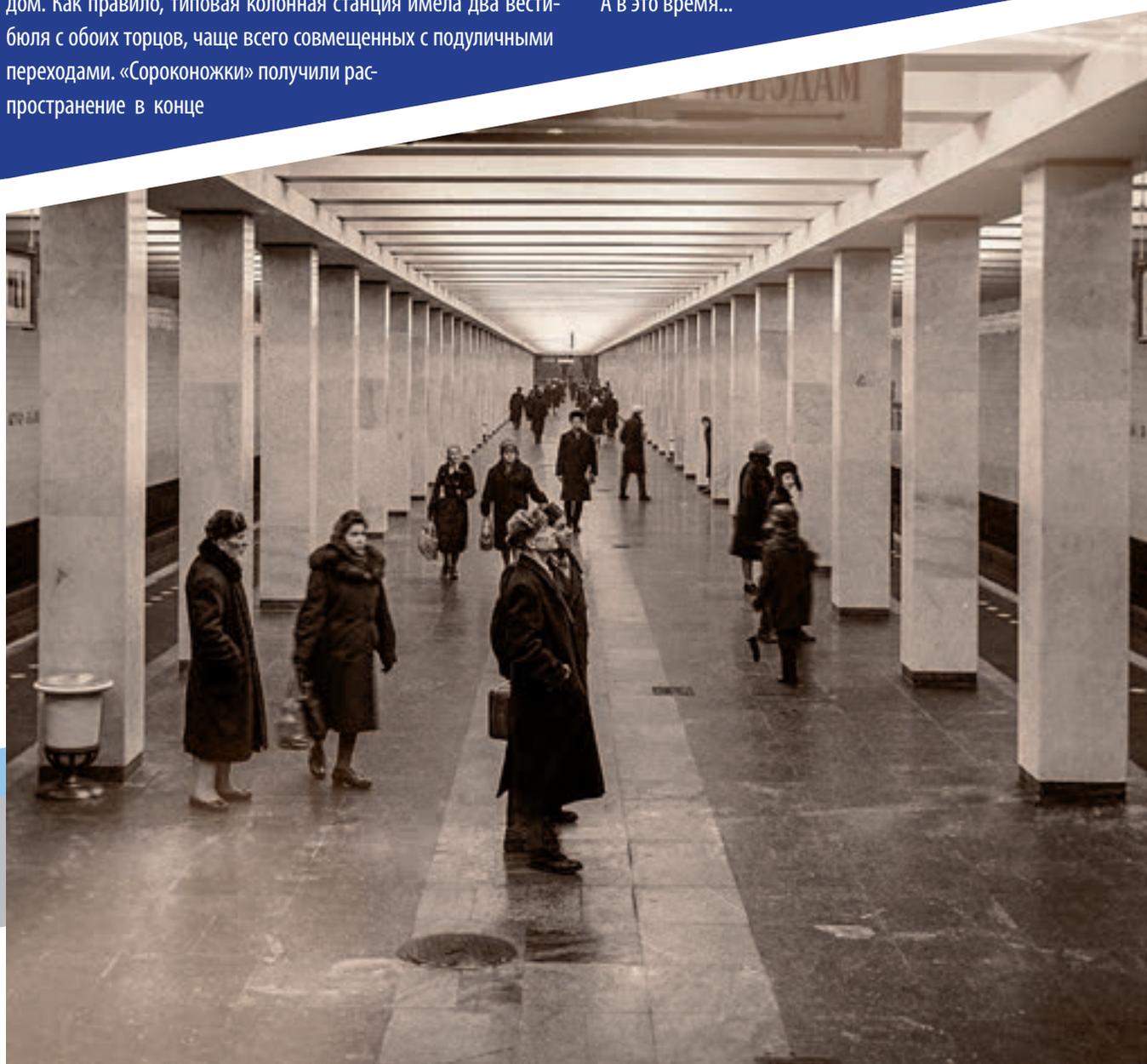
В народе их прозвали «сороконожками», поскольку потолок станции поддерживали два ряда колонн по 40 экземпляров в каждом. Как правило, типовая колонная станция имела два вестибюля с обоих торцов, чаще всего совмещенных с подуличными переходами. «Сороконожки» получили расширение в конце

1960-х — начале 1970-х. Впоследствии станции строились с увеличенными пролетами между колоннами, в результате чего их количество сократилось до 26, а в 1990-е годы — до 22.

ВСЕГО ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПОСТРОИЛИ ОКОЛО СОТНИ СТАНЦИЙ-«БЛИЗНЯШЕК» МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ — ИМИ УДЛИНИЛИ ПОЧТИ ВСЕ СТОЛИЧНЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ ЛИНИИ.

Кроме того, типовый проект передали другим советским городам, где строилось метро. Аналогичные колонные станции можно было увидеть и в столицах восточноевропейских соцстран.

А в это время...



Типичная московская «сороконожка» — станция метро «Юго-Западная» Кировско-Фрунзенской линии



Автомобиль ГАЗ-23 «Волга» на юбилейной выставке, посвященной 95-летию Гаража особого назначения

... На Горьковском автомобильном заводе освоили в производстве особую модификацию автомобиля «Волга» — ГАЗ-23. Ее главное отличие от стандартной машины состояло в применении 195-сильного V-образного восьмицилиндрового мотора объемом почти 6 л (5526 см³), агрегатированного вместе с автоматической коробкой передач, от легкового автомобиля среднего класса ГАЗ-13 «Чайка».

Задний мост на ГАЗ-23 «Волга» также стоял особенный — с передаточным числом 3,38.

В отличие от мотора «Чайки» у двигателя ГАЗ-23 была изменена лишь форма картера — иначе он не помещался под капотом «Волги». Этот мотор имел высокую степень сжатия (8,5), поэтому для его нормальной

МАШИНЫ ГАЗ-23 ПРЕДНАЗНАЧАЛИСЬ



Компоновка подкапотного пространства «Волги» с V-образным восьмицилиндровым мотором

работы требовалось использовать бензин с октановым числом не менее 91, что сужало ареал применения мощной машины. В российской глубинке тогда найти бензин с такими характеристиками было просто невозможно. Да и обслуживанием автоматической коробки передач должны были заниматься высококвалифицированные специалисты. Кузов автомобиля ГАЗ-23 отличался передним щитом (двигатель имел большую длину, и радиатор машины сместили вперед), усиленными лонжеронами, площадкой для крепления балласта в багажнике (тяжелый силовой агрегат пришлось уравновешивать балластом, чтобы машина сохраняла приемлемые ходовые качества и устойчивость на дороге). Впрочем, все изготовленные автомобили ГАЗ-23 предназначались для силовых ведомств государства (МВД, КГБ, Министерство обо-

Статистика производства автомобилей ГАЗ-23 (всех модификаций)

	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.	1966 г.	1967 г.	1968 г.	1969 г.	1970 г.
ГАЗ-23	108	164	30	13	33	57	56	50	92



Место водителя в ГАЗ-23. Хорошо видны всего две педали, однозначно указывающие на то, что машина оснащена автоматической коробкой передач

ДЛЯ СИЛОВЫХ ВЕДОМСТВ ГОСУДАРСТВА

роны), и в их багажники часто монтировалась тяжелая аппаратура слежения и связи, которая заменяла собой балласт. Из-за возросшей массы ГАЗ-23 пришлось дорабатывать подвески колес — спереди были изменены параметры пружин, а сзади установлены иные, усиленные десятилистовые рессоры. При этом внешне автомобили ГАЗ-23 старались никак не выделять. То есть «заряженные» машины было невозможно распознать в транспортном потоке. Даже выхлопную систему V-образного двигателя (изначально имевшую два независимых выпускных коллектора — с каждой стороны блока двигателя) переделали так, чтобы на выходе стояла единая выхлопная труба. Хотя внутри машина все равно отличалась от стандартной, поскольку рычаг и селектор управления автоматической коробкой передач располагались на рулевой колонке, а педалей было всего две (ход и тормоз), как и положено автомобилю с АКПП. При этом выпускался вариант ГАЗ-23А (ГАЗ-23А1) и с механической коробкой передач — он отличался лучшей разгонной динамикой и использовался в качестве «догонялки». Максимальная скорость ГАЗ-23 достигала



Селектор автоматической коробки на рулевой колонке подсказывал водителю, какой режим движения задействован

165 км/ч, а разгон с места до 100 км/ч осуществлялся за 16 с (у стандартной машины ГАЗ-21Л те же параметры составляли 130 км/ч и 32 с). Существовала еще и модификация ГАЗ-23Б, которая отличалась улучшенной отделкой кузова, — такие машины, видимо, использовались в силовых ведомствах как персональные. Общий выпуск ГАЗ-23 «Волга» был невелик и составил лишь 603 машины.

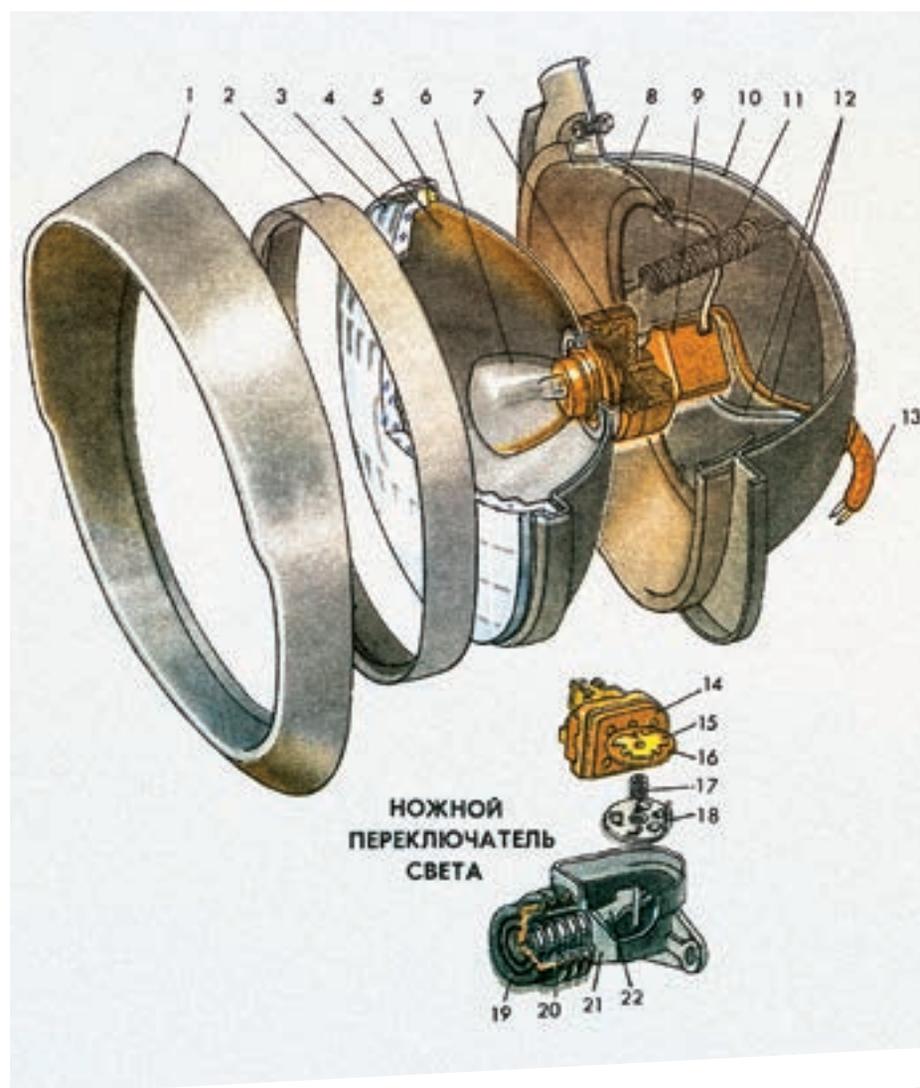
АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

ФАРЫ

В передних крыльях автомобиля ГАЗ-21 «Волга» устанавливались двух-светные (ближний/дальний свет) фары типа ФГ121. Они служили для освещения участка пути, находящегося непосредственно перед машиной. Каждая фара имела корпус, полуразборный оптический элемент, устройство для регулировки и ободки. Полуразборный оптический элемент состоял из стального отражателя, покрытого тонким слоем алюминия по лаковому подслою; заваляцованного в отражателе стекла рассеивателя; лампы, а также крышки с контактами и вилкой.

На вилку надевалась соединительная колодка, от которой провода шли к соединительной панели. Фланцевая лампа имела две нити накала в 50

и 40 Вт. Нижняя нить накала в 50 Вт располагалась в фокусе отражателя и давала более сильный луч света (дальний свет). Верхняя нить накала в 40 Вт с экраном перед ней располагалась выше горизонтальной оси отражателя и давала более слабый луч света с несимметричным распределением (ближний свет), при котором преимущественно освещалась правая обочина дороги. Такое распределение света обеспечивало улучшение видимости ночью в тумане, при дожде или других неблагоприятных погодных условиях, а также снижало слепящее действие света на водителей встречных машин. Направление света фар можно было отрегулировать двумя винтами, помещенными под внешним ободком фары.



НОЖНОЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ СВЕТА

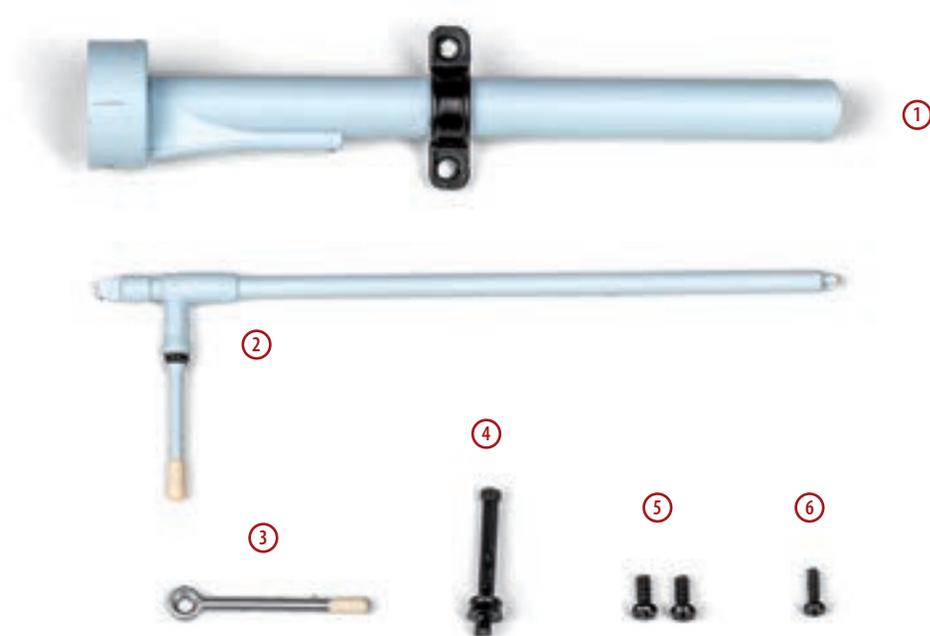
Ножной переключатель света типа ПЗ9 состоял из корпуса, изолятора с контактами и механизма переключения. С его помощью водитель, не снимая рук с рулевого колеса, мог перейти с ближнего света фар на дальний и наоборот.

При нажатии ногой на плунжер переключателя перемещалась тяга, и с помощью выступа поворачивалось храповое колесо. Вместе с колесом поворачивался изолятор с подвижной контактной пластиной. В свою очередь подвижная пластина соединяла клеммы в определенной последовательности. После снятия усилия плунжер под действием пружины возвращался в исходное положение.

Фара: 1 — наружный ободок; 2 — внутренний ободок; 3 — рассеиватель; 4 — отражатель; 5 — прокладка; 6 — лампа; 7 — крышка с контактами; 8 — установочное кольцо; 9 — соединительная колодка; 10 — корпус; 11 — пружина; 12 — проводка внутри фары; 13 — наружный соединительный провод

Ножной переключатель света: 14 — панель с клеммами; 15 — подвижный контакт; 16 — изолятор; 17 — пружина; 18 — храповое колесо; 19 — плунжер; 20 — пружина; 21 — корпус; 22 — тяга

ЛИНИЯ СБОРКИ



1 — колонка рулевого управления; 2 — вал переключения передач; 3 — рычаг переключения указателей поворота; 4 — шток насоса централизованной смазки; 5 — винт 1,7×4 (AP) — 2 шт.; 6 — винт 1,5×4 (FP)

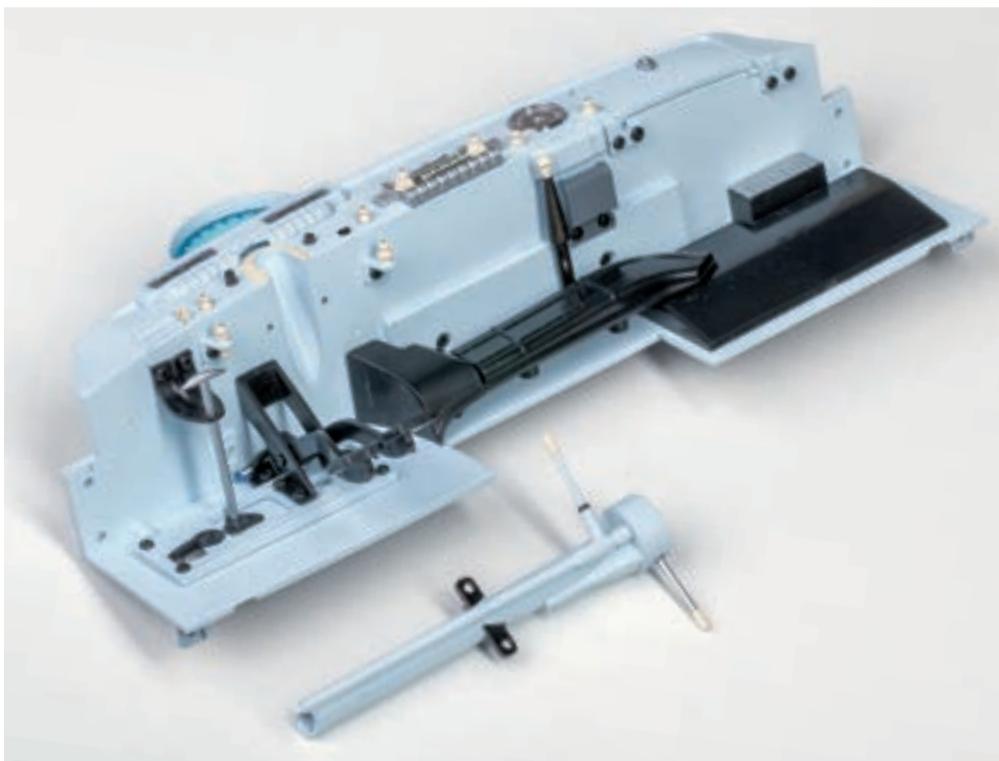


Установите в боковой прорези стакана колонки рулевого управления рычаг переключения указателей поворота. Совместите крепежное отверстие рычага с ответным отверстием внутри колонки. Закрепите деталь при помощи винта 1,5×4 (FP).

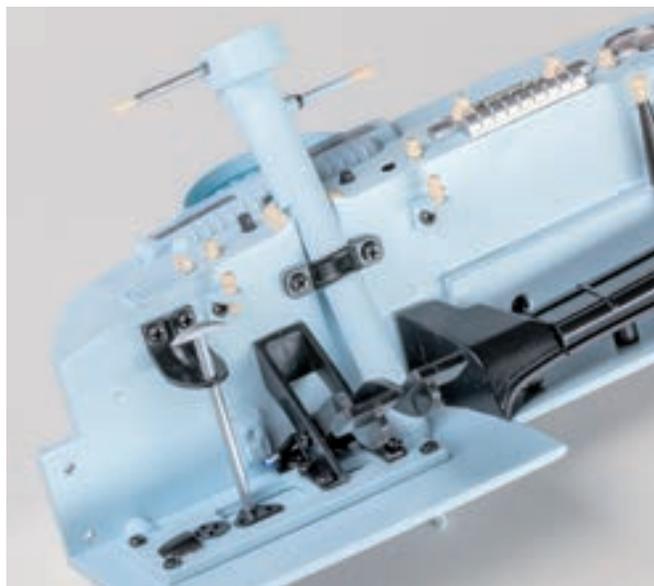
СБОРКА КОЛОНКИ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ



В отверстие, расположенное на задней стенке стакана колонки рулевого управления, вставьте вал переключения передач. Обратите внимание: в отверстии колонки и на конце вала имеются центровочные фаски. Вал переключения передач вставляется в отверстие только в одном положении.

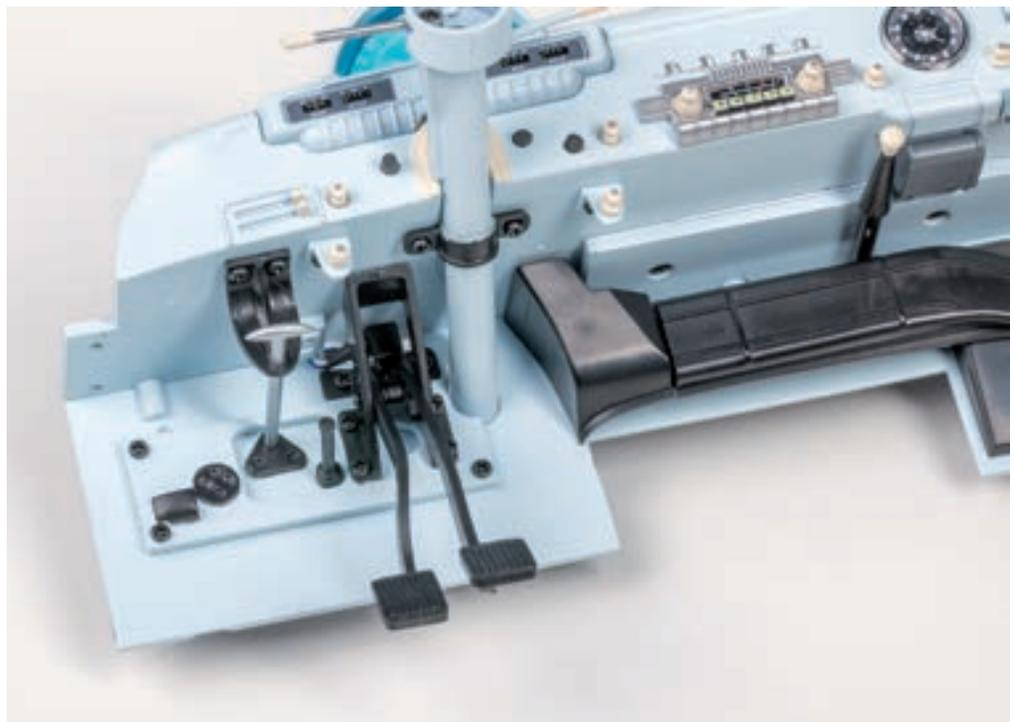
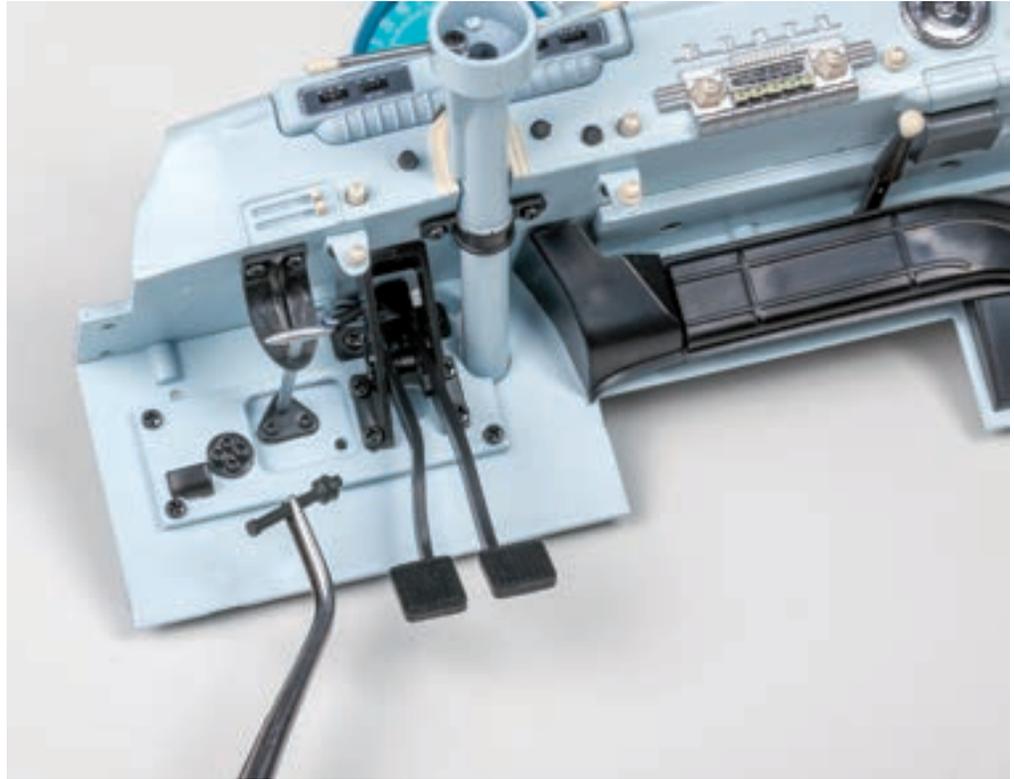


Поместите собранную колонку рулевого управления в прорезь с нижней стороны панели. При этом рычаг переключения указателей поворота должен располагаться относительно колонки слева, а рычаг переключения передач — справа. Закрепите колонку рулевого управления на нижней поверхности панели приборов двумя винтами 1,7×4 (AP).

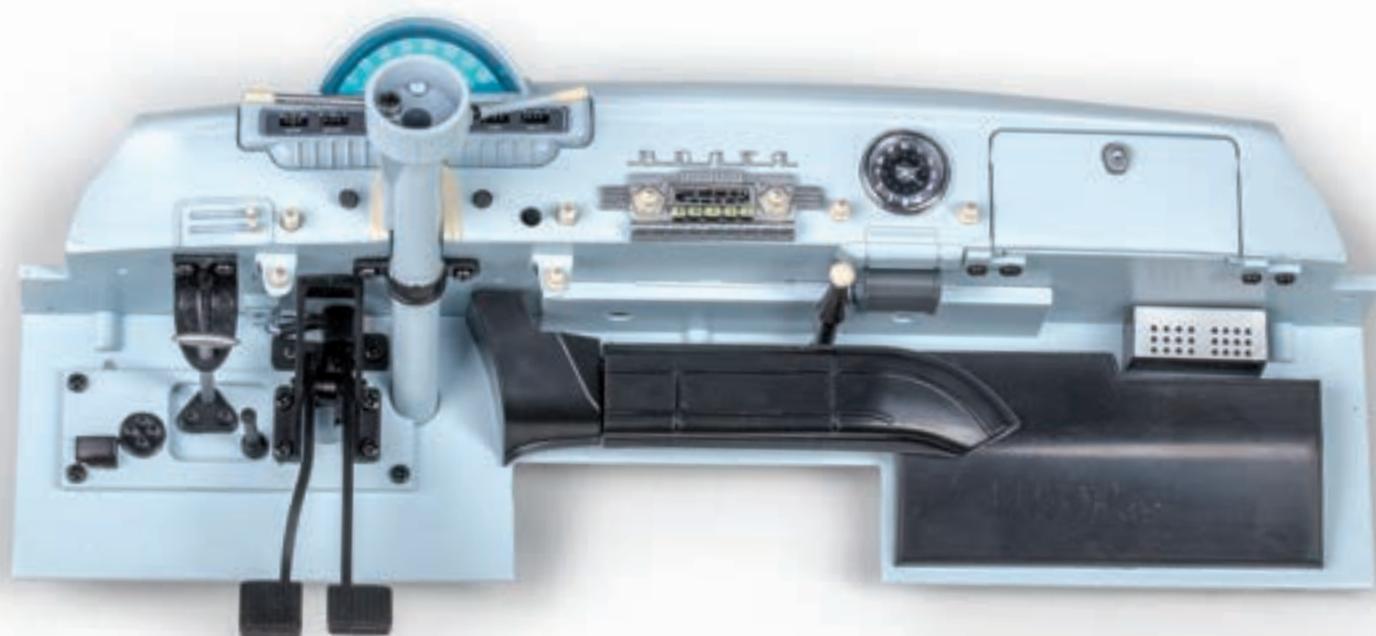


ЛИНИЯ СБОРКИ

Установите шток насоса централизованной смазки в отверстие обивки перегородки моторного отсека, расположенном левее кронштейна педалей. Деталь должна держаться в отверстии за счет трения. При неплотной фиксации воспользуйтесь клеем.



ЛИНИЯ СБОРКИ



СБОРКА КОЛОНКИ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ



Легковой автомобиль «Москвич-427» с кузовом «универсал»

Первый «Москвич-408» сошел с конвейера осенью 1964 года. Однако запуск в производство его грузопассажирской модификации с кузовом «универсал» затянулся — лишь весной 1967 года увидел свет первый серийный «Москвич-426». Но уже в октябре того же года на Московский завод малолитражных автомобилей с Уфимского

моторного завода стали поступать новые двигатели модели «Москвич-412». На следующий год уфимцы освоили массовое производство 412-го двигателя. И под его установку МЗМА реконструировал моторный отсек всех выпускаемых автомобилей, в том числе универсала, который получил наименование «Москвич-427».

«МОСКВИЧ-427»

Поскольку новый кузов допускал установку как нового, так и старого мотора, то внешне модели универсалов «Москвич-426» и «Москвич-427» никак не отличались друг от друга. У «Москвича-427» первых выпусков была та же облицовка радиатора с двумя или четырьмя круглыми фарами, как и у «Москвича-408» или «Москвича-426». Только сев за руль или просто заглянув в салон через окно, можно было легко «опознать» модель. У «Москвича-427», как и у всех модификаций с новым двигателем, рычаг переключения передач устанавливался на тоннеле пола, а у «Москвича-426», как у всех машин с 408-м мотором, рычаг располагался на рулевой колонке. Накануне нового, 1970 года был проведен рестайлинг базового седана: он получил облицовку с прямоугольными фарами фирмы FER (ГДР) и новую заднюю часть кузова. Универсалу достались только новая облицовка и фары — сзади ничего не изменилось, но это было вполне закономерно.

В начале 1970-х АЗЛК взялся подгонять салон «Москвича» под нормы пассивной безопасности. Появились «мягкий» корпус приборной панели, новые обшивки дверей и стоек. Но внедрялось это прежде всего на машинах с 412-м двигателем. Таким образом, «Москвич-427» раньше, чем «Москвич-426», получил «мягкую» панель.

Доработанные автомобили соответствовали вступившим в силу международным нормам безопасности (во многом с этим связана и установка на «Москвич» новых импортных фар спереди) и могли без ограничений поставляться на экспорт. Поэтому они обозначались

УНИВЕРСАЛ ДОРАБОТАЛИ В СООТВЕТСТВИИ



«Москвич-427» из бывшей заводской музейной коллекции АЗЛК

как «Москвич-427ИЭ», где буквы ИЭ, по идее, как раз и обозначали улучшенную экспортную версию.

Нужно понимать, что хотя эти изменения делались в первую очередь для поддержки экспортной программы «Москвичей», они были внедрены на всех машинах, в том числе и поступавших на внутренний рынок. Поэтому в данном случае буквы ИЭ в индексе просто указывали на более надежное (в том числе с точки зрения пассивной безопасности) исполнение машины.

В серийном производстве заднюю дверь универсала начали делать двухстворчатой, с горизонтальной линией разъема — то есть верхняя застекленная половинка двери поднималась вверх, а нижняя часть, как борт платформы грузовика, откидывалась вниз. Причем открывать приходилось сначала нижнюю, а только затем верхнюю половину. В те годы считалось, что откинутая вниз створка служит дополнительной опорой при перевозке длинномерных грузов. Но, как показала практика, при погрузке тяжелых вещей надо было подходить к универсалу как можно ближе, и откинутая вниз створка только мешала. Груз неизбежно приходилось укладывать сначала на створку, а уже потом продвигать внутрь. Поэтому к концу 1972 года дверь на универсальном «Москвиче» сделали единой, поднимающейся вверх.

Казалось бы, производить одинаковые задние боковые двери седана и универсала проще, но задние двери на универсалах были измене-

С ПРИНЯТЫМИ НОРМАМИ БЕЗОПАСНОСТИ



Рекламная съемка «Москвича-427» для Автоэкспорта



«Москвич-427» — раллийная техничка — демонстрировался на юбилейной выставке «50 лет Советскому автопрому» на ВДНХ СССР

КУЗОВ 427-Й МОДЕЛИ СОХРАНИЛ

ны. Причина такой «гибкости» заключалась в том, что рамки дверей «Москвичей» этого семейства были тонкими, простыми в производстве, их изготавливали отдельно и потом приваривали к единому для седанов и универсалов основанию двери. Поэтому изменить верхнюю часть двери не составило особого труда. Зато облик машины получился более гармоничным, и модернизированная дверь лучше сочеталась с удлинённым универсальным типом кузова. Да и садиться в такую машину стало удобнее.

Были у кузова-универсала определенные недостатки. Например, он обладал меньшей жесткостью, чем седан, поэтому часто от перегрузки появлялись усталостные трещины, особенно в районе стоек. Кроме того, он сильнее деформировался при авариях, даже при лобовых ударах, что подтвердили краш-тесты, проводившиеся в начале 1970-х на Дмитровском полигоне. При ударе сзади универсальный кузов по определению страдал сильнее, чем седан, но у «Москвича» ремонт затрудняло обилие металлических усилителей и полостей. Интересно, что кузов «Москвичей» 426-й и 427-й моделей сохранил ряд элементов, перешедших по наследству от предыдущего универсала — «Москвича-423».

Тыльной стороной спинки заднего сиденья осталась такая же стальная панель с острыми краями и продольными ребрами жесткости — когда сиденье складывали, она становилась частью пола грузового отсека. Позади сиденья пол багажного отсека был настелен на определенном расстоянии от днища кузова — чтобы под ним остался выступ над редуктором заднего моста и поместилось запасное колесо. Доступ к запасному колесу, как и на 423-м, осуществлялся через большой люк.

Справа и слева от «запаски» под настилом пола оказались весьма вместительные полости. В них можно было положить как набор шоферского инструмента, включая домкрат и шинный насос, так и множество небольших вещей.

Но менее заметным, зато более значимым наследием «Москвича-423», сохранившимся у 426-го и 427-го, были все же детали не кузова, а задней подвески. Например, рессоры «Москвичей» обеих моделей ничем не отличались от тех, что применялись на их предшественниках 423-м и 424-м. У механиков было в ходу словосочетание «универсаловские рессоры», которые нельзя было установить на седаны 408-й и 412-й моделей. Рессоры седанов, в свою очередь, никак не вставали на универсал. У грузопассажирских машин они были короче и шире, чем у легковых.

Редуктор главной передачи универсала отличался от редуктора седана передаточным числом. Легковой машине полагались скоростные 4,22, а грузовой — силовые 4,55.

В 1960-х для каждой модели советского автомобиля предназначалась своя модель шин. Тринадцатидюймовая «резина» М-107 от «Москвича-408» не подходила универсалу и фургону по грузоподъемно-



Раллийные технички «Москвич-427», доверху нагруженные запасными частями, сопровождали нашу команду на международных соревнованиях

сти. Специально для универсалов и фургонов «Москвич» Московский шинный завод выпускал «грузовые» диагональные шины М-100. Они по диаметру были сопоставимы с 14-дюймовыми шинами «Волги» ГАЗ-24, и на «Москвиче» казались непропорционально большими. Всего с 1968 по 1976 год было выпущено 32 849 «Москвичей-427».

РЯД ЭЛЕМЕНТОВ ОТ «МОСКВИЧА-423»

Технические характеристики автомобиля «Москвич-427»

Число мест	4–5
Максимальная скорость, км/ч	140
Расход топлива	8,8 л/100 км
Размер шин	6,00-13 или 5,90-13

Масса

Снаряженная, кг	1100
Полная, кг	1500
На переднюю ось, кг	645
На заднюю ось, кг	855

Двигатель

Двигатель	УЗАМ-412, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см ³	1478
Степень сжатия	8,8
Максимальная мощность	75 л. с. при 5800 об/мин
Максимальный крутящий момент	11,4 кгсм при 3000–3800 об/мин
Коробка передач	механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая; амортизаторы гидравлические, телескопические
Задняя	зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

Рабочий	барабанный, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем; действует на все колеса
Стояночный	на задних колесах, с механическим приводом

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)

НОВИНКА



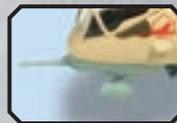
✦ ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



✦ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ



✦ КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ

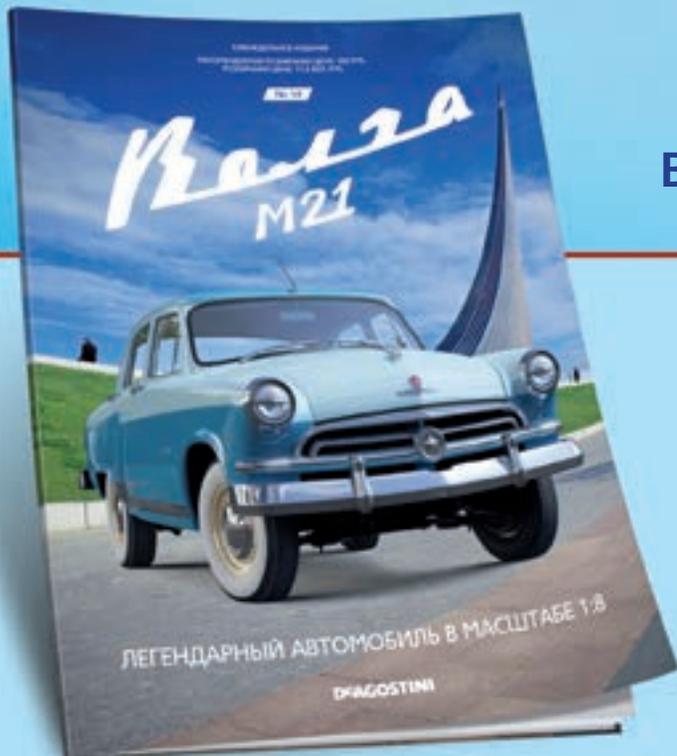


✦ ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72

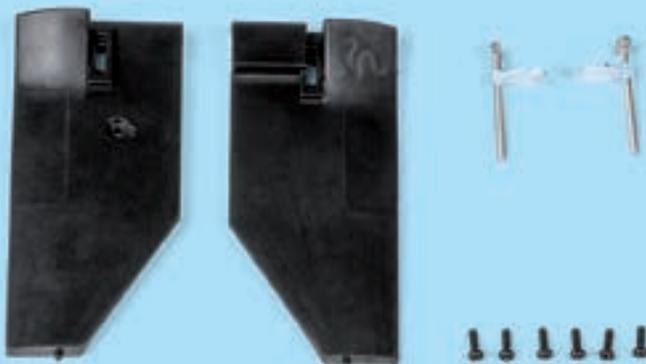


Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



НЕ ПРОПУСТИТЕ СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+