

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 499 РУБ.

МАСШТАБ 1:8

№ 3

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI





УАЗ-469

«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник», № 3, 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 с третьего выпуска: 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.
Соблюдайте 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. 3–5 © 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): 18.05.2020
Дата выхода в России: 08.09.2020

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



GROUP

С момента основания УльЗИСа в 1941 году потребности предприятия в электричестве с горем пополам покрывала временная электростанция, состоявшая из трех дизель-генераторов. Но в сентябре 1943 года все три дизеля разом вышли из строя — износ шеек коленчатых валов оказался запредельным. Отремонтировать дизели не могли около пяти месяцев, при этом сообщалось, что рабочие не только производят ремонт, но и «исправляют недостатки конструкции зарубежных дизелей», чем и объяснялась задержка.

Наконец терпение у Государственного Комитета Обороны (ГКО) лопнуло, и в апреле 1944 года сборку грузовиков ЗИС-5, с таким трудом налаженную в Ульяновске, передали в город Миасс Челябинской области — на другой филиал эвакуированного завода. Заодно демонтировали и отправили на Урал оборудование главного конвейера, автоматного, кузовного, механо-прессового, шасси, термического, волоочильно-заготовительного, инструментального и других цехов. Вместе с оборудованием в Миасс уехали и лучшие кадры Ульяновского завода. Вскоре дошла очередь и до дизель-моторного производства, работки по которому передавались строящемуся автозаводу в Новосибирске. Это означало крах УльЗИСа. На предприятии поползли слухи о полном свертывании автопроизводства и переориентации завода на выпуск другой продукции.

Спас завод его директор Е. А. Дундуков (бывший заместитель главного инженера московского завода им. Сталина) — он сумел убедить руководство отрасли в необходимости продолжать выпуск автомобилей в Ульяновске. Согласно постановлению ГКО от 26 августа 1945 года, Ульяновский автомобильный завод становился дублером Горьковского автозавода имени Молотова и переориентировался на выпуск «полупоток» ГАЗ-ММ (с годовым объемом 65 тыс. шт.), легковых вездеходов ГАЗ-67 (10 тыс. шт.) и изготовление автомобильных моторов (не менее 30 тыс. шт. на комплектацию для других предприятий).

ДИРЕКТОР УЛЬЗИСА Е.А. ДУНДУКОВ УБЕДИЛ РУКОВОДСТВО В НЕОБХОДИМОСТИ ПРОДОЛЖАТЬ ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ В УЛЬЯНОВСКЕ

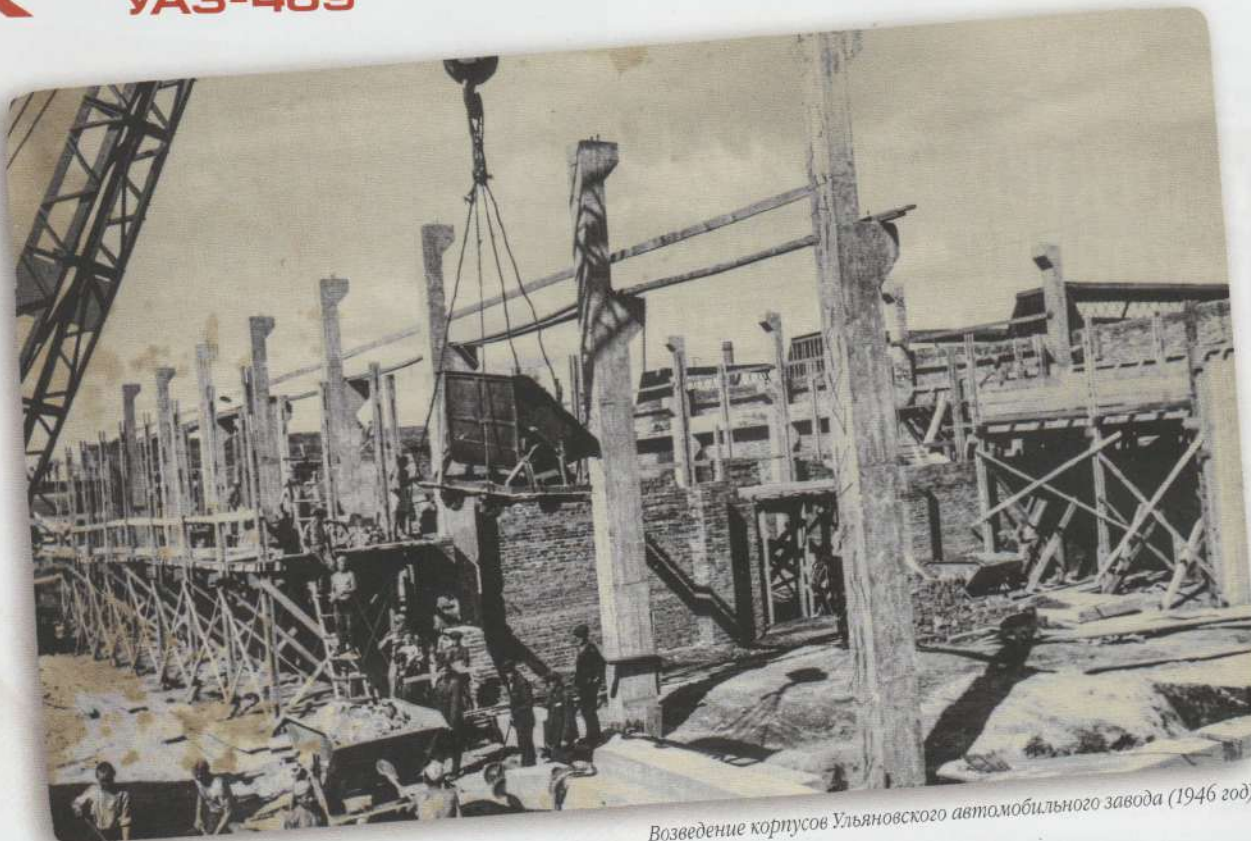
Уже осенью 1945 года вместе с партиями различного оборудования и технической документации в Ульяновск прибыла группа специалистов с Горьковского автомобильного завода: конструкторы, технологи и наладчики. Проблема с кадрами на будущем Ульяновском автозаводе стояла очень остро, ведь после окончания Великой Отечественной войны большинство зисовцев вернулись обратно в Москву. Но и Горьковский автозавод не спешил делиться с Ульяновском своими кадрами: в Горьком в это время как раз осваивали производство новых послевоенных моделей — «Победы», ГАЗ-51 и ГАЗ-63. Именно поэтому и возникла идея с передачей производства устаревших, но еще

пользующихся спросом в народном хозяйстве автомобилей, на родину В. И. Ленина — они должны были уступить место новым моделям на сборочных конвейерах в Горьком.

Кадровые вопросы УльЗИСу пришлось решать собственными силами. В марте 1946 года по инициативе прибывшего из Горького Ф. М. Иванова, который был назначен начальником ЦКБ, в Ульяновске организовали курсы конструкторов по проектированию технологической оснастки. Весной того же года ведущие конструкторы завода стали проводить занятия с группами молодых ульяновцев и демобилизованных военных. Воспитанием специалистов собственными



Строительство литейного цеха (1946 год)



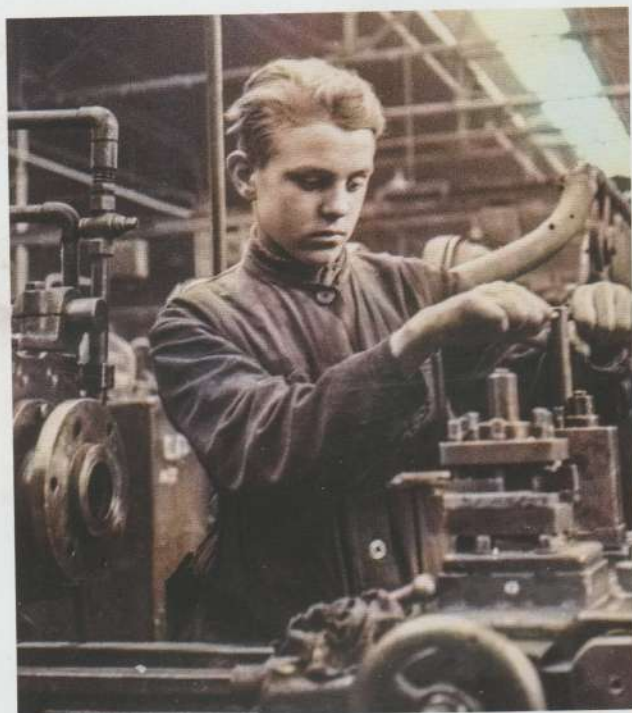
Возведение корпусов Ульяновского автомобильного завода (1946 год)

силами занялись и в технологическом отделе. Многие из окончивших эти курсы стали настоящими мастерами своего дела и впоследствии занимали на УАЗе ответственные посты.

Особое внимание на заводе в это время уделялось строительству и запуску в работу теплоэлектроцентрали (ТЭЦ). По образному выражению главного инженера проекта, ТЭЦ — это фабрика электроэнергии и тепла. Начало строительства теплоэлектроцентрали пришлось на лето 1945 года, и именно ТЭЦ стала символом возрождения завода на новой территории: есть ТЭЦ, есть и будущее у предприятия. В сентябре заложили фундамент теплоцентрали, а 8 октября 1945 года уложили первый кирпич в кладку дымовой трубы. Ровно через пять месяцев, 8 марта 1946 года, кладка 70-метровой трубы была закончена. Вскоре возвели и здание самой ТЭЦ.

Первый ток ТЭЦ дала 31 декабря 1946 года, когда начальник электроцеха Иван Михайлович Безбородов включил турбогенератор в рабочую сеть. Первоначально на ТЭЦ использовали мазут, подаваемый насосом из цистерны прямо в форсунки котла. Однобарабанные

водотрубные котлы ТЭЦ были рассчитаны на рабочее давление в 35 атм, при этом производительность каждого котла примерно равнялась производительности 25 паровозных котлов. Из-за повышенного рабочего давления

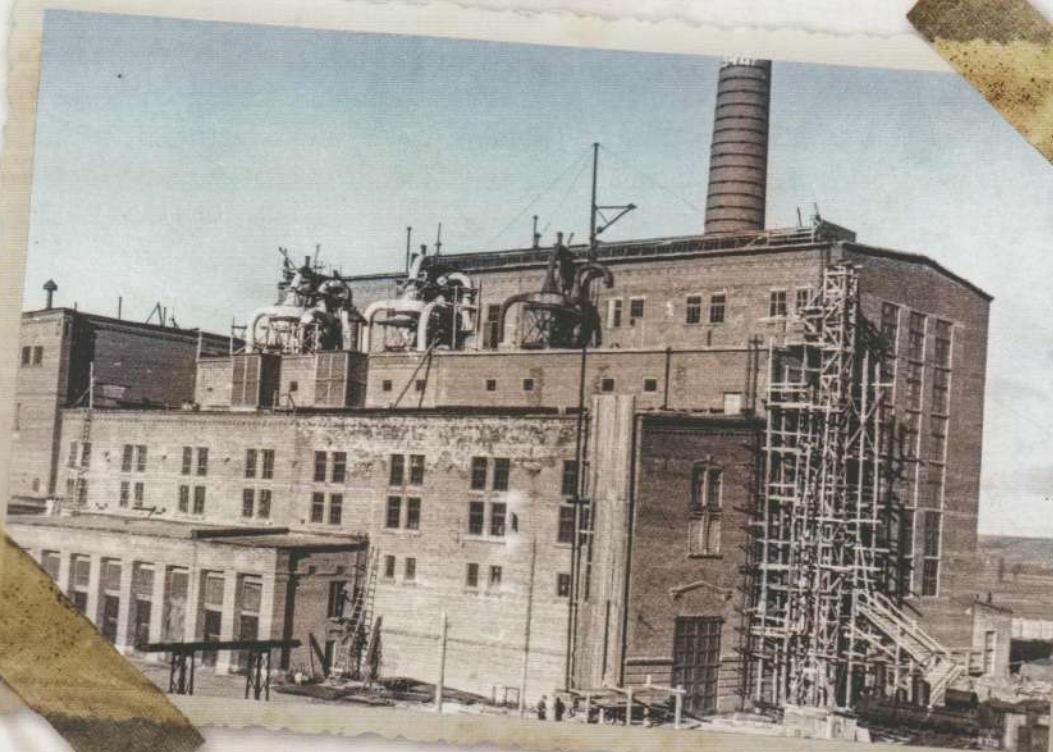


А. Каленков — передовик производства, год назад окончивший ремесленное училище (1947 год)

ТЕПЛОЭЛЕКТРОЦЕНТРАЛЬ СТАЛА СИМВОЛОМ ВОЗРОЖДЕНИЯ ЗАВОДА НА НОВОЙ ТЕРРИТОРИИ: ЕСТЬ ТЭЦ, ЕСТЬ И БУДУЩЕЕ У ПРЕДПРИЯТИЯ

котлов высокие требования предъявлялись к качеству питающей воды. Это вызвало необходимость сооружения водоумягчительной станции, где производилась очистка и умягчение свияжской воды. Впервые в Советском Союзе водоумягчительную станцию оборудовали оригинальным компактным аппаратом «Спиратор». Но мазут недолго служил топливом для котлов. Вскоре его заменил карагандинский уголь, который сжигался факельным процессом в пылевидном состоянии. Для размола угля в котельной пришлось установить шаровые мельницы, откуда готовая угольная пыль собиралась в промежуточные бункеры и вентилятором вдувалась в топку котла.

Еще при строительстве теплоэлектроцентрали многие опасались, что мелководной Свияги не хватит для постоянного обеспечения мощной ТЭЦ, поэтому дополнительно возвели земляную плотину на реке возле бывшей Сахаровской мельницы. Но эти усилия не принесли желаемого результата: вода почти не накапливалась, а весенние паводки регулярно разрушали плотину. В 1949 году Свиягу пришлось перегородить сплошной бутовой перемычкой прямо напротив ТЭЦ. Но эксперимент в целом удался: позднее, в 1951 году временную плотину заменил постоянной, поднявшей уровень воды в Свияге до 2,5 м. Проблема снабжения ТЭЦ водой была решена.



ТЭЦ нового
Ульяновского
автомобильного
завода



«Полуторка» ГАЗ-ММ ульяновского производства

ГАЗ-ММ

С осени 1947 года Ульяновский автомобильный завод имени Сталина (УльЗИС) освоил производство автомобиля ГАЗ-ММ грузоподъемностью 1,5 т, переданного для производства в Ульяновск с Горьковского автомобильного завода имени Молотова.

Машины, выпускавшиеся в Ульяновске, были полностью идентичны горьковским грузовикам послевоенного производства. Более того, первое время для их сборки использовалось довольно много комплектующих, привозимых из Горького, так как не все производства нового автозавода начали работать в полную силу. Однако этот «переходный» период продлился недолго — уже в 1949 году выпуск грузовиков ГАЗ-ММ в Горьком полностью прекратили, а все оставшееся оборудование передали в Ульяновск. Отныне Ульяновский автозавод становился единственным в стране предприятием, выпускающим «полуторки» ГАЗ-ММ. 13 марта 1949 года с конвейера завода сошел юбилейный 10-тысячный грузовик. К этому времени удалось достичь суточного темпа сборки — 140 машин за две смены.

Хотя в Горьком еще в 1946–1947 годах многие введенные во время войны упрощения ГАЗ-ММ ликвидировали (вернули передние тормоза, фары, бортовую

платформу с открывающимися боковыми бортами), в наследство от военного времени у машины навсегда остались передние гнутые крылья и задняя стенка кабины из брезента.

Ко времени освоения производства в Ульяновске «полуторок» ГАЗ-ММ они считались морально и технически устаревшими. Анахронизмом выглядели передняя поперечная рессора и кантилеверные задние рессоры, нарекания вызывала слабая рама грузовика и мало-мощный (50 л.с.) двигатель. Но выпуск этих простых, дешевых и неприхотливых грузовиков сохранялся, поскольку во многих удаленных уголках страны пока еще не могли справиться с эксплуатацией более современных машин. Необходимо признать, что современные отечественные грузовики послевоенной разработки страдали многочисленными «детскими болезнями». Да и снабжение их запасными частями оставляло желать лучшего.

Положительные качества «полуторок» оценили в сельской местности — легкие и маневренные, они хорошо справлялись с распутицей на грунтовых дорогах, иной раз демонстрируя чудеса проходимости. «Полуторки» могли работать на низкосортном бензине, ремонтироваться и обслуживаться минимальным набором

МАШИНЫ, ВЫПУСКАВШИЕСЯ В УЛЬЯНОВСКЕ, БЫЛИ ПОЛНОСТЬЮ ИДЕНТИЧНЫ ГОРЬКОВСКИМ ГРУЗОВИКАМ ПОСЛЕВОЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

инструментов и приспособлений, а запасные части для автомобилей, выпускавшихся уже почти два десятка лет, не были дефицитом.

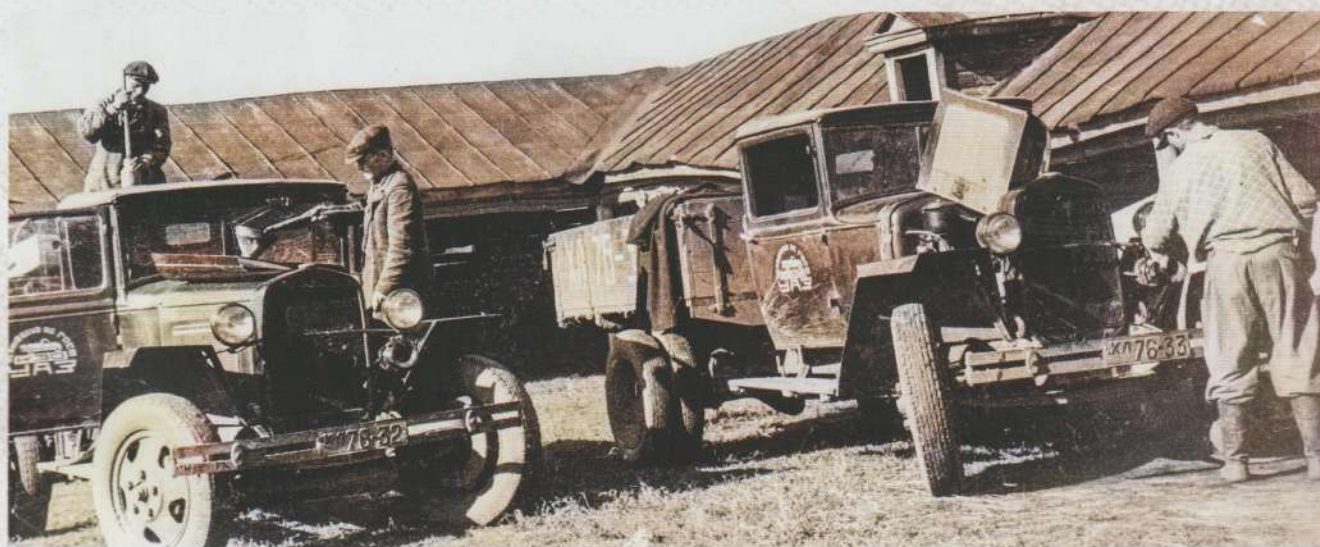
Всего в 1947–1951 годах в Ульяновске изготовили 75 964 «полуторки». Многие из них сходили с конвейера Ульяновского автозавода не в виде готовых бортовых грузовиков, а в виде шасси для дальнейшей установки на них различных надстроек. ГАЗ-ММ были особенно популярны у установщиков кузовов-фургонов (промтоварных и для перевозки хлебобулочных изделий). Кроме того, на шасси «полуторок» часто ставились пассажирские автобусные и санитарные кузова для автомобилей скорой медицинской помощи.

Понимая некоторую ущербность устаревшего грузовика, в Ульяновске попытались в 1949–1950 годах модернизировать его, исправив наиболее очевидные недостатки — в частности, оснастить машину задними полуэллиптиче-



С 1949 года Ульяновский автозавод, единственный в стране, выпускал грузовики ГАЗ-ММ

скими рессорами вместо кантилеверных и новым, более современным оперением. Но так как эта работа делалась с оглядкой на технологические и производственные возможности еще неокрепшего молодого автозавода, получилось не очень удачно. После этого на заводе больше не пытались улучшать устаревшую машину, а решили создать новую «полуторку» — УАЗ-300.



«Полуторки» экспериментального цеха Ульяновского автозавода перед отправкой на испытания





 УАЗ-469



Штабные автомобили «Руссо-Балт» в царской армии (Новый Петергоф, 1912 год). На переднем плане: командир учебной роты подполковник П. И. Секретов, начальник ОВОСО ГУТШ генерал-лейтенант Ф. Н. Добрышин, начальник ГУТШ генерал от кавалерии Я. Г. Жилинский, военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов

АРМИИ НУЖНЫ АВТОМОБИЛИ

Автомобилизация русской царской армии шла медленно. Во многом это было связано с тем, что в Российской империи фактически отсутствовали автомобильные заводы. Изготовление автомобилей было уделом небольших мастерских или частных фабрик с минимальным количеством выпущенных экземпляров.

Причем предпочтение отдавалось изготовлению или очень простых и дешевых, или, наоборот, очень дорогих и престижных легковых автомобилей, не пригодных к армейской службе.

Тем не менее, к числу первых отечественных автомобильных предприятий можно смело отнести «Машиностроительный, чугуно-литейный и котельный завод Г. А. Лесснера», сотрудничество которого с талантливым русским инженером-конструктором Борисом Григорьевичем Луцким заложило основы автомобильного производства в России. В 1901 году предприятие прекратило ставшее невыгодным производство паровых машин и котлов и начало переговоры с немецкой фирмой «Даймлер» (*Daimler*) о постройке по лицензии двигателей внутреннего сгорания и автомобилей. Оце-

нивая роль завода в развитии русского автомобилестроения, петербургский журнал «Автомобилист» в № 4 за 1908 год писал: «В России единственным заводом, строящим автомобили современного типа, является завод Г. А. Лесснера... К чести завода следует приписать то обстоятельство, что он в действительности строит свои машины, а не собирает их из заграничных частей».

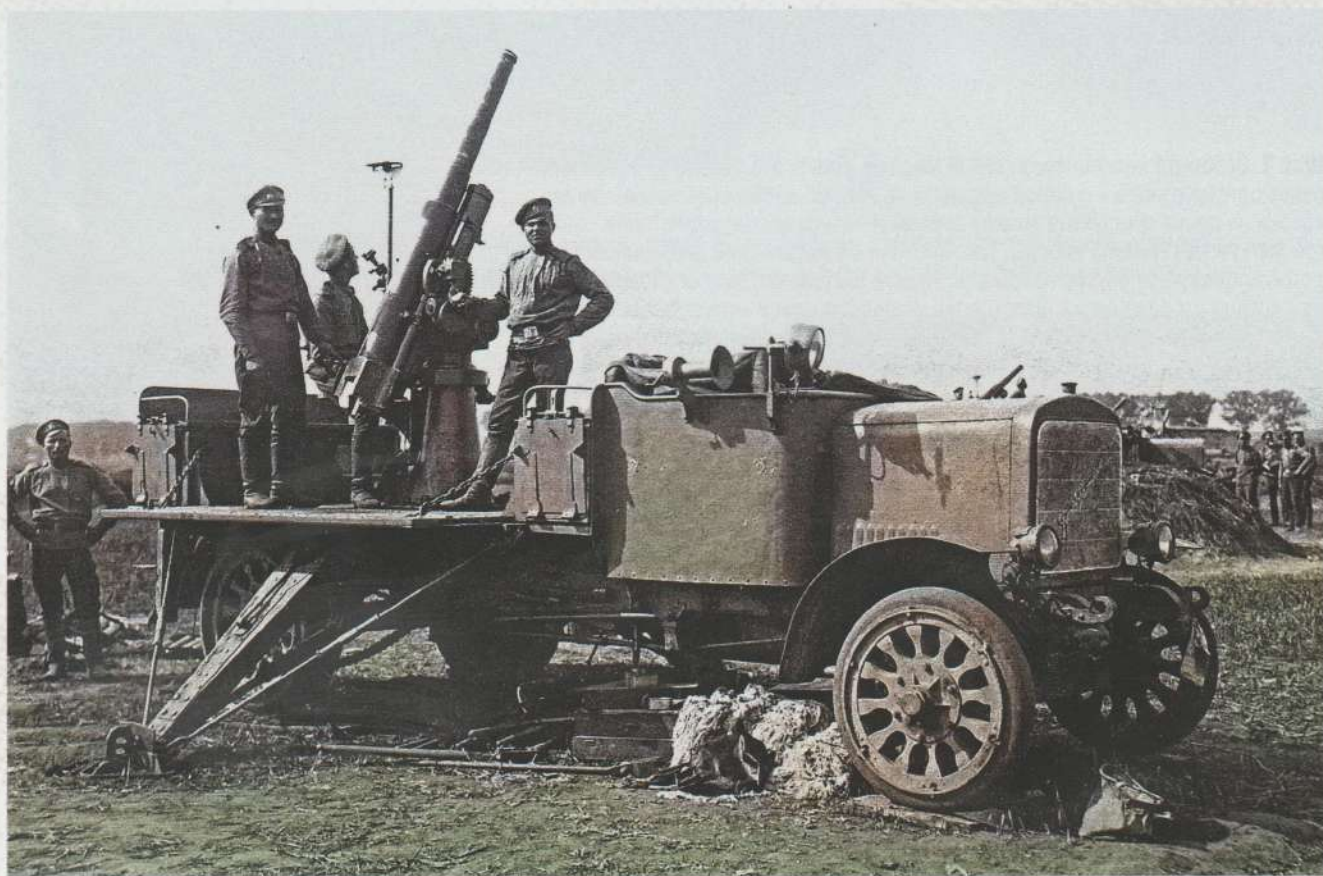
По-настоящему промышленное производство автомобилей в царской России удалось освоить только на Русско-Балтийском вагонном заводе (РБВЗ) в Риге, создав при нем в 1908 году самостоятельный автомобильный отдел. Помимо легковых автомобилей, в Риге в 1912 году организовали выпуск грузовиков, надеясь заинтересовать ими не столько частные компании, сколько военное ведомство, долговременное сотрудничество с которым гарантировало устойчивый сбыт автомобилей. Первый русский автомобильный завод просуществовал семь лет, выпустив порядка 500 машин. В связи с началом Первой мировой войны и приближением фронта к Риге в июле-августе 1915 года была проведена срочная эвакуация РБВЗ из Риги со всем оборудованием и персоналом. Автомобильный

В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ИЗГОТОВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ БЫЛО УДЕЛОМ НЕБОЛЬШИХ МАСТЕРСКИХ ИЛИ ЧАСТНЫХ ФАБРИК

отдел эвакуировали в Петроград, в плохо приспособленные для изготовления автомобилей помещения, что фактически привело к остановке их производства. К этому моменту стало совершенно ясно, что современная война невозможна без автомобилей: именно от них во многом зависела маневренность и боеспособность армии, они позволяли быстро перебрасывать подразделения с одного участка фронта на другой, обеспечивали подвоз боеприпасов и провизии, осуществляли

эвакуацию раненых, устойчивую связь между командными пунктами.

Но к началу военных действий отечественная автомобильная промышленность не получила должного развития, а значит не могла в полной мере обеспечить автомобилями армию. Отсутствие отечественного автомобилестроения делало Россию полностью зависимой от импорта, ставя под угрозу ее оборонительные возможности.



Зенитное орудие, установленное на шасси грузовика «Руссо-Балт» тип Т 40/65

СБОРКА КОЛЕСА

- | | |
|----|-----------------------------------|
| 1 | колесо рулевого управления |
| 2 | покрышка |
| 3 | кнопка звукового сигнала |
| 4 | вал колеса рулевого управления |
| 5 | диск колеса |
| 6 | щит переднего тормоза |
| 7 | тормозной барабан |
| 8 | ступица колеса |
| 9 | крышка ступицы колеса |
| 10 | тройник |
| 11 | штуцер тормозного цилиндра, 2 шт. |
| 12 | винт 2,0×7 (FM), 5 шт. |
| 13 | винт 2,0×4 (GM) |

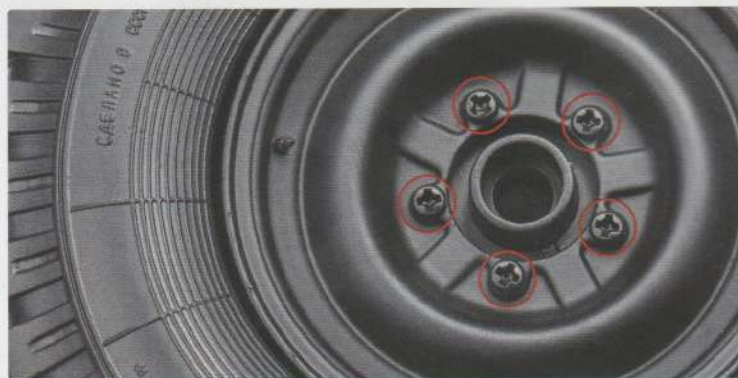


Шаг 1. Соберите колесо масштабной модели. Для этого положите покрышку поверх диска колеса и с силой надавите на нее. Во избежание повреждения краски на диске проложите между диском и поверхностью стола ткань или другой мягкий материал. Реборды, расположенные на внешней окружности диска, должны оказаться внутри покрышки. Будьте аккуратны: ниппель, расположенный на лицевой стороне диска, изготовлен из пластмассы и может быть поврежден. Для облегчения процесса можно нагреть покрышку (материал покрышки при нагревании становится более мягким). Для этого достаточно опустить покрышку в горячую воду или прогреть ее бытовым феном. Не стоит пользоваться источниками открытого огня, поскольку велика вероятность повреждения детали.

Шаг 2. С внутренней стороны тормозного барабана установите ступицу колеса. Центральная часть ступицы должна проходить сквозь отверстие барабана на внешнюю сторону. Совместите центровочный выступ ступицы с ответным пазом барабана. При этом должны совпасть пять отверстий для крепления колеса.



Шаг 3. Поместите собранные детали внутрь диска колеса таким образом, чтобы центральная часть ступицы оказалась на внешней стороне диска колеса. Закрепите установленные детали пятью винтами 2,0x7 (FM) с лицевой стороны диска.



Шаг 4. Установите крышку ступицы в центральное отверстие диска. В дальнейшем при установке колеса на мост крышку необходимо будет снять. Поэтому не следует плотно фиксировать ее на ступице или пользоваться клеем для крепления детали.



Шаг 5. Внимательно осмотрите штуцеры тормозных цилиндров и тройник. На установочных штырях деталей имеются центровочные фаски для правильной установки их на тормозной щит.



Шаг 6. Установите штуцеры тормозных цилиндров в отверстия щита переднего тормоза. При правильной установке штыри штуцеров, предназначенные для установки тормозных трубок, должны быть направлены в разные стороны.



СОВЕТЫ МОДЕЛИСТУ

- Пластиковые детали изготовлены из так называемого АБС-пластика, поэтому при соединении деталей необходимо пользоваться клеем для АБС-пластика (клей аналогичен тому, который используется для склейки при сборке масштабных моделей). При нанесении клея на поверхность верхний слой детали растворяется: при склеивании двух деталей они превращаются в одно целое практически без видимого клеевого шва. В случае склеивания пластмассовой и металлической деталей допустимо использовать клей на основе цианакриловой кислоты (более распространенные названия — «суперклей», «циакрин», «цианоакрилат»). Потребуется небольшое количество такого клея. В противном случае излишки клея при высыхании могут образовывать несмываемый осадок белого цвета. По характеру воздействия данный клей отличается от клея для АБС-пластика: он не растворяет поверхность, а, наоборот, создает довольно прочную и незластичную прослойку между двумя деталями. Поэтому даже незначительная деформация клеевого шва приводит к его разрушению (детали «расклеиваются»). При использовании любого клея соблюдайте меры предосторожности, работайте в хорошо проветриваемом помещении и не допускайте попадания клея на руки, лицо и особенно в глаза.

Шаг 7. Аналогичным образом установите тормозной тройник на щит переднего тормоза. Детали должны плотно держаться на щите. При необходимости можно дополнительно зафиксировать их клеем.



Шаг 8. С тыльной стороны колеса рулевого управления установите вал. Для этого совместите центровочные метки отверстия рулевого колеса с фаской на валу. С усилием вставьте вал в отверстие руля. Зафиксируйте детали винтом 2,0×4 (GM).



Шаг 9. На этом этапе сборки не рекомендуется плотно устанавливать кнопку звукового сигнала в центральное отверстие колеса рулевого управления. В будущем придется повторно разбирать этот узел. Во избежание потери кнопки звукового сигнала установите ее на свое место и слегка прижмите, чтобы была возможность вытащить ее обратно.



ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОЩЕРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

выпуск 5
Подарок 1



**КОВРИК
для МОДЕЛИЗМА (размер А3)**

Пользное дополнение для удобной сборки

выпуск 7
Подарок 2



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

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

выпуск 14
Подарок 3



**КОМПЛЕКТ ПОКРЫШЕК
УНИВЕРСАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

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

выпуск 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, доплативая с 10-го выпуска

Оформляйте премиум-подписку и получите 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
детальками

ПРЕМИУМ-3

★ **ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**
★ **НАБОР ДЛЯ АПГРЕЙДА**



**+89₽
+99₽**

скидка 10%

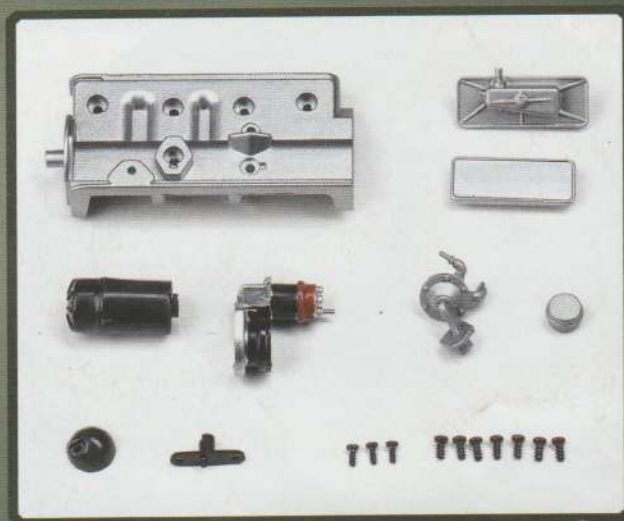
*Количество товаров ограничено. Отправка осуществляется в случае наличия товара на складе.

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида подарков. Подарки отправляются подписчику по цене 1 р.



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ
В 4-М ВЫПУСКЕ ЖУРНАЛ
И НОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ ДВИГАТЕЛЯ!



DeAGOSTINI

16