ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН., 850 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 4

ЗАЗ-968А

БАГАЖНИК ИЛИ КОСМЕТИЧКА?
САМЫЙ НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
С ВЕТЕРКОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ ВАС ПРОКАТИТ «ЗАПОРОЖЕЦ»

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №4, 2009

РОССИЯ
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т, д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т, д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии для читателей России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской, д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ

Телефон бесплатной горячей линии для читателей Украины: 8-800-500-8-400

Свидетельство о регистрации СМИ Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.
Рекомендуемая цена:
199 руб., 34.90 грн., 850 тенге
ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2/3: ООО «Де Агостини»;
4: частная коллекция М. Шелепенкова;
5: (верх, лев) ООО «Де Агостини»;
5: (низ, лев и центр, лев) частная коллекция М. Шелепенкова;
5: (верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
6: (центр, все) © Киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (верх, лев, верх, прав, центр, лев, низ, лев) частная коллекция М. Шелепенкова;
7: (верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
8/13: (все) ООО «Де Агостини»;
14/15: (все) частная коллекция М. Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова.

Автомобиль ЗАЗ-968А для съемки любезно предоставлен Андреем Агаповым (г. Москва).

У советских граждан к «Запорожцу» особое отношение. Все в этой машине было по-своему. Не как у других! Двигатель воздушного охлаждения расположен сзади, а спереди, наоборот, багажник, который больше напоминал увеличенный в размерах «бардачок» — туда входил не каждый чемодан. Дверей в кузове всего две, несмотря на два ряда сидений, — на задние приходилось пробираться с большим трудом. Колеса автомобиля не имели дисков, в привычном понимании этого слова, а только обода. А про заимствованную у танка конструкцию торсионной передней подвески можно вообще не вспоминать. Не автомобиль, а анекдот!

История создания

И в то же время «Запорожца» любили! Благодаря доступной цене для многих он оказывался первой собственной семейной машиной, а что это значило в СССР, людям старшего поколения объяснять не приходится.

Машина подкупала простотой в обслуживании и экономичностью в эксплуатации.

А о высокой ремонтопригодности «Запорожцев» до сих пор слагают легенды — двигатель с машины снимался за минимальное время силами всего двух человек и так же легко полностью перебирался «на коленке».

Что особенно важно, «Запорожцы» обладали незаменимым свойством в России — высокой проходимостью по грунтовым и размытым дорогам. Поспорить в этом с ними могли, пожалуй, только полноприводные легковые автомобили. Отличной проходимости «Запорожцев» способствовала полностью независимая подвеска всех колес, высокий клиренс и плоское днище без выступающих элементов трансмиссии, а также хорошо нагруженные ведущие колеса (на них всегда приходилось не менее 60% от общего веса машины). И только «Запорожец» из всех легковых автомобилей мог спокойно идти по колее грузового автомобиля без боязни свернуть что-нибудь себе на днище. А в совсем тяжелой ситуации, когда «Запорожец» все же застревал, вытолкнуть легкую машину не составляло особого труда силами экипажа.

Высокая жесткость двухдверного кузова «Запорожца» позволяла устанавливать на его крыше безразмерные багажники для перевозки скарба, а наиболее продвинутые пользователи умудрялись цеплять к машине даже специальный грузовой прицеп. При таких выдающихся способностях «Запорожцы» числились в любимчиках у начинающих автолюбителей, туристов, дачников, пенсионеров… да практически у всех!

Автомобили ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А относятся к третьему поколению легковых автомобилей Запорожского автомобильного завода «Коммунар». 968-я была призвана сменить на конвейере в 1971 году предыдущую модель ЗАЗ-966, и отличалась от нее в основном более современным оформлением кузова, а также улучшенной приборной панелью, передними тормозами с двумя рабочими цилиндрами на каждом колесе и измененной внешней светотехникой.

Однако к 1973 году во всем мире ужесточились требования к пассивной безопасности автомобилей, что вынуждало производителей дорабатывать выпускаемую продукцию до приемлемого уровня, чтобы сохранить за собой рынки требовательной Европы. В результате проведенных работ по модернизации автомобиля появился новый вариант — ЗАЗ-968А «Запорожец». От базовой модели он отличался травмобезопасным рулевым механизмом с энергопоглощающим элементом в рулевом валу, тормозами с раздельным приводом на передние и задние колеса, с сигнализатором выхода из строя каждого контура, ремнями безопасности, «мягкой» панелью приборов и замком зажигания с противоугонным механизмом. В результате внедренных новшеств ЗАЗ-968А в первой половине 70-х годов успешно выдержал проверку на соответствие европейским требованиям по безопасности. Серийно модель выпускалась до 1980 года, поставляясь как на внутренний, так и на внешний рынок, при этом более простой вариант ЗАЗ-968 также продолжал производиться во все уменьшаемых количествах вплоть до 1978 года.

Для своего времени ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А внешне выглядели вполне достойно: небольшой пропорциональный кузов со скромной, но разумной отделкой. А вот внутри «Запорожец», несмотря на некоторые детали, унифицированные с «Жигулями», напоминал настоящую машину лишь отчасти. Для комфортного обитания четырех пассажиров в небольшом салоне места явно не хватало, поэтому длительные поездки в таком составе не рекомендовались. Оптимальная «загрузка» — два человека. В дальней дороге сиденья можно было быстро трансформировать в спальные места, устроившись, таким образом, на ночлег. Неопытного водителя в «Запорожце» могли удивить некоторые органы управления, которые благодаря заднемоторной схеме находились не на своих привычных местах. Так ручка «подсоса» спряталась… между передними сиденьями, а рычажок замка капота — за средней стойкой кузова. Много справедливых нареканий вызывал у автолюбителей автономный бензиновый отопитель, который работал из рук вон плохо. Ездить зимой, в мороз, на «Запорожце» крайне неприятно. А жарким летом возникала другая проблема — из-за недостаточного охлаждения двигатель машины был склонен к постоянному перегреву, и тогда бензонасос машины отказывался прокачивать топливо. Машина глохла в самый неподходящий момент и выручала лишь смоченная холодной водой тряпка, вовремя накинутая на упомянутый бензонасос для охлаждения.

Неопытного водителя в «Запорожце» могли удивить некоторые органы управления

Но были у V-образного четырехцилиндрового двигателя и свои преимущества перед другими — например, полнопоточный центробежный масляный фильтр хорошо справлялся со своими обязанностями и не нуждался в сменных фильтрующих элементах, а следовательно, в дополнительных расходных материалах.

Интересный момент — поскольку момент сил инерции в распределительном вале двигателя «Запорожца» не был уравновешен, в его конструкцию, внутрь, ввели дополнительный вал с противовесами. Он вращался с тем же числом оборотов, что и распределительный, но в противоположном направлении.

В целом ресурс мелитопольского двигателя оказался небольшим, номинально 125 000 км, а реально не более 40–50 тыс. км, так как у владельцев не всегда хватало возможностей правильно ухаживать за двигателем и заливать в него масло надлежащего качества.

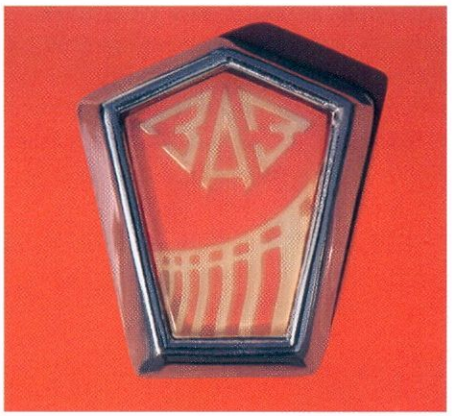
Сами двигатели с воздушным охлаждением при работе издавали нещадный грохот с характерным завыванием воздушного осевого вентилятора — такое нагромождение звуков трудно спутать с работой другого мотора и «Запорожец» можно было быстрее услышать, чем увидеть.

Еще одна удивительная способность автомобиля — постоянно нарушающиеся углы установки колес, из-за чего «Запорожцы» постоянно колесили по дорогам «вразвалочку». Вернуть колесам первоначальное положение достаточно сложно и многие владельцы просто мирились с повышенным износом шин на своих машинах.

Опытный образец ЗАЗ-968А «Запорожец», 1973 год

Эмблема

Достопримечательность города Запорожье — плотина ДнепроГЭС, которая находится фактически прямо в центре города. Это массивное гидросооружение, построенное на волне энтузиазма первых советских пятилеток, являлось в СССР символом индустриальной эпохи и нашло свое отражение в эмблеме «Запорожца». В надкапотном пятиугольнике, над каскадом гидроэлектростанции, изображены стилизованные буквы ЗАЗ — Запорожский автомобильный завод. Фон эмблемы красный.



«Запорожец», пожалуй, был самым доступным легковым автомобилем за всю историю СССР. Новая машина в автомагазине стоила 3 500 рублей. Для сравнения, в те же годы ВАЗ-2101 «Жигули» стоил 5 500 руб., а ВАЗ-2103 «Жигули» — 7 500 руб. Понятно, что за такие деньги рассчитывать на какие-либо удобства в автомобиле не приходилось, но свою утилитарную задачу по доставке пассажиров «из пункта А в пункт В» «Запорожцы» выполняли.

Предсерийный образец ЗАЗ-968А «Запорожец», уже с короткими боковыми воздухозабрниками, на выставке осенью 1974 года

Серийный ЗАЗ-968А «Запорожец» 1975 года с повторителями поворотов на передних крыльях

А в это время...

1970 год

Отмечается столетие российского шампанского. В октябре 1870 года у озера Абрау и реки Дюрсо было создано удельное имение, принадлежавшее императору Александру II. Именно здесь в 1896 году в глубокие подземные тоннели заложили первые 16 000 бутылок игристого вина для шампанизации. В 1970 году, на Международной дегустации в Ялте брют «Абрау-Дюрсо» завоевал Гран-при, опередив по своим качествам знаменитые французские шампанские вина.

1972 год

На XX Олимпийских играх в Мюнхене серебряную медаль в личном первенстве и золотую в командном зачете завоевала советская спортсменка Елена Петушкова на коне по кличке Пепел. Газеты писали о «комбинации гармонии и легкости». Ни до, ни после того советский конный спорт не радовал своих поклонников такими выдающимися результатами.

1974 год

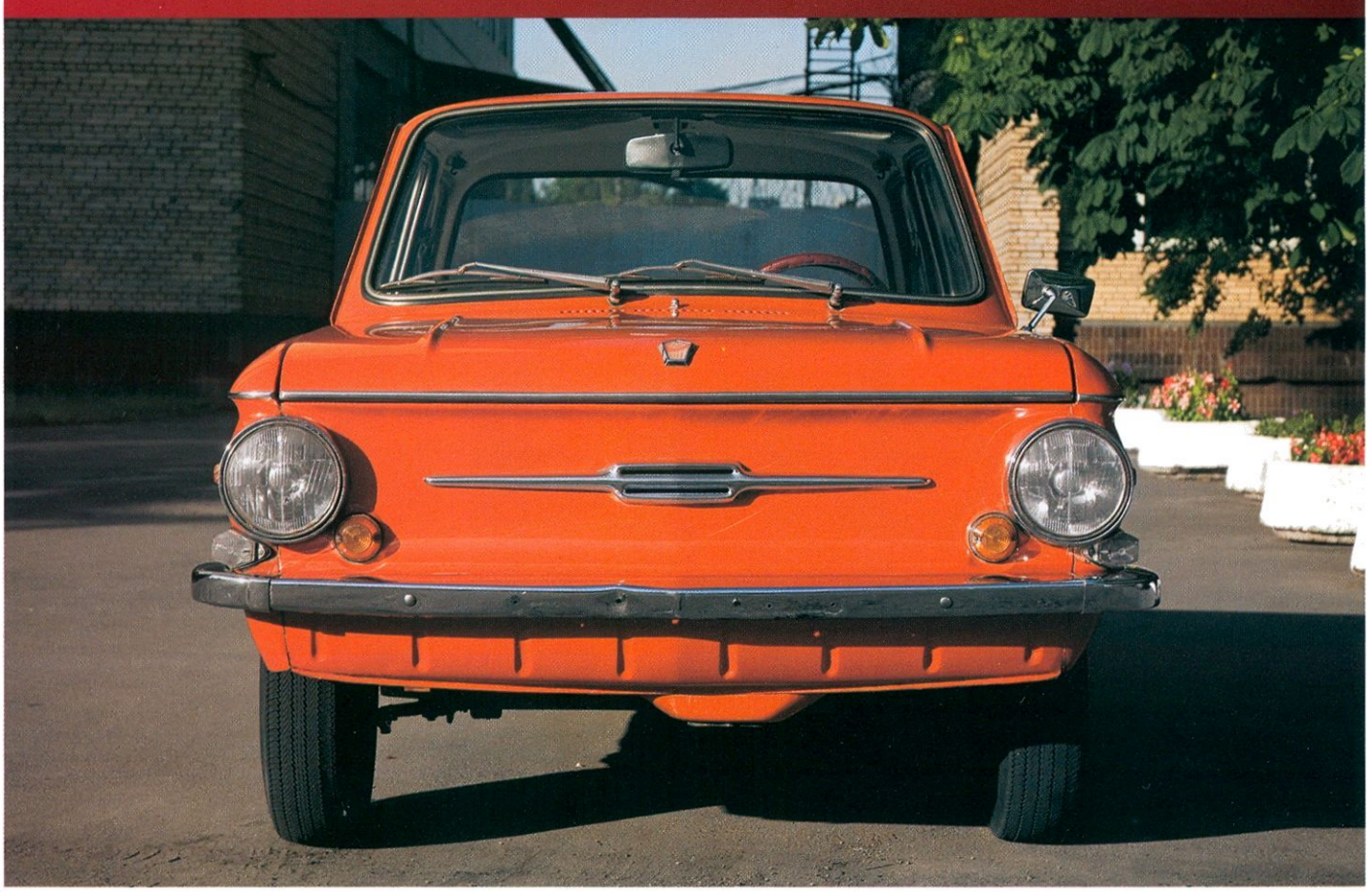
Население Земли достигло 4 миллиардов человек.

Интересные факты

Практически каждое поколение «Запорожцев» в народе получало свое прозвище: ЗАЗ-965 за характерную форму кузова называли «горбатым», а следующее семейство ЗАЗ-966 и ЗАЗ-968 за выступающие сбоку воздухозаборники прозвали «ушастыми». Когда же воздухозаборники на ЗАЗ-968М убрали, машину тут же нарекли «мыльницей», за ее примитивную форму, в которой «глазу не за что зацепиться». А может быть, ассоциации с мыльницей возникли из-за проходящего по всему периметру кузова ребра жесткости, зрительно разделяющего кузов в горизонтальной плоскости на две половины. Слишком уж это похоже на аналогичную линию разъема на пластмассовой коробочке для мыла.

«Мимино»

В 70-е годы миллионы советских зрителей сразу и навсегда полюбили фильм «Мимино» и его главного героя, молодого красавца-вертолетчика Валико (Вахтанг Кикабизде). Песенка «Чито-грито-чито-Маргарита» звучала повсюду, крылатой стала фраза «Ларису Ивановну хочу!». Но самое главное, чем обогатил нас «Мимино» — понимание того, что у каждого в жизни свой путь: в финале фильма Валико, мечтавший о большом городе и большой авиации, возвращается на родину. В поистине народном фильме просто не могла не появиться «народная машина» — «Запорожец» вышел на экран!



Дальние родственники

NSU Prinz IV (1961 год). Бытует мнение, что дизайн «Запорожцев» второго поколения «срисован» именно с этой модели. Да, она оказала сильное влияние на окончательный облик серийного «Запорожца», но нужно учитывать еще то, что первые опытные образцы «ушастого» «Запорожца» появились одновременно с представлением публике Prinz IV, в 1961 году, а это значит, что концепция нашей машины была заложена намного раньше.

Просто у NSU и у ЗАЗ есть один общий «родственник» — американский Chevrolet Corvair, появившийся на свет осенью 1959 года и послуживший прототипом для обеих машин. Этот один из самых скандальных автомобилей в истории Америки подарил «Принцу» и «Запорожцу» то самое хорошо узнаваемое горизонтальное ребро жесткости, проходящее по периметру всей машины, благодаря которому все три машины очень похожи между собой.

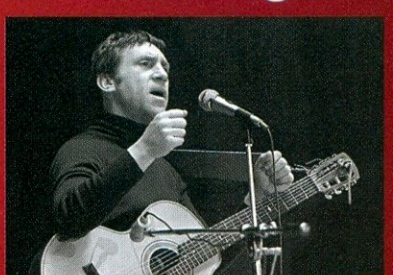
Trabant 601 (1964 год). Как шутили сами немцы в Восточной Германии, благодаря «Запорожцу» даже Trabant стал конкурентоспособным. В отличие от нашего «народного автомобиля», немецкий был более продвинутой компоновки, с двигателем, расположенным спереди, и передними ведущими колесами, но обладал своими «врожденными дефектами» — слабым двухтактным двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения и тесным двухдверным кузовом с навесными панелями из дуропласта, сделанными из отходов хлопкообрабатывающей промышленности.

Polski FIAT-126P (1973 год). В Польше по итальянской лицензии также выпускался микролитражный легковой автомобиль заднемоторной компоновки, с двигателем воздушного охлаждения. Но на этом сходство между FIAT-126P и «Запорожцем» заканчивалось. На польской машине стоял «дохлый» двухцилиндровый двигатель с нижним распредвалом, мощностью всего 23 л. с. А сама машина оказалась более чем на полметра короче и значительно у́же нашего «Запорожца», в результате чего последний выглядел по сравнению с Polski FIAT-126P чуть ли не лимузином.

1975 год

В Колонном зале Дома союзов в Москве состоялась церемония провозглашения международного гроссмейстера Анатолия Карпова чемпионом мира по шахматам. Парадоксально, но факт: высокий титул Карпов получает, не сыграв ни одной партии с потенциальным соперником, Робертом (Бобби) Фишером. Последний слишком высоко поднял планку требований к высшему титулу в шахматном мире, считая, что чемпион не имеет права никому проигрывать. Перед матчем с Карповым Фишер выставил 63 условия ФИДЕ, но в итоге все же отказался играть, узнав, что его требование о сохранении титула за чемпионом при счете 9:9 не удовлетворено.

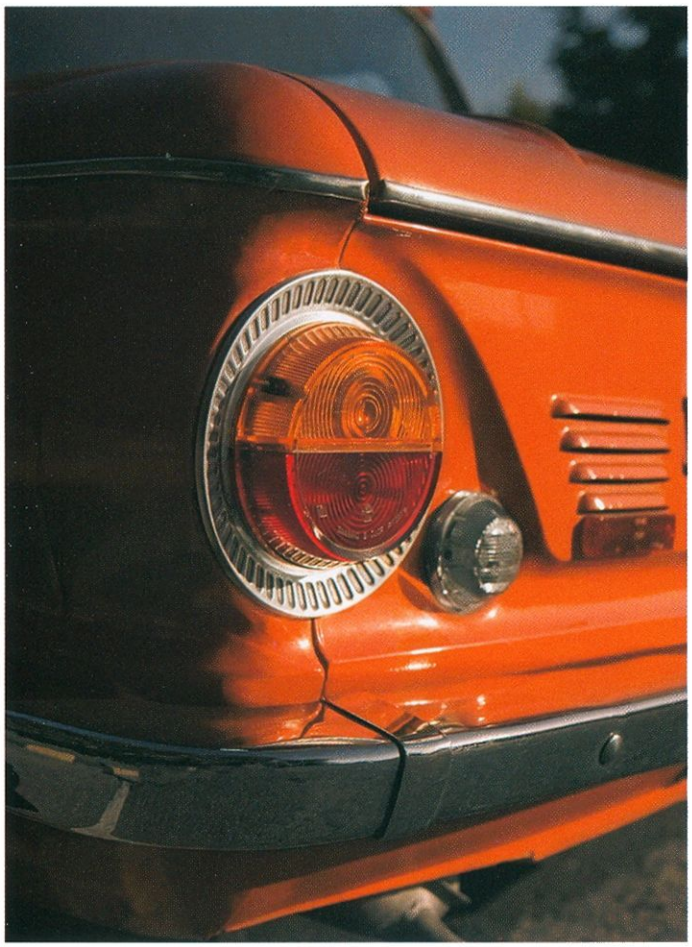
1980 год

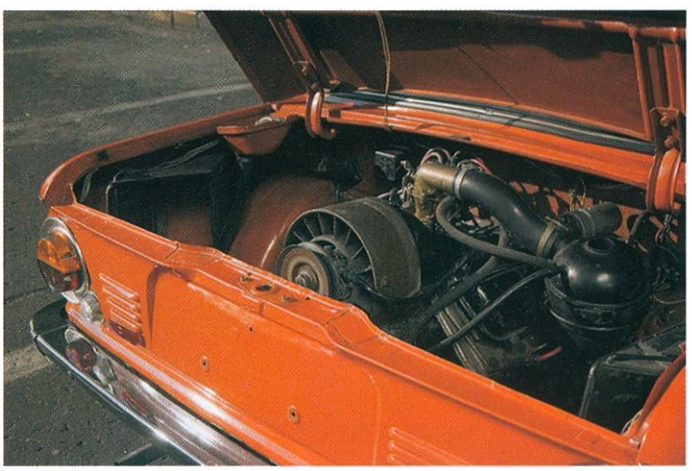


25 июля, в дни Московской Олимпиады, не стало всенародно любимого барда и актера Владимира Семеновича Высоцкого. Со временем его назовут величайшим национальным достоянием, О нем напишут книги, снимут фильмы. А жарким летом 1980 года, несмотря на то что Москва была закрытым городом, в электричках проверяли паспорта и без билетов на Олимпиаду поворачивали обратно, похороны Артиста на Ваганьковском кладбище превратились в массовое прощание.

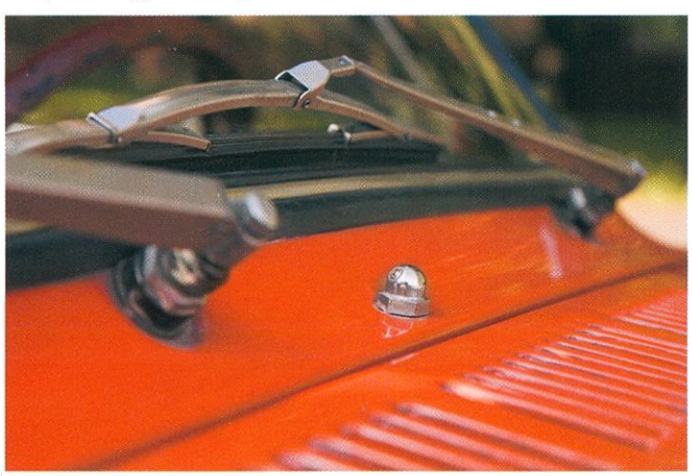
Запорожец ЗАЗ-968А

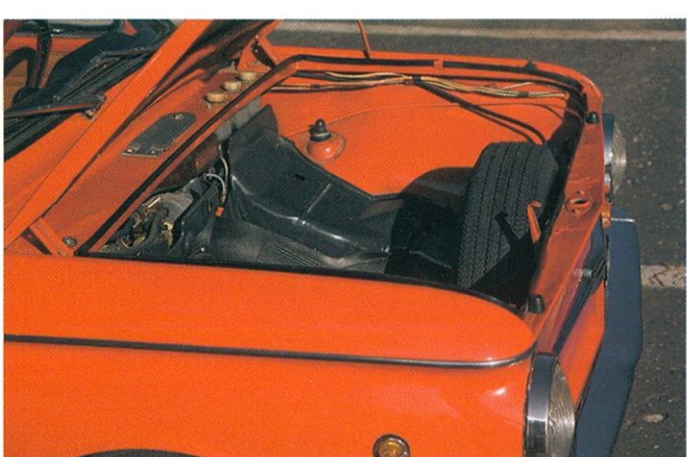
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

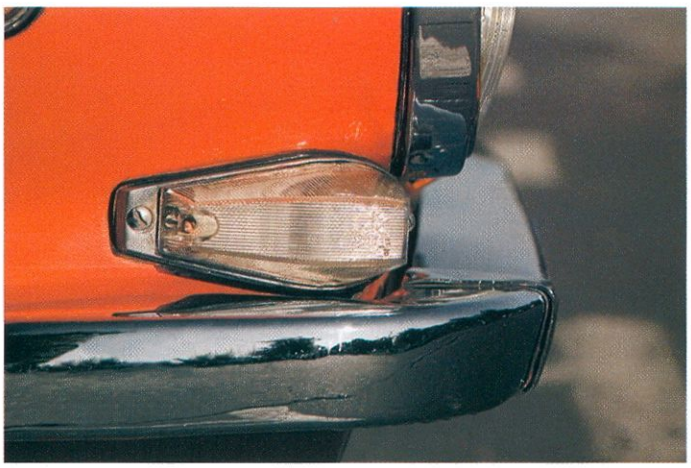




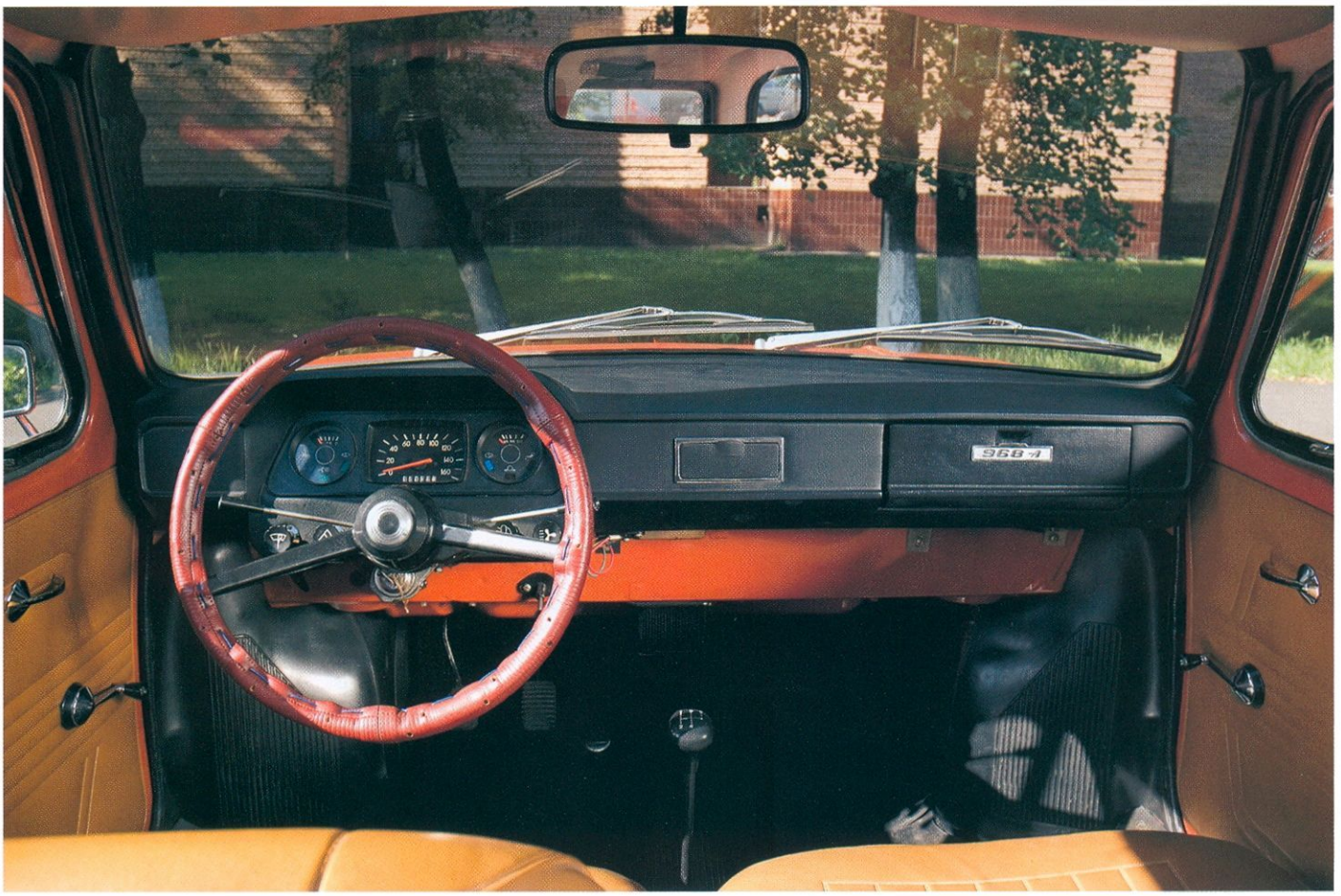
- *Круглый двухсекционный задний фонарь «Запорожца» на алюминиевой розетке всегда смотрелся очень стильно*
- *Для забора набегающего воздушного потока для охлаждения двигателя служили «уши» — боковые воздухозаборники*
- *Двигатель с воздушным охлаждением у «Запорожца» находился сзади. На фотографии хорошо виден кожух охлаждающего вентилятора*
- *Решетка под задним бампером служила для отвода нагретого воздуха из моторного отсека, а заодно скрывала отверстие для пусковой рукоятки, называемой в народе «кривым стартером»*
- *Багажник, расположенный спереди, назвать большим невозможно при всем желании*
- *Омыватель ветрового стекла — приятное дополнение к небогатому в целом оборудованию кузова*



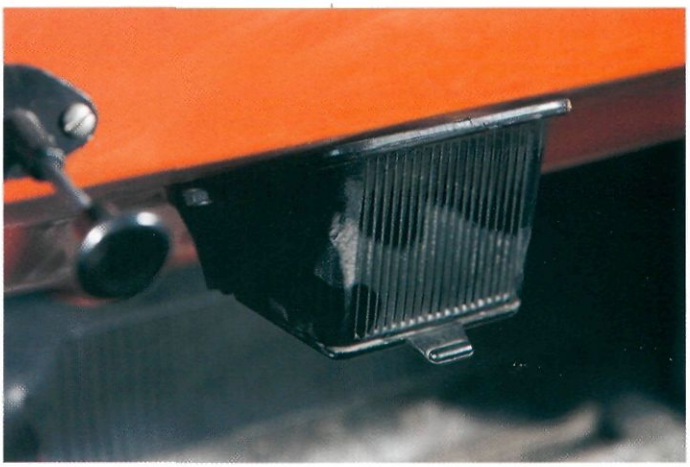




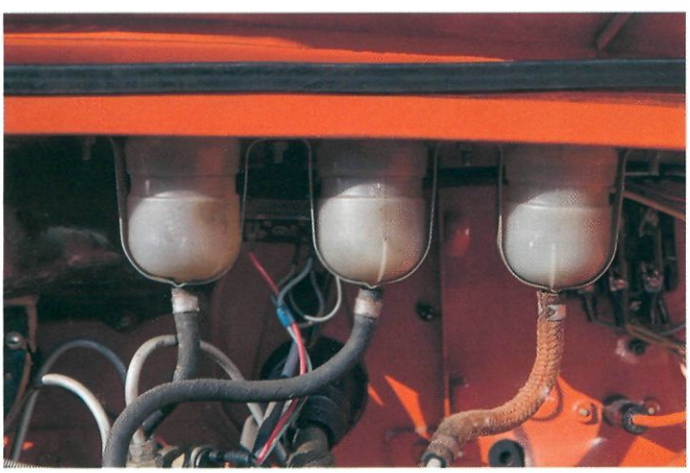
- *На автомобилях 70-х годов пластик почти не применяли, поэтому даже на дешевых автомобилях вся наружная отделка выполнена из хрома*
- *Заправочная горловина бензобака у «Запорожца» находилась под капотом моторного отсека в задней части автомобиля*
- *В стандартное оснащение автомобиля входило только левое наружное зеркало, а правое отсутствовало*
- *Специально для экспорта на ЗАЗ-968А расширили подштамповку на задней панели под узкие номерные таблички европейского образца, ведь в СССР тогда применялись «квадратные» задние номерные знаки*

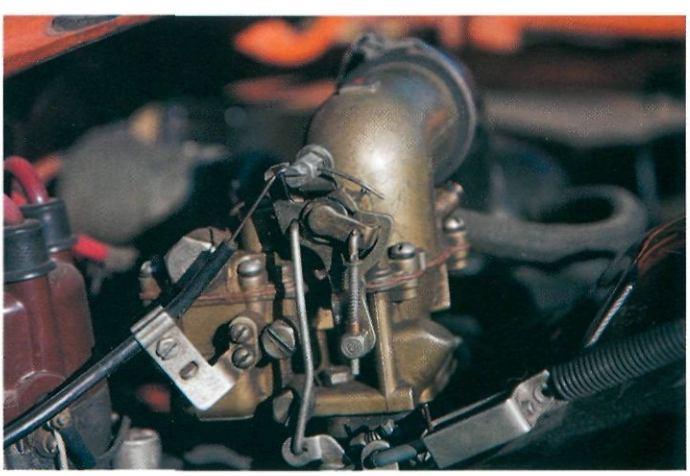


- *«Мягкая» приборная панель на ЗАЗ-968А, сделанная из пенополиуретана и пластика, на самом деле на ощупь была совсем не мягкой. Просто ранее она целиком изготавливалась из металла*
- *Для доступа на задний ряд сидений приходится каждый раз откидывать передние*
- *Салон «Запорожца» не отличался богатством отделки и, полностью выполненный из кожзаменителя, выглядел весьма утилитарно*



- *Бесхитростная приборная комбинация, тем не менее, сообщала водителю исчерпывающую информацию о работе автомобиля*
- *Невзрачная черная коробочка под приборной панелью — заслонка подачи теплого воздуха в салон от отопителя*
- *Кнопки центрального переключателя света фар и включения отопителя справа от руля выглядели весьма специфично*
- *Раздельные питательные бачки главного тормозного цилиндра, отдельно на передние и задние колеса и третий для главного цилиндра сцепления*
- *В воздушный фильтр «Запорожца» необходимо было заливать моторное масло для лучшей очистки потока воздуха от пыли*
- *Педальный узел с верхней навеской выполнен уже по-современному*
- *Карбюратор К-127 эмульсионного типа с падающим воздушным потоком*





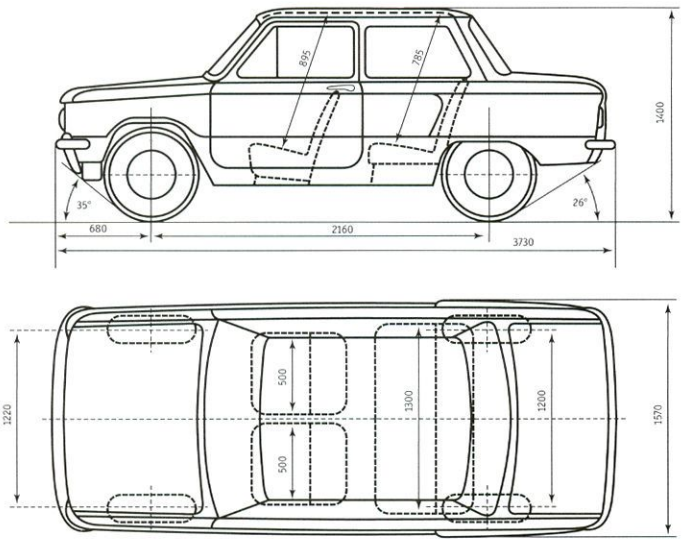


Схема автомобиля ЗАЗ-968А «Запорожец»

Техническая характеристика ЗАЗ-968А «Запорожец»	
Число мест:	4
Максимальная скорость	118 км/час
Время разгона до 100 км/ч	38 сек
Расход топлива при скорости 80 км/час	6,2 л/100 км
Тормозной путь со скорости 80 км/час	43,2 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-502А
Реле-регулятор	РР-310-Б
Стартер	СТ-354
Прерыватель-распределитель	Р-114Б
Свечи зажигания	А-23
Размер шин	6,15 — 13
Вес автомобиля в снаряженном состоянии:	
без нагрузки общий	840 кг
с нагрузкой 4 человека общий	1160 кг
на переднюю ось	470 кг
на заднюю ось	690 кг
Дорожные просветы:	
под передней осью	203 мм
под задней осью	190 мм
Наименьший радиус поворота:	
по колее переднего наружного колеса	5,5 м
внешний — по наиболее выступающей части	5,9 м

Подвеска передняя:

независимая, рычажно-торсионная

Подвеска задняя:

независимая, пружинная

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение 17

Тормоз ножной:

барабанный, на все колеса с раздельным гидравлическим приводом и автомтической регулировкой зазоров

Тормоз ручной:

на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на I, II, III и IV передачах

Передаточные числа трехступенчатой коробки передач:

I—3,8; II—2,12; III—1,409; IV—0,964, задний ход — 4,156

Главная передача одинарная со спиральными зубьями — 4,125

Двигатель:

МеМЗ-968, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	66 мм
Литраж двигателя	1,197 см^3
Степень сжатия	7,2
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

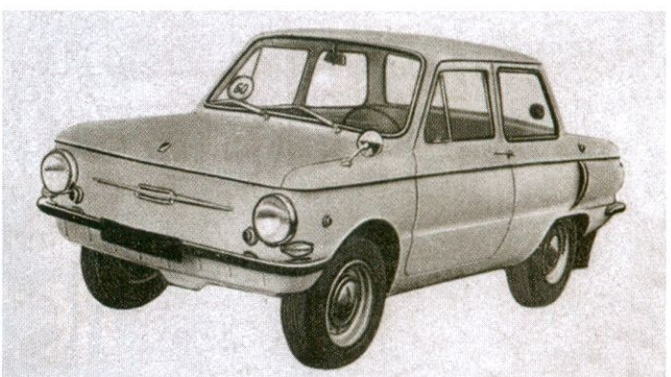
Карбюратор: К-127

Максимальная мощность: 41 л. с. при 4200–4400 об/мин

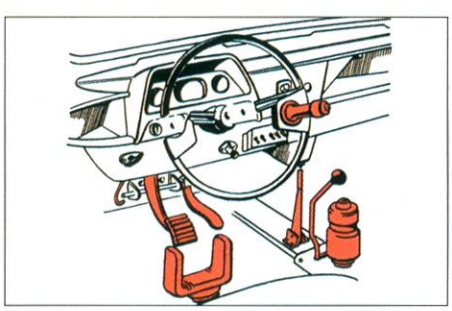
Максимальный крутящий момент: 7,6 кНм при 2700–2900 об/мин

Автомобили ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А продолжили развитие модельного ряда «Запорожцев» второго поколения, начатое 966-ой машиной. Их выпуск на Запорожском автомобильном заводе «Коммунар» пришелся на 1971–1978 годы для ЗАЗ-968 и на 1973–1980 годы для ЗАЗ-968А. На их базе в основном создавались специальные версии легковых автомобилей для водителей, имеющих ограничения по здоровью, так как значительная часть «Запорожцев» (до 30% от общего выпуска) всегда поступала в органы социального обеспечения и Советского комитета ветеранов войны и распределялась бесплатно или со значительными скидками. Такие машины всегда обозначались специальными знаками на ветровом и заднем стекле: сначала просто ограничительными знаками «60» с максимально разрешенной скоростью передвижения, потом красным треугольником с желтым фоном и вписанной черной буквой «Р», а позже черным треугольником на круглом желтом фоне.

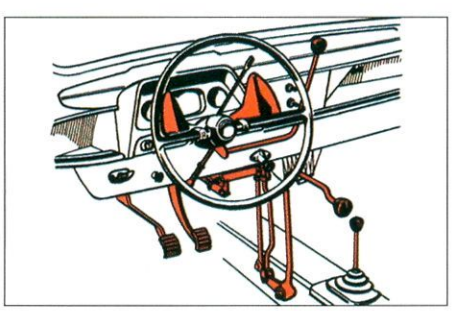
ЗАЗ-968АП «Запорожец» — модель с кузовом пикап не предназначалась для массового использования в народном хозяйстве и производилась небольшими партиями только в качестве внутризаводского транспорта завода, но отдельные экземпляры получали государственную регистрацию и использовались как заводские «технички» при сопровождении новых моделей «Запорожцев» на испытаниях.



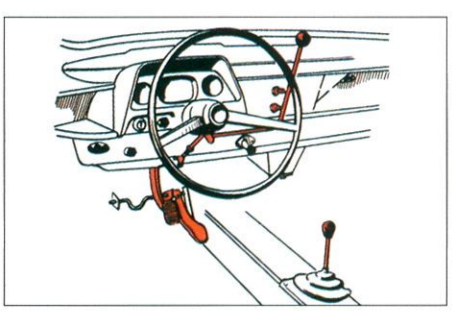
ЗАЗ-968Б2 «Запорожец» (1973–1979 гг.) и **ЗАЗ-968АБ2 «Запорожец»** (1974–1979 гг.) — модификация для водителей, у которых повреждена одна правая нога, но здоровые руки. Эта машина имела ручной привод дроссельной заслонки карбюратора вместо педали газа, ручной привод гидравлических тормозов и педаль для привода сцепления.



ЗАЗ-968Р «Запорожец» (1973–1980 гг.) — самая сложная по управлению модификация, рассчитанная на водителей, имеющих всего одну здоровую руку и одну ногу. Силовой агрегат устанавливался малосильный (27 л. с.). Помимо этого, машина имела электромагнитное сцепление и коробку передач от 40-сильного мотора, но без четвертой передачи. Скорость машины ограничивалась 60 км/ч, что диктовалось соображениями безопасности.



ЗАЗ-968Б «Запорожец» (1973–1980 гг.) и **ЗАЗ-968АБ «Запорожец»** (1975–1980 гг.) — специальная инвалидная версия для людей, у которых ампутированы или повреждены ноги, но здоровые руки. Машина имеет ручной гидравлический привод включения сцепления, ручные приводы тормозов и дроссельной заслонки карбюратора (вместо педали газа).



ЗАЗ-968АБ4 «Запорожец» (1974–1980 гг.) — модификация для людей, у которых повреждена одна левая нога, но здоровые руки. Машина оснащалась ручным гидравлическим приводом включения сцепления.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ «МОСКВИЧ-420А»

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X 00004
9 772071 095773