

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№28

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



РАФ-977ДМ
МАРШРУТНОЕ ТАКСИ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 28, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лужьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному
адресу не принимаются.

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталья Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
000 «Бурда Дистрибушен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
000 «Де Агостини Пабблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
000 «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 279 руб.

Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание.

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

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Константина Андреева

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© 000 «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 8.09.2012

1977

На маршруты вышли новые микроавтобусы
РАФ-2203 «Латвия»



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © 000 «Де Агостини»; 3: © РИА «Новости»;
4–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/000 «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14: © ИТАР-ТАСС; 15: © РИА «Новости»;
последняя обложка: © 000 «Де Агостини».

В наши дни маршрутки, несмотря на многочисленные нарекания, связанные с безопасностью и качеством обслуживания пассажиров, являются едва ли не самым популярным видом транспорта. Главные достоинства маршрутного такси — доступность, мобильность и невысокая стоимость проезда.



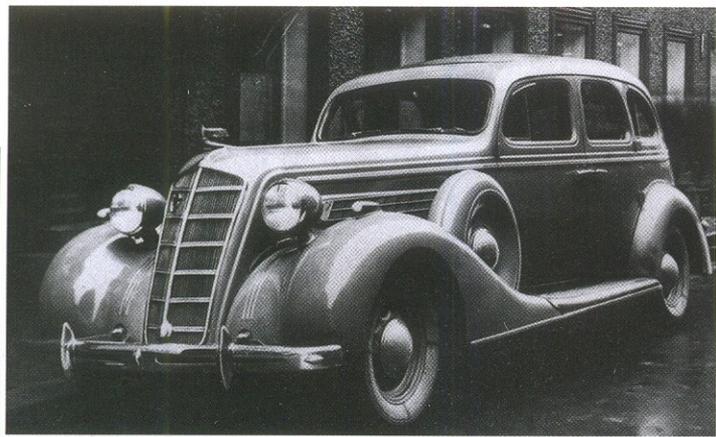
АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

В Советском Союзе маршрутное такси появилось в 1930-е годы в Москве. Первыми маршрутками были ЗИС-101, рассчитанные на 6 пассажиров

Идея совместить основные достоинства легковых автомобилей (комфорт и скорость) с преимуществами многоместного маршрутного общественного транспорта (пассажирам и перевозчикам не нужно искать друг друга и оговаривать цену за проезд) возникла на заре массового автомобилестроения у владельцев личных машин. С появлением *Ford-T* автомобиль перестал быть предметом роскоши. Именно тогда счастливые обладатели автомобилей надумали дублировать частным извозом наиболее оживленные участки трамвайных маршрутов в крупных городах. Такие нелегальные перевозки вскоре получили широкое распространение и даже заслужили в США сленговое прозвище *jitney*, «дешевый», «третьесортный». Пик этого бизнеса пришелся в Америке на 1914 год, после чего городские власти начали «закручивать гайки». Во-первых, страдали трамвайные компании, исправно платящие налоги, во-вторых, расплодившиеся «дикие маршрутки» вносили в уличное движение хаос, создавая угрозу безопасности. Бизнес в конце концов сошел на нет, но идея осталась. В нашей стране решили использовать для работы в таксопарках шикарные «правительственные» автомобили. В 1936 году московский автозавод им. Сталина освоил массовое производство автомобилей высшего класса ЗИС-101. Важно было показать и гражданам СССР, и всему миру, что наша промышленность преодолела новый качественный рубеж. Однако количество

выпускаемых ЗиСов существенно перекрывало потребность в них государственных и партийных чиновников. И в том же 1936 году несколько таких машин запустили по Садовому кольцу в качестве такси. На Панской улице за Савеловским вокзалом был организован новый таксомоторный парк (Тринадцатый), в который стали поступать автомобили ЗиС-101. Однако эксплуатация этих машин обходилась недешево. Как следствие — плата за проезд в люксовых таксомоторах существенно превышала таксу обычных машин, что не способствовало их популярности у пассажиров. Вот тогда власти и вспомнили об идее совмещения наемного извоза и маршрутного транспорта, разумеется, объяснив начинающие заботой о благе трудящихся. Для улучшения обслуживания «москвичей и гостей столицы» в 1938 году были открыты маршруты легкового такси ЗиС-101, связывающие московские вокзалы, аэропорты и основные магистрали с наибольшими пассажиропотоками, а также два междугородных маршрута: Москва–Ногинск и Москва–Бронницы. Оплата за проезд в таких такси была фиксированной, согласно тарифам по заданным маршрутам. Например, чтобы доехать от площади Свердлова до Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, нужно было заплатить 3 рубля. Когда началась война, большая часть подходящих для фронтовых условий автомобилей была мобилизована, службы такси, по понятным причинам, приостановили свою работу (незначительное



1938

Открыты маршруты легкового такси ЗиС-101



1947

ЗИС-110 использовались не только для обслуживания госучреждений, но и в качестве маршрутных такси

количество оставшихся машин обслуживало по договорам предприятия), а московские ЗиСы были законсервированы. Возрождение московского такси началось в 1945 году на базе Третьего таксомоторного парка. И началось именно с маршруток. Снятые с консервации ЗиС-101 выехали на маршруты по Садовому и Бульварному кольцу и от Рижского вокзала до площади Свердлова. На «садовом» и «рижском» маршрутах «коммунальные» автомобили высшего класса пользовались повышенным спросом, а вот на Бульварном кольце пассажиры игнорировали маршрутки. Из-за небольшого количества работы и обилия зеленых насаждений таксисты прозвали «бульварный» маршрут «кислородным». На него в виде наказания «ссылали» проштрафившихся водителей.

В послевоенное время в Москве появился еще один тип маршруток — грузопассажирские такси. Их маршруты были проложены от московских вокзалов к крупным столичным рынкам. Пользовались ими в основном сельские жители, привозившие по утрам в город излишки своей продукции. Обслуживали эти маршруты грузовики ГАЗ-ММ с открытыми кузовами, в которых колхозники располагались вместе со своими баулами. Московская инициатива не осталась незамеченной, и вскоре похожий транспорт появился в Киеве, Харькове и других городах. В 50-е годы на этих маршрутах уже эксплуатировались специальные грузопассажирские автобусы, но с приходом к власти Хрущева «рыночные маршруты» исчезли.

1965

Микроавтобус ЗИЛ-118 «Юность» проходил испытания в качестве маршрутного такси на московских улицах



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

Маршрутные такси курсируют по определенным маршрутам и останавливаются «по требованию», как на остановках, так и в любом месте, не запрещенном ПДД

В 1947 году Первый таксомоторный парк Москвы получил 30 автомобилей ЗиС-110. Большая их часть использовалась именно в качестве маршрутных такси, причем «дальнего следования».

Дело в том, что в первые послевоенные годы работа общественного транспорта восстанавливалась медленно и тяжело, поэтому легковые такси часто нанимались для достаточно дальних поездок. Таксисты подсаживали в машину сразу нескольких пассажиров, едущих в одном направлении. При этом сумма, необходимая для оплаты поездки, делилась между ними. В результате, были довольны и пассажиры, и водитель.

Государство считало, что выгоднее это стихийно возникшее явление упорядочить, чем бороться с ним. И в 50-х годах появились междугородные таксомоторные маршруты (Москва–Симферополь, Москва–Харьков, Москва–Владимир, Москва–Тула и Москва–Рязань), на которых использовались комфортабельные, скоростные и вместительные автомобили ЗиС-110. Проезд в междугородных такси осуществлялся по билету, который пассажир мог купить на автостанциях.

Весной 1955 года в Москве на Трубечкой улице был организован гараж междугородных перевозок, укомплектованный новенькими «Победами» (позже стали поступать и 21-е «Волги»). При этом у Первого таксомоторного парка «маршрутную деятельность» отобрали. Некоторое время ЗиС-110 продолжали обслуживать единственный регулярный маршрут от площади Свердлова

до аэропорта «Внуково». В 1958 году все ЗиС-110 были списаны, на «внуковском» маршруте их заменили поступившие в Первый таксомоторный парк автомобили ЗиМ.

Именно с междугородных маршрутов началась история маршрутных такси в Ленинграде. 30 апреля 1960 года от автовокзала № 1 (площадь Мира) в Лугу, Новгород, Сланцы и Нарву начали курсировать машины ГАЗ-12. В июне 1960 года появился и первый городской маршрут (ДК Промкооперации–Новая деревня).

Именно в 60-х в нашей стране были организованы пункты проката легковых машин, а маршрутки уверенно заняли промежуточное положение между массовым пассажирским транспортом и легковыми такси. В жизни московской службы такси произошло два знаменательных события: с улиц исчезли последние «Победы» (основным рабочим автомобилем стала 21-я «Волга»), а в роли городских маршруток дебютировали 12-местные рижские микроавтобусы «Латвия» (РАФ-977ДМ). Их эксплуатация обходилась дешевле маршрутного извоза на легковых автомобилях большого и высшего класса. Цена за проезд во вместительной маршрутке снизилась, этот транспорт стал более демократичен, приблизившись к современному формату.

1 ноября 1962 года в Ермаковой роще был организован Комбинат проката легковых автомобилей. Помимо прокатных легковушек, в его состав входили три автоколонны маршрутных «рафиков». В 1964 году на комбинате была организована автоколонна



1958

Парк маршрутных такси пополнился автомобилями ЗиМ-12



Микроавтобус РАФ-977Д «Латвия»

таксомоторов, состоящая из автомобилей «Москвич-408» и М-21. 12 ноября 1968 года Комбинат проката переименовали в 14-й таксомоторный парк, работа по прокату легковых автомобилей была прекращена. К 1976 году в парке насчитывалось 433 легковых такси «Волга» и 422 автомобиля РАФ на 40 маршрутных линиях. Численность работающих составляла 1709 человек.

Четырнадцатый парк стал основной базой московских маршрутных такси. Небольшие колонны были и в других парках (далеко не во всех), но 14-й являлся базовым. В 80-е годы в нем по-прежнему насчитывалось до 400 РАФов.

С конца 70-х РАФ-977ДМ начали уступать место на маршрутных линиях более современным моделям Рижской автобусной фабрики — РАФ-2203 и РАФ-22032.

Служба маршруток активно развивалась и в других городах страны. Причем, в зависимости от местной специфики, маршрутные такси выполняли разные задачи. Например, в Москве и Киеве маршрутки довозили людей от метро до крупных торговых и промышленных объектов, в Ленинграде — позволяли туристам с комфортом добраться до парков и фонтанов в Пушкине,



Микроавтобус РАФ-22032 «Латвия»

Павловске и Петродворце. Повышенным спросом в северной столице пользовалось круглосуточное маршрутное такси «39-Э», соединявшее Центральное агентство воздушных сообщений на Невском проспекте с аэропортом «Пулково».

В других областных центрах, не имеющих метро, линии маршруток соединяли удаленные районы города. Иногда они дублировали маршруты других видов городского общественного транспорта, иногда выступали в роли удобной альтернативы.

Роль маршруток радикально изменилась после развала СССР и зарождения рыночной экономики. Муниципальные автобусные парки и бюджетные трамвайно-троллейбусные управления лишились возможности не только приобретать новые машины, но и ремонтировать старые. Движение городского транспорта во многих регионах страны стало разваливаться, и на этой волне настоящей «золотой жилой» для предпринимателей стала возможность организовывать движение частных маршруток. Прекрасным подспорьем этому стало освоение массового производства «маршрутной» модификации ГАЗели (ГАЗ-322132), начатое в 1996 году.

1966

В качестве маршрутного такси пытались использовать даже стеклопластиковые микроавтобусы «Старт»








АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

РАФ-977ДМ

РАФ-977ДМ

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В 1959 году в серийное производство был запущен микроавтобус РАФ-977 на базе агрегатов ГАЗ-21 «Волга»

Несмотря на то, что первые маршрутки появились в нашей стране в 30-х годах прошлого века, наибольшее распространение этот вид транспорта получил в 60-х. Во многом этому способствовал серийный выпуск отечественных микроавтобусов «Латвия» (РАФ) на Рижском автобусном заводе, которые были лучше приспособлены к такому виду перевозок, чем используемые ранее многоместные легковые автомобили большого класса. Затраты на эксплуатацию микроавтобуса незначительно превышали затраты на эксплуатацию легковых автомобилей, но, в отличие от последних, они вмещали в два раза больше пассажиров. Неудивительно, что рижские микроавтобусы очень быстро вытеснили с таксомоторных маршрутов другой подвижной состав и на долгие годы монополично завладели этим видом пассажирских перевозок. Для нескольких поколений советских людей понятие «маршрутное такси» и «микроавтобус РАФ» были практически синонимами.

Небольшие автобусы, базирующиеся на агрегатах легковых автомобилей, были созданы по инициативе рижских конструкторов в 1957 году — редкий случай в плановой экономике советского государства. Рижанам удалось убедить руководство Министерства автомобильной промышленности в том, что страна нуждается в новом виде подвижного состава, названного «микроавтобусами», и получить финансирование на развитие своего проекта. Обычно все происходило наоборот — государство решало, что



Микроавтобус РАФ-977ДМ «Латвия»



1975

Микроавтобус РАФ-977ДМ в качестве маршрутного такси в Риге



На передние двери маршрутных микроавтобусов наносились «шашечки», а между ними располагалась большая буква «Т» в круге

и в каком количестве необходимо выпускать, и раздавало плановые задания предприятиям.

Еще при проектировании первых образцов микроавтобусов стало понятно, что одной из профессий нового вида транспорта станут «маршрутные таксомоторные перевозки». Тем не менее специальных модификаций для этой «профессии» микроавтобусов создавать не стали, решив, что и в базовом десятиместном варианте они отлично справятся с нехитрой, на первый взгляд, задачей.

1977

Микроавтобус для маршрутных перевозок на электротяге — РАФ-2204



РАФ-977ДМ

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Для оплаты проезда в салоне были установлены кассы самообслуживания

Но очень скоро выяснилось, что планировка первых массовых микроавтобусов РАФ-977Д «Латвия» (1961–1966 годы), которые стали поступать в такси, далека от идеала. Дверь в салон оказалась слишком узкой, маленькие окошки плохо справлялись с вентиляцией кузова в жаркую погоду, а в зимнее время, наоборот, сказывалась плохая работа отопительной установки. Микроавтобусу требовалась серьезная модернизация, которая была проведена в 1968 году. На дороги страны вышли обновленные микроавтобусы РАФ-977ДМ «Латвия». Модернизированные машины отличались от предыдущей модели измененным



Напоминание пассажирам о штрафе за неоплаченный проезд

остеклением боковин (широкими окнами, в каждое из которых теперь была вставлена раздвижная форточка) и более широкой дверью пассажирского салона. В целом, пассажирам и эксплуатационникам машина нравилась, но и она не была лишена недостатков. Основные жалобы пассажиров — низкий уровень потолка в салоне и высокая подножка при входе. Передвигаться внутри машины можно было только согнувшись, а чтобы попасть в салон и не испачкать одежду, приходилось высоко задира́ть ногу. В маршрутке деньги за проезд, как и в обычном такси, получал сам водитель, нередко отвлекаясь от управления машиной,



1975

Микроавтобус РАФ-22032 на московских улицах

В 1969 году на смену базовому РАФ-977Д пришла новая модификация РАФ-977ДМ. В таком виде он выпускался до 1975 года и эксплуатировался в СССР до начала 1980-х

поэтому в 70-е годы в маршрутных такси стали устанавливать кассы самообслуживания. Каждый входящий должен был опустить в кассу 15-копеечную монетку и оторвать билет. Грозные объявления предупреждали, что за неоплаченный проезд (непредъявленный билет) взимается штраф в 1 рубль. И контролеры на остановках действительно иногда проверяли билеты у пассажиров. Кассы самообслуживания в маршрутных такси продержались до развала Советского Союза в 1991 году.

Специальной окраски маршрутные такси не имели — на службу в такси поступали самые обычные серийные микроавтобусы. Уже в таксопарках на борту кузова обычно наносились по трафарету отличительные знаки таксомоторов — шашечки и буква «Т» в круге. Так как такси являлись маршрутными, то за ветровым стеклом устанавливался маршрутоуказатель. Иногда на бортах дополнительно делали поясняющую надпись «Маршрутное такси», причем в союзных республиках она нередко выполнялась на местном языке.

К сожалению, микроавтобусы РАФ всех поколений не отличались долговечностью. Машины изначально обладали множеством «врожденных» недостатков, наиболее существенными из которых считались чрезмерная перегрузка переднего моста и слабая конструкция несущего (безрамного) кузова. В результате, интенсивную эксплуатацию в маршрутном такси РАФики выдерживали



Салон маршрутного такси РАФ-977ДМ «Латвия»

с трудом. Буквально через пару лет машины уже нуждались в серьезном капитальном ремонте, который производился различными авторемонтными заводами. В процессе ремонта кузовов часто подвергался серьезному вмешательству — приваривались усилители, косынки, раскосы. Но это только еще больше утяжеляло кузов, не прибавляя ему прочности.

К середине 70-х годов микроавтобусы РАФ-977ДМ «Латвия» уже считались безнадежно устаревшими, и в 1976 году в производстве были заменены более совершенной моделью РАФ-2203 «Латвия».

1995

Последний вариант маршрутного микроавтобуса —
РАФ-22039 «Латвия»



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



■ На линиях городских маршрутных такси во времена СССР не было альтернативы рижским «Латвиям» — вначале модели 977ДМ, затем — 2203. Хотя попытки разнообразить парк маршруток предпринимались минимум дважды. В 1963–64 годах монополию «рафиков» нарушил один из экспериментальных малых автобусов ЗиЛ-118 «Юность», переоборудованный в 15-местное маршрутное такси. Он «стажировался» в московском таксопарке и прекрасно себя зарекомендовал. Несмотря на явные плюсы «Юности» и ее международное признание, средств на серийное производство так и не нашлось. С 27 октября по 10 декабря 1965 года в рамках ведомственных испытаний на «роль» маршрутных такси «пробовались» два украинских микроавтобуса «Старт». За этот период они накатали по Москве по 10 тысяч километров, и этого оказалось достаточно, чтобы выявить профнепригодность автобуса со стеклопластиковым кузовом: салонные двери у «Стартов» после эксплуатации в качестве маршруток только что не отваливались.

■ В первой половине 50-х годов фаэтоны ЗиС-110Б использовались в качестве экскурсионных такси на маршруте площадь Свердлова–Ленинские горы.

■ Со второй половины 1970-х на маршрутных линиях эксплуатировались преимущественно серийные микроавтобусы «Латвия» РАФ-2203. Востребованной модификацией РАФ-2203 был и микроавтобус «маршрутное такси» — РАФ-22032. Маршрутное такси проектировалось на РАФе с учетом опыта эксплуатации машин этого типа в крупных городах, в первую очередь, в Москве и Таллине. Такси отличалось от базовой модели круговой планировкой салона и сиденьями упрощенной конструкции. На этой машине устанавливался двигатель ЗМЗ-24-01, работающий на бензине А-76. Первые РАФ-22032 оборудовались приводом, позволявшим открывать и закрывать дверь салона с водительского места. Но через несколько лет от выпуска данной модификации отказались из-за неудачной планировки салона.

■ Латвия. Елгава. 2000 год. В 1998 году Рижская автобусная фабрика прекратила свое существование. Работники были уволены, а имущество предприятия распродано за долги. На сегодняшний день большая часть производственных корпусов разрушена, а на их месте находятся арендуемые торговые площади.

■ В Горьком маршрутные такси ЗиС-101 курсировали между Сормовым и Советской площадью (ныне площадь Минина и Пожарского) с заездом к Горьковскому (ныне Московскому) вокзалу. Стоимость проезда по полному маршруту составляла 3 рубля 50 копеек. Для сравнения: поездка на трамвае обошлась бы в 50 копеек, на автобусе — 1 рубль.

■ Среди множества микроавтобусов и мидибасов, используемых в качестве маршруток в наши дни, особое место занимает ГАЗ-322132 — городское маршрутное такси со сдвижной дверью на базе микроавтобуса ГАЗ-32213. Его серийное производство началось в августе 1996 года. От базовой модели эта модификация отличается планировкой салона и дополнительными усилителями в салоне. С 2005 года все заводские «маршрутки» окрашиваются в специальный цвет («золотой апельсин»), а также оборудуются модернизированным отопителем салона и АБС. По желанию заказчика микроавтобус может быть оснащен высокой крышей и распашной дверью (версия 322133). В связи с претензиями властей и общественности к уровню пассивной безопасности маршрутных такси «ГАЗель», заводом-изготовителем разработаны новые модификации: 12-местная 32212 (для города) и 10-местная 32211 (для пригородных маршрутов). Все места 10-местной модели оборудованы инерционными ремнями безопасности, а сдвижная дверь — электроприводом.

ПЯТИЛЕТКУ

НЕФТЯНУЮ ВЫПОЛНИМ В 2^й ГОДА

ТОРФЯНУЮ В 2^й ГОДА

ОБЩЕГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2^й ГОДА

С.-Х. МАШИНОСТРОЕНИЯ В 3 ГОДА

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКУЮ В 3 ГОДА



1926-29 г. - доля промышленности - 48,7%, доля сельского хозяйства - 51,3%

1929-30 г. - доля промышленности - 53%, доля сельского хозяйства - 47%

**МЫ НАХОДИМСЯ НАКАНУНЕ
ПРЕВРАЩЕНИЯ ИЗ СТРАНЫ АГРАРНОЙ
В СТРАНУ ИНДУСТРИАЛЬНУЮ**

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его

на сайте www.deagostini.ru

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ГАЗ-233036
«ТИГР»

ОМОН МВД РФ

