

Хатчинса, а ездить в новом купе Hyundai - это какая то **неведомая ебаная квазиуофантастика**. Временами выдаёт знатные высеры в разделе «Примеряем на себя» - то колонка в стихах, то, наоборот, в одно предложение. Другой его известный опус - про Волжский, **suka**, Автомобильнейший завод и прочих «ПитерАз»ов. Также любит сравнивать все испытываемые аппараты со своим **Лансер Эволюшеном**. Любит троллить покреотов, однако **внезапно** решил вернуться к истокам и купил у семьи советских дипломатов ГАЗ-21 Р 1968 года, дабы быть не хуже Ивана Падерина.

Олдфаги наверняка заценят рубрику «**Кунсткамера**», где штатный редакционный хиппи в присущей ему манере делает обзоры на ретроавтомобили, джаз-фанковые обработки на Beatles и книги о несчастной любви человека к машине.

Авторевю славится своим яростным фапом на Volkswagen и Co, чьи автомобили выигрывают в 95% тестов благодаря и вопреки всему. В конце нулевых журнал был известен неоправданно жёсткими наездами на **китайские авто**, особенно в сравнении с **отечественными**, за что не очень счастливые владельцы китайцев прозвали газету "тазоревью". Но после 2011 года любые упоминания о китайцах стали негласно запрещены в компании, ибо черный PR тоже PR, а этого нашему правительству совсем не надо, и наезды переключили на ближайших, но намного более дорогих родственников - корейцев. С тех пор в Авторевю permanently смешивается с говном Hyundai Solaris и поделки на её базе. Текучесть кадров изнутри этой танки пауков кажется очень небольшой, но сраный **Миша Петровский** (а еще **Влад Клепач**) послал своего тезку главреда **на небо за звёздочкой** и запил свой **сайт**, где пишет в своем говнобложике в сущности — **то же самое**, что писал и раньше, но иногда срёт всем в моск, что ему не давали.

С недавних пор имеется **собственный канал** на **ТыТрубке** с доставляющими видео краш-тестов **тазиков** и дрифтов на суперкарах. Также существует расово украинская версия, представляющая из себя тот же «Авторевю» — но с новостями о ДАИшниках и запорожцах. ЦА — **студенты** и **небыдло**.

Клаксон

Пафосная газетка с унылым дизайном и XXL форматом, подчёркивающая свой **VIP**-статус. Состоит из рекламы более, чем наполовину. ЦА - мелкие начальники и бизнесмены, а также прочий **пипл**, считающий себя недостойным читать плебейский ЗР. Как и Авторевю, основана в 1990 году, выходит дважды в месяц и принадлежит одному **владельцу**, по совместительству — главному редактору. На этом сходство заканчивается.

Доставляет хорошими, годными обзорами новых автомобилей (зачастую заказными), качественными фотографиями, новостями тюнинга, а также историческими экскурсами. **VIP** «Клаксона» заключается в рубрике «Новости бизнеса», занимающей чуть менее половины полезного пространства, где журналисты рассусоливают об особенностях сделки между Volkswagen и Porsche или о результатах **IPO**, проведённого General Motors. Явно не для **среднестатистического читателя** создавалась рубрика «Стиль жизни», где регулярно пишут о таких вещах, как **илитные** оружие, вина, яхты, самолёты и прочей хуите. Подобно всяким «Караванам Историй», берут интервью у всяких **особо важных персон**, где те описывают, как пгостой говный **пацан к успеху шёл**. С недавних пор специально для **ГК** появилась рубрика «В ближнем свете» о светских тусовках, спонсорами которых выступили автоконцерны.

Характерные особенности:

- названия всех моделей машин и компаний пишутся в кавычках, что давно отброшено другими (кроме ЗР) как **анахронизм**. В сочетании с неизменным уёбищным шрифтом «Клаксона» заставляет спотыкаться при чтении, чем **раздражает**.
- рядом с подписью автора указывается локация вида «(ниибацо пафосная заграница) — Москва». Например, «Вася Пупкин, Пальма-де-Майорка — Москва». Наверное, чтобы заставить читателя лишний раз **отложить пенобетона** про запас — от зависти.
- каждая вторая статья именуется «Прежним осталось только название» или «Х вышел на новый уровень», типа «**Ford Focus**. Прежним осталось только название» или «**Лада Гранта** вышла на новый уровень», что **как бы намекает** на богатство языка некоторых авторов.

На самом деле, там работают журналисты, способные выдавать замечательно годные тексты, что видно по их работе после бегства из "Клаксона". Проблема в том, что все тексты пишутся не для читателей, а исключительно для услаждения главного владельца-редактора, который давно свалил из "этой страны" в Лондон, на тесты не ездит и имеет самое поверхностное представление о современной автотомопрмышленности. Несмотря на это, все 100500 раз переработанные под вкус Солнцецкого тесты подвергаются им лютой правке примерно на 2/3. Любой оригинальный заголовок глаВВред меняет на стандартный, типа "Honda Pascuda (Toyota Blyadina)" - что нового?". Владелец искренне полагает, что Клаксон читают всякие Абрамовичи с Вексельбергами и их интересуют всякие Бенгли с Мазератами, а "корейцев" и даже не пафосных "немцев" надо слегка припускать. В результате журналисты, читатели, а главное, производители-рекламодатели, испытывают лютой баттхёрт и в кулуарах говорят, что "Клаксон" уже не тот".

- о существовании этих ваших интернетов в газете узнали буквально пару лет назад, когда вместо унылой заглушки появился-таки настоящий **сайт**.

В отличие от AP и ЗР, клаксонщики не дробят старые **тазы** и **лоханы**, выясняя, через сколько километров

наебнётся подвеска и какие амортизаторы лучше ставить на [Волгу](#) 1994 г.в. На страницах «Клаксона» не встретишь фоток грязных железок, рваных тормозных шлангов и ржавых подкрылков. Правда, сисек тоже нет. Зато клаксонщики пишут о новинках в гоночных компьютерных играх. Раньше в конце газеты публиковались пиндосские детективные рассказы, которые довольно-таки доставляли.

Приверженцы «Клаксона» считают газету более адекватной по сравнению с АР и ЗР, поскольку она не ударяется в совок и нищеводство, как ЗР, а равно не страдает [ЧСВ](#) и [СПГС](#) как АР. На самом же деле вся эта «адекватность» растёт из довольно складного словоплётства — и только из него. В «Клаконе» как класс отсутствуют сравнительные тесты, что кагбэ намекает: каждый автомобиль у них лучше другого. Такая жизненная позиция очень нравится рекламодателям и обеспечивает редакции некий профит. Ещё один способ отлизывания рекламодателям — ежегодная премия «Золотой Клаксон», с помпой вручаемая абсолютно всем, благо, [число номинаций](#) позволяет. Даже у тебя, [анон](#), есть шанс поучаствовать в этом празднике жизни и выиграть, нет, не Феррари, а [Форд Фокус](#) (зато не в кредит) - редакция ежегодно проводит конкурс среди читателей на знание автомобилей той или иной марки или истории самой газеты.

Однако унылые фотки грязных железок напоминают о необходимости за тачкой ухаживать, а так же хоть чему-то учат, в отличие от дрова на тачки из раздела «Автомобиль не для каждого».

Quattroruote

Расово итальянский ежемесячник, в переводе с макароннического означает «4 колеса». По качеству контента не уступает «[Авторевю](#)», но тексты скучны и [люто](#), [бешено](#) унылы. Половину журнала занимает уёбищный каталог с ценами и комплектациями, что подразумевает то, что у [ЦА](#) нет интернетов, и [как бы намекает](#) нам, что материалов нету, а забивать весь говнообъем надо — ибо [профит](#). Некогда (2007-2010 годы) по [НТВ](#) выходила телеверсия «4 колёс», унылая до блевотины, даже несмотря на эмоциональных итальянцев-ведущих. 2 года назад макаронникам дали в пиццу, а их место занял тролль Виктор Травин и его «Первая передача».

За рулём

Возник ещё в 1928 году, правда во время и некоторое время после войны не издавался. Во время расцвета и в период заката совка журнал был лучшим (представляя из себя ч/б, а позже, с 1993-1994 годов цветную тетрадку формата «Огонек» на 32 листах), в 2006—2007 гг. по глиссаде скатился в [сраное говно](#). В настоящий момент журнал стал толще в стоициот раз, цена поднялась, а рекламы в нем не убавилось, хотя полиграфия пока еще [доставляет](#). Знаменит тем, что руководство журнала не стало страдать копирастией, а просто выложило все старые номера (начиная с довоенной поры) в Сеть на своём сайте. И на этом спасибо.

Значительно тираж вырос после великого всероссийского пиздеца 1998 года, хотя объем страниц снизился до неприличия, и именно в этот момент появилась куча кошерных рубрик про то, какой галстук подойдет в качестве ремня генератора и как из проволочки сделать предохранитель, в другом разделе при этом стирая огнетушители. Также доставляли качественные экстрим-материалы — про то, как выбраться из машины: упавшей в воду, занесенной снежной лавиной, провалившейся под лёд и проч. (нужное подчеркнуть). В 2003—2004 это всё начало исчезать. [ЦА](#) — выходцы из совка и молодые автоманыки, которые читают Колодочкина.

Отдельно нужно упомянуть былинную рубрику «Советы бывалых», где сами бывалые делятся опытом по выживаемости в смертельных для ведра условиях. Типичные материалы: ВНЕЗАПНО оборвался ремень генератора, ВНЕЗАПНО лопнуло колесо, а запаски нету и все в таком же духе. Данной рубрике тоже пришел пиздец именно в 2003—2004. В этот же период (конкретно, с мартовского номера 2005) исчезла рубрика «Своими силами», нехило развивавшая знание матчасти и славящаяся наименее трудозатратными способами ремонта (например как вытащить сломанную КамАЗовскую полуось с помощью сварочника, лома и матюков).

Исчезли материалы о маразме ГИБДД, в частности рубрика «Стоп-Ляп». Почти полностью исчезли материалы об автопутешествиях. Нахуй выпилены статьи о спецтехнике, борьбе с оборотнями. Полностью сгинула аналитика автопромышленности. Выпиливание так понравилось коллективу журнала, что в недалеком прошлом выпилили даже главреда.

Правда, по-прежнему доставляет рубрика с каверзными вопросами вида «Вася почесал йайцо на ходу и у него повело лонжерон — а почему?», стимулирующая к изучению автомобильного матана и, собственно, матчасти. А разгадка одна — пока Вася чесался, то уебался в колодезный люк и ведру пришел кузовной стенд. Периодически случаются лулзы. За разгадку подобных задачек читатель получает мороженку.

Алсо, у журнала существовали свои автомобильные каталоги (сначала переводные с немецкого, а потом уже чисто свои), а также семейство дочерних журналов, многие из которых почили в Бозе.

Мото

Основан в мае 1991 года, как приложение к ЗР для любителей попердеть глушителем совкоцикла. Во

времена главредствования Бориса Демченко (1991-1998) публиковались доставляющие материалы по ремонту ИЖей, Явы, самостоятельному изготовлению мотоэкипировки и всякие там "трюки высшего пилотажа". После отправки Демченко на пенсию за главного взяли Максима Юрченко (1998-2009). Журнал резко поменял формат, сменив ориентацию с колхозников на совкоциклах к школите на бэушных скутерах. Появилась хуева туча рекламы, конкурсов и никому нахуй ненужные интервью с Гариками Сукачевыми, Черными Обелисками и прочими поэтами русского рока. После того, как местный старожил Иван Ксенофонтов продал душу китайским мопедам интересных статей в номере не осталось. С 2009 года журнал уныл чуть менее чем полностью и доставляет лишь луркоёбией некоторых авторов и переводными статьями Алана Каткарта.

Лимузин

Ещё одно детище ЗР. Мертворождённый ИЛИТНЫЙ прожект, посвященный спорткарам и прочим мажорским поповозкам. Самовыпилился в середине нулевых. Правда, по мнению знатоков был прикончен по требованию части собственников ИД "За рулем", испугавшихся, что глянцевого журнал перебьет им профит и уведет к себе рекламодателей.

АМС (Автомотоспорт)

Еще один некогда существовавший продукт издательства "За Рулём". На этот раз посвященный автомотоспорту. Доставлял в ранних девяностых. Алсо, в нулевых авторевюшники создали аналогичный журнал "Автоспорт" с тестами гоночных ЗИЛов и тюнингových ТАЗов, но он был уныл и убыточен и за два месяца до конца 2008 года приказал долго жить, лихо наебав читателей, получавших его по подписке.

Автоцентр

Расово украинский журнал, выходит с 97-го года. Как и многие другие издания, сначала печатался на туалетной бумаге. Чуть менее чем полностью состоит из рекламы и унылых заказных статей, склонен к расхваливанию китайчины. Как и у многих аналогов имеется рубрика «автомаг», состоящая из прайсов автосалонов Киева. Также существует рубрика «Автоответчик», рассчитанная на людей, не умеющих пользоваться Гуглом, или не имеющих доступа к [интернетам](#). В каждом втором номере в этой рубрике печатается вопрос [Васи](#) из Ебаньковки «Што стучит в майом анусе Ланосе, когда по ямам гоняю?», и вопрос [Василисы](#) «Что такое карбюратор?», на которые «специалист» из редакции отвечает тупой копипастой с Педивикии и тематических форумов. В рубрике «Закон на дороге» регулярно выходят статьи типа «Возможно ли бухать за рулем и не палиться?», также негодования по поводу очередного повышения штрафов, и тесты примочек против Визира. Алсо, Визир этот светится в каждом номере. [Я гарантирую это.](#)

Доставляет в журнале разве что рубрика «Проверено временем», в которой публикуются тесты, и подробно описываются характерные поломки б/у автомобилей. Часто в этих тестах нет фотографий реальной машины, только скачанные фотографии производителя, сами тесты перепечатываются по 100500 раз с периодичностью от нескольких месяцев до нескольких лет. Алсо, журнал несколько раз выпускал каталог «Подержанные автомобили», который по-сути был неполным сборником статей из рубрики «Проверено временем». В каждом новом выпуске каталога добавлялось несколько новых тестов, остальные оставались без изменений. Возможно, сабж даже был-бы неплохим каталогом, если бы не заоблачная цена.

До [кризиса](#) АЦ стоил православные 20 рублей (что не удивительно, при таком количестве рекламы), но сейчас его цена выросла до 50 рублей. Что удивительно, количество рекламы не уменьшилось.

До недавнего времени каждый месяц комплектовался вкладышем «Звук и тюнинг», такой-себе «мини Махі тюнинг», который так любили пиздить тётки в киосках и на почте. Сейчас вкладыш интегрирован в журнал.

У АЦ есть и «Первый Автомобильный» телеканал. Основная винрарность его заключается в качественных переводах [ТопГира](#), правда на украинском языке. Так же у них есть канал на тытрубе, где присутствует 20 выпусков программы "Минус 1", где нагнетается пиздец и декаданс на дорогах СНГ, показывая мясцо и рассказывая матом, что творится на дорогах.

Автомир

Российский брат **Quattroruote**, издается с 1998 года. Некогда (2003-2009 годы) был хорошим, годным еженедельником за свою цену (15-20 рублей). После наступления [крыздеца](#) скатился до состояния жёлтой газетёнки. Лучшие авторы, оформители и фотографы включили съебатор, а их место заняли корреспонденты "Вечернего Мухосранска" и ванильные хуи вместо профессиональных фогографов.

Ныне журнал изобилует кучей грамматических ачепяток, ляпов и неточностей. Не менее 50% статей стали заказными, причём сами журналюги этого и не скрывают. Некогда доставлял рубрикой "Личный опыт", где рукастые дядьки делились опытом владения своих [тазиков](#), [фокусов](#), [хаммеров](#) и прочих вёдер

передвижения. Сейчас в этой рубрике изобилуют [ГК](#) и [поп-пёзды](#), нашедшие ещё один способ попиариться и попонтоваться своим Астон-Мartiном.

Кризис настолько жестоко ударил по "АМ", что у них тупо стало не хватать денег на...проведение, собственно, тестов автомобилей. В итоге автомировцы не стесняясь начали публиковать словесный понос в статьях, сопровождаемый вот такими вот [профессиональными](#) фотографиями. Фимоз борткомпьютера автомировцев достиг предела, когда они принялись на полном серьёзе сравнивать автомобили 1942 и 2011 годов выпуска (!!!) [2], по итогам выставив им чуть ли не одинаковые (!!!) оценки. За последний год они несколько исправились, перестав постить полную хуйню, но все равно теперешний "Автомир" [уже не торт](#).

[ЦА](#) — [колхозники](#), у кого нет денег на [Top Gear](#) и Авторевю, а также пассажиры [электричек](#) и [самолётов](#), которым продающиеся по 10 рупий просроченные "Автомиры" отлично скрадывают дорогу.

Top Gear

Основная статья: [Top Gear](#)

Расово британский журнал с красивым дизайном. Тексты британской версии удивительно резко контрастируют с уебищными российскими материалами. Алсо, Кларксон доставляет. Но при всем при этом машины в нем совершенно нереальные (ибо стоят [over 9000^42](#) баксов), так что остается яростно на них [фапать](#), и ездить в офис на работу на [фокусе](#). Расчитан на широкий круг читателей (включая быдло, смотрящее картинку).

Состоит из рекламы чуть более чем наполовину, мало того, что на каждой второй странице — [адвертисмент](#), так его ещё и в фоторепортаж ухитряются впихнуть. В общем, Топ Гир [уже не тот](#)

5 колесо

Питерская пародия на [Top Gear](#), издающаяся аж с 1993 года. Уёбищная чуть менее, чем полностью. Содержит феерические «образовательные» статьи, рассчитанные на гаражных тюнеров. [Анонимус](#) крайне сомневается, что журнал популярен дальше родного ему [Питера](#), тем не менее — [пипл хавает](#).

Впрочем, в эти ваши девяностые журнал вполне себе доставлял публиковавшимися в каждом номере обзором [финских/эстонских/литовских](#) авторынков, а также довольно большим разделом, посвящённым эксплуатации и ремонту иномарок 70-х — 80-х годов, в изобилии тогда встречавшимся в [Питере](#) и окрестностях. Плюс в начале нулевых доставляли обзорные статьи на оказавшихся в этой стране винрарных представителей американского автопрома.

Махі тюнинг

Идол и икона для сракеров, особенно молодых. Доставляет кавайными машинками и [сиськами](#) на их фоне. Совершенно не доставляет ценой, ибо всегда был дороже «За Рулем» — при меньшем количестве материала и, одновременно большем количестве рекламы. Издатели люто, бешено фапают на 402 метра и прочие шоссейные выебоны, и им [всем похуй](#) на бездорожье и прочие говномесы для колхозников (где тюнинг авто еще серьезнее - поставить колеса от трактора на свое ведро сможет далеко не каждый). Читатели как правило не понимают, что на них всем похуй. Скатывается в сраное говно — по причине поповости и приобретения их журналом «Форсаж».

Собственно «Форсаж»

Тот же хрен, что и «Махі тюнинг», только в профиль. Машинки, сиськи (под них своя полоса, да-да!!), снова машинки, машинки и немного сисек. И машинки. Основной упор делается на поповые японские ведра и вусмерть задроченные российские, хотя изредка попадаются доставляющие агрегаты. Немного радуют краткие, но точные ТТХ ведер, после каждой статьи об оном, и совсем не радуют высеры корреспондентов оные ведра описующих, бо ссутся кипятком аки школота пред 34-м Скаем.

Ценой не доставляет совершенно, ибо за мягкий переплет с объемом от силы в 70 страниц отваливать 140—160 деревянных уж совсем нелогично. Но сиськи же!

Коллектив издания отличается коллективным [фапом](#) на Рому Нагервадзе, счастливого (?) обладателя 33-го Ская с [over9000](#) лошадыми (на деле их 1200).

Журнал популярен среди школоты, которая использует его для туалетного [фапа](#) на [тачки сиськи](#).

Тюнинг Автомобилей

На данный момент единственный годный отечественный журнал про тюнинг и всю [гоночную](#) и [окологоночную](#) тусню. Так как, "Maxi-tuning" и "Тюнинг эксперт" (от старого эксперта, в новый переехали 3 странички с названием техно) прекратили свою деятельность, а "Форсаж" скатился в какую-то откровенную непотребщину, графоманство или даже (О, ужас!) обсуждение [стоковых](#) овощей. ТА пишет подробные, преисполненные [восхищения](#) обзоры как слегка тюненных пепелацей, так серьезных корчей для дрифта, драга или кольца. Особо доставляет в такой статье колонка, в которой подробно перечисляются установленные компоненты, с указанием фирмы-производителя и ценой. Ну и еще можно прочитать репортажи с различных отечественных и зарубежных ивентов: выставки, соревнования, [etc](#).

Грузовик пресс

Журнал, посвящённый [грузовикам](#), [автобусам](#) и [газелям](#). К «Авторевюшным» «Грузовикам и автобусам» Фёдора Лапшина никакого отношения не имеет. ЦА — разного рода барыги, которые хотят купить новый грузовик для перевозки своих товаров из сяла в город, а также со склада на базары своей области. Есть в нём и специфические материалы для дальнбойщиков и автобусников. Впрочем, [транспортные фанаты](#) этот журнал не уважают, ибо обычно о нём никогда не слышали. До 2009 года коньком журнала были статьи по истории грузовых автомобилей, написанные Сергеем Ионесом (в далёком прошлом — кореш [Красинца](#)) и Николаем Марковым, но случился кризис, и их выгнали на мороз, ибо руководство признало эту рубрику неприбыльной. Единственное, что доставляет — рубрика с гордым названием «В тени автогигантов», посвящённая всяким маленьким заводикам по производству автофургонов и цистерн, находящихся [в невероятной перди](#) на широких просторах Необъятной. Также анону доставляет другая рубрика «Мир вооружается», где публикуют фотки всяких разных [шушпанцеров](#).

Написан для своей ЦА, вследствие чего школьники, любящие посмотреть на картинки, охуевают от терминов. Всячески рекомендуется к ознакомлению, ибо историческая часть всё ещё кошерна, а говном одинаково поливаются как отечественный автопром, так и зарубежный.

Автопилот

Издавался в [девяностые](#) ИД «Коммерсант» для [VIP](#)-публики, противопоставлялся [нищербродским](#) «За Рулем» и «Авторевю», отличался хорошей полиграфией, качественными фотографиями и высоким стилем изложения, а также умеренным количеством эротических и высокохудожественных фотографий. Не опускался до обзоров отечественных автомобилей (за исключением ретро-транспорта) и статей про то, как самому сделать воронку из пластиковой бутылки, зато подробно описывалась текстура деревянных вставок и сорта кожи, использованной в отделке салона. В девяностых публиковались весьма достойные статьи по истории различных автомобильных брендов.

Живет и издается по сей день под крылом того же «Коммерсанта». В середине двухтысячных главредом был [отечественный Джереми Кларксон](#), актер, [гонщик](#) и создатель [супер-кара Marrussia](#) Фоменко (не путать с [этим](#)).

См. также

- [Игрожур](#)



Сферический Форсаж в вакууме



СМИ

25-й кадр ВНС Championat.com Cosmopolitan Eyjafjallajokull Game.exe MegaGame Playboy StopGame.ru Transmetropolitan WikiLeaks Zero Punctuation Автожур Аг.ру
Агент Купер Аегоров Амеро Андерс Брейвик Андрей Колесников Бирюлёво
Божена Рынска Большой адронный коллайдер Бостонский теракт Британские учёные
Бронзовый солдат Бульварная пресса Вежливые люди Великий Дракон Весёлые картинки
Вестник ЗОЖ Взрывы в метро Виртуальные радости Вражеские голоса Врен Газетная утка
Гейбельс Гейленд Генномодифицированная вода Голубицкий Градус неадекватата
Гражданин поэт Даниил Шеповалов Дмитрий Виноградов Дмитрий Киселёв

Дмитрий Роммель Доминикана Евсюков Егор Свиридов Жареные темы СМИ Живой щит
Журнал «Крокодил» Журнал «Трамвай» Журнализд Зомбящик
И вообще подхожу я к твоей маме и ссу ей в рот Борис Иванов Игрожур Игромания
ИноСМИ Интернеты Иранские ракеты Ирина Сычева Йэху Москвы Кавказ-Центр
Качиньский Компьютерра Коневодство Корреспондент Кошачье дело Красная Бурда
Кратовский стрелок Ксакеп Кыштымский карлик Латынина ЛКИ Мальгин
Метатели колёс Мир криминала Михаил Леонтьев Моська Мурзилка Муртазин
Навигатор игрового мира Не имеющий аналогов в мире Невзоров Николай Усков
Новая газета Номад НТВ Нургалиев разрешил ОБС Олег Бочаров Олег Кашин
Олег Ставицкий Паркер Первый канал Пиписькин Пира Плоские прямоугольные коты
Политкорректность



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнбойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива