

Идея пришла почти внезапно — а почему бы не пригласить на БайкалМоторШоу участников из Монголии, точнее из Улан-Батора, по сути, единственного города этой огромной степной страны. Правда, что такое автотюнинг в Монголии, на момент принятия решения о командировке внятно не мог сказать никто, а некоторые из тех, кому я озвучивал свою идею, просто скептически улыбались и чуть ли не крутили пальцем у виска. Ведь Монголия многими до сих пор воспринимается как патриархальная страна, жизнь в юртах и полное отсутствие дорог (все это не так!). Какой тут автотюнинг и высокие технологии? Даже всезнающий Интернет не смог ничего прояснить. Но — если не встать на дорогу, цели никогда не достигнешь. А тут на носу «длинные» майские выходные, которые надо чем-то занять — «Не взлетим, так поплаваем!». И одним ранним весенним утром моя Mazda CX-7 взяла курс на Улан-Батор.



Самое сильное впечатление от поездки — грандиозный монумент Чингис Хана «Золотой кнут» (высота фигуры — 40 метров) в 53-х километрах от Улан-Батора. Со смотровой площадки в гриве лошади можно лицезреть бескрайние степные просторы. В перспективе здесь планируется построить большой туристическо-развлекательный комплекс, этакий монгольский Диснейленд. Все строительство велось на частные средства (по слухам — бывшего министра дорог, строительства и градостроительства Монголии)

ПОИСКИ МОНГОЛЬСКОГО ТЮНИНГА

СВЕТ И ТЕНИ

10 лет назад так же на майские праздники я уже ездил на авто в Улан-Батор — с познавательными целями и чтобы открыть для читателей «Автомаркета» автомобильный мир монгольской столицы. И по опыту знал, что 1030 км за световой день можно преодолеть при условии достаточно быстрого движения в режиме «нон-стоп». Главное — сколько времени займут таможенные формальности на ставшем уже «печально-легендарным» среди путешественников пограничном переходе Кяхта — Алтанбулаг. В прошлый раз по дороге туда наш экипаж на Ford Focus потратил на переход два часа, а вот обратно в тупом ожидании милости таможенников — шесть, из-за чего пришлось заночевать в Улан-Удэ.

Стартовал в 6.20, а уже в 14.00 был в Кяхте, преодолев 690 км менее чем за 8 часов. Несмотря на праздничный день, по пути периодически мелькали передвижные посты ГАИ, но везло — остановка потребовалась только для заправки. Дорога — «взлетные полосы» сочетаются с переменного качества асфальтом, но выносящих подвеску ям (как было 10 лет назад) уже нет. Да и хороших участков намного больше, подбита дорога только от Байкальска до въезда в Бурятию (мост через реку Снежная). В Бурятии несколько гравийных объездов ремонтируемых участков. Размах строительства такой, что кажется, будто здесь будет не участок, в общем-то пустынный М-55, а многополосный хайвей Лос-Анджелес — Сан-Франциско.

В Кяхте появилось несколько современных зданий (поэтому комплекс пограничного перехода уже не единственный признак XXI века в этом купеческом городке), но на границе все также тягуче-утомительно. Правда, если 10 лет назад было просто тупое

ожидание перед закрытым шлагбаумом, то сейчас — очередь из полутора десятков авто почти исключительно монгольских челноков, занимающихся «бархольной» приграничной торговлей. Очередь движется медленно, монголов российские таможенники-пограничники трясут по полной, но ко мне относятся почти по-родственному. По крайней мере, на российской стороне все ясно — таможенное оформление — паспортный контроль и вот она, воспетая в песнях нейтральная полоса. На все про все — 2 часа.

На монгольской стороне — хаос и типично азиатская бюрократия. Здесь не стоишь ни минуты, все время бегаешь, не понимая куда и зачем. Куча каких-то бумажек, которые нужно заполнить и заверить бесконечными печатями и подписями. И все по кругу на несколько раз. Причем алгоритм перемещений совершенно непонятен — какие-то указатели или рекомендации напрочь отсутствуют. Монгольский таможенный офицер, который ставил последнюю и решающую (самую главную!) печать и подпись, спросил меня, почему я так долго (40 мин.) проходил все формальности, получил честный ответ — «Потому что непонятно что и в какой последовательности делать». В итоге меня, проехавшего пол-мира и проштудировавшего перед поездкой все путеводители, сайты и форумы о Монголии, обозвали «Незнайкой». Для человека, привыкшего проходить границы за 5 мин., просто показав паспорт с визой или даже не притормаживая (как в Евросоюзе или США-Мексика), вся эта кипуче-выматывающая деятельность производит просто шокирующее впечатление. Завершающим аккордом стало то, что на выезде с пограничной зоны с меня «содрали» (грубое слово употребляю, потому как в квитанциях не было указано



Там, где еще 10 лет были курточные поселки, сегодня высятся многоэтажки

суммы, поэтому реальная стоимость так и осталась загадкой) 1750 руб. за страховку и транспортный налог.

Дорога от пограничного перехода до Улан-Батора, несмотря на то, что на большей части был прямой с отличным асфальтом, а за окном открывались прямо-таки эпические степные пейзажи, оказалась не без приключений. На первой же развилке у города Сухэ-Батор отсутствовал указатель (их нет почти нигде), зато присутствовал местный «гаишник». Я было уже обрадовался, что сейчас получу исчерпывающую информацию по «навигации», но все-пошло по другому. «Права! У тебя не был пристегнут ремень! Ты не включил поворотник!» (все — фантазии). «Штраф 5000!» Цифра только на слух производит впечатление — на самом деле всего 120 руб. Но главное не это, а осознание того, что тебя разводят как последнего лоха. И что делать в такой ситуации, совершенно непонятно — спорить бесполезно (того и гляди — штраф вырастет, а права вообще исчезнут), не в монгольскую же Службу собственной безопасности звонить? Месть была жестокой — достав фотоаппарат, я загнал «гаишника» в его «стакан», откуда он не показывал носа, пока я не уехал.

Приключения на этом не закончились. После часовой остановки для фотосессии в Дархане (втором по величине городе Монголии), примерно за 80 км до Улан-Батора, на дорогу опустилась бездна степной ночи. Все бы ничего, но монгольские водители ездят

на дальнем свете, а машин на подъездах к миллионному городу оказалось неожиданно много. Временами опускался густейший туман, температура упала до нуля и в свете фар стало казаться, что на дороге гололед (шины, естественно, были уже летние). Ослепленный спереди, и даже сзади, с порядком стряхнутой головой (чем ближе к столице, тем хуже становилось покрытие) в Улан-Батор я не въезжал — скорее вползал, и приткнулся в первом же попавшемся по дороге к центру города сомнительном отеле.

«НИКОМУ НЕ УСТУПЛЮ И ПЯДИ ЗЕМЛИ МОНГОЛЬСКОЙ»

Утром вчерашняя усталость растворилась в ярком солнечном свете, а негатив в голове сменился эйфорией. Я в Улан-Баторе и в ближайшие 4 дня будет много нового и интересно! Но перво-наперво надо разобраться, что у нас с монгольским тюнингом. Акцию — условно назовем ее «Отборочный тур БайкалМоторШоу» готовил

Алексей Шишмарев — иркутянам он знаком по авторской программе «Комната Павлова» на телеканале АИСТ. Алексей вот уже 4 года живет в Улан-Баторе и последнее время занимается издательством главного монгольского автомобильного журнала «Жолооны ард» («За рулем»).

Отыскать офис Алексея в центре города оказалось несложно, как и вообще ориентироваться в Улан-Баторе (за последние годы это единственная поездка без GPS-навигатора — «официальной» и доступной по цене электронной карты Монголии нет, а платить за прибор с оцифрованной бумажной картой 15000 руб. я посчитал неразумным). Указатели и таблички с названием улиц — скорее исключение, зато есть такой ориентир, как Peace Avenue (Проспект Мира). Весь вытянутый в длину город и основные достопримечательности как будто нанизаны на эту магистральную улицу, когда-то называвшуюся Проспектом Жукова и тянущуюся от его западной оконечности до восточной.



Рядом с постройками типично советской архитектуры в Улан-Баторе стремительно растут ультрасовременные отели, торговые и бизнес-центры

С навигацией проблем не было ни разу (кроме одного полуанекдотичного случая, о котором ниже), но **трафик в Улан-Баторе просто ужасающий**. Такого не увидишь даже в провинциальном Китае, где движение по встречной — такая же обыденность, как у нас проезд на мигающий «зеленый». Весь центр Улан-Батора — Проспект Мира и все прилегающие к нему улицы — одна большая пробка (10 лет назад ничего подобного не было). На типичный маршрут Отель — Площадь Сухэ-Батора (4 км) у меня уходило от получаса. Но пробками нас не удивишь (другое дело, что даже в Москве они не тотальны), а вот стиль вождения в Улан-Баторе — это просто какая-то битва под девизом «Никому не уступлю и пяди земли монгольской». **Если ездить, как принято в Иркутске — пропуская и уступая, то просто не сдвинешься с места** (разве что ближе к полуночи). Забудьте про спасибо «аварийкой» — такого жеста просто не знают, воспримут как чудачество. Здесь даже в автошколах учат, что уступить, пропустить — чуть ли не нарушение, а дать кому-то втиснуться — свидетельство о твоей несостоятельности. Вот и идут все бампер в бампер, больше всего стараясь не дать совершить кому-то маневр. Эти правила



Найти свободный «карман», едва превосходящий размеры авто, для центра Улан-Батора большая удача



В центре Улан-Батора современная архитектура стремительно наступает на остатки феодализма



Сверхдорогих машин в Улан-Баторе — как в Монте-Карло

игры надо принимать и понимать, иначе на дорогу лучше не выезжать. Любой маневр только методом тарана — пропустить могут, только прочувствовав большую наглость или в случае реальной опасности столкновения.

И забудьте про наши сложности с парковкой — **Иркутск по сравнению с Улан-Батором просто «парковочный рай»**. Забиты не только все обочины, но и дворы — ставить повсеместно шлагбаумы здесь еще не научились.

Причем в поисках парковки в глубине дворов можно запросто попасть в западню — протискиваясь между машинами буквально в притирку, заехать в тупик, выбираться из которого придется задним ходом. После пары таких «ловушек» я все же решил свое «парковочное счастье» искать вдоль обочин.

НЕ ВЕРЬТЕ GOOGLE!


Архитектура Улан-Батора производит неоднозначное впечатление: многочислен-

ные ультрасовременные здания (здесь монгольская столица даст Иркутску фору) соседствуют со столь обветшалыми строениями, что смотреть на них без боли можно только в розовых очках. Куда-то исчезли все юрточные «багдады» — 10 лет назад они были повсеместно, на их месте теперь высотки. На улице чувствуешь атмосферу столичного города. Много современной молодежи и иностранцев. Люди в национальной одежде (исключительно пожилого


возраста) скорее достопримечательность, чем обыденность, как было раньше.

После визита к Алексею надо было искать место для постоянного базирования. В Улан-Баторе отели — буквально на каждом шагу, причем есть и гостиницы топ-уровня со стоимостью проживания \$150–300 (в том числе глобальных сетей — Kempinski, Ramada). По соотношению цена-качество еще дома был выбран New West Hotel. Для его поиска пришлось дове-

НЕКОТОРЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОЕЗДКЕ В УЛАН-БАТОР


 Несмотря на то, что в Иркутске есть Консульство Монголии (улица Лапина), **сделать визу** (разовая поездка — \$50) **самому достаточно проблематично**, так как обязательный документ для этого (кроме загранпаспорта со сроком действия 6 мес. и заполненной анкеты) — приглашение от фирмы или частного лица. Через турфирму виза «под ключ» обошлась в 3600 руб.


 Купите на сайте amazon.com последнее издание (2011 год) **путеводителя Lonely Planet** (единственное по Монголии). Если не знаете английского, пригодятся карты, рекомендации по выбору отелей, ресторанов и кафе, список основных достопримечательностей, небольшой разговорник и много другой полезной информации. Сделайте **распечатку с описанием достопримечательностей** с сайта <http://www.legendtour.ru> — в отсутствие гида это поможет адекватному восприятию. По приезду сразу купите **карту Улан-Батора**, а при необходимости — дорожный атлас. Хороший выбор — на 5-м этаже Центрального универмага (монументальное здание немного не доезжая по проспекту Мира до площади Сухэ-Батора — промахнуться невозможно).

 **GPS-навигатор с оцифрованной картой Монголии** можно купить в фирме «Навигатор» (20-55-18). Но обойдется это достаточно дорого — от 15000 руб.


 **Описание основных отелей** и отзывы о них на русском языке можно найти на сайте <http://www.tripadvisor.ru>. Если устраивает отель среднего класса, то могу рекомендовать New West Hotel (1400 руб. сингл, 1860 руб. — дабл). В качестве запасного варианта (после анализа большого количества информации, а также личных рекомендаций знакомых) рассматривались отели Evergreen, Bishrelt, Khabu.


 Если 10 лет назад **сувениры** продавались только на 5-м этаже Центрального универмага (там и сейчас огромный отдел — рекомендую), то сегодня сувенирных магазинов в центре Улан-Батора и у главных достопримечательностей много. Выбор сувениров огромный. Прежде чем что-то купить — приценитесь, разница в цене может достигать 300% (реальный факт из личного опыта).


 **Поездку к Монументу Чингисхана «Золотой кнут» и Национальный парк Тэрэлж** можно совместить и уложиться в один день.

 По дороге в Улан-Батор можно сделать остановку в **Дархане**. Основные достопримечательности — Статуя сидящего Будды и Мемориал Морин Хуур (вдоль шоссе, соединены в комплексе подвесным мостом), монастырь Харагин, Буддийский комплекс в Новом городе.

 **Пограничный переход Кяхта-Алтанбулаг** работает без выходных с 9.00 до 18.00.

 В Улан-Баторе много ресторанов русской и украинской кухни — **с едой** проблем не будет точно. Самый экономичный и при этом вкусный вариант — зайти в одну из сетевых буузных (много в районе площади Сухэ-Батора). Во многих ресторанах и кафе меню — с фото, очень удобно.

 Менять рубли на доллары при поездке в Улан-Батор не надо — **во всех обменных пунктах** (в банках) **принимают рубли** (курс — примерно 43,5 тугрика за 1 рубль). Первый обмен лучше сделать прямо на пограничном переходе (есть отделение двух банков, на выезде из пограничной зоны тусуются менялы) — деньги понадобятся на проезд через платные участки дорог (до Улан-Батора 4 раза по 500 тугриков/11 рублей), еду, бензин, заселение в отель. Все банки работают до 18.00 и вечером поменять деньги проблематично.

 Повсеместно (в музеях, монастырях — там, где продают билеты) требуется покупать дополнительно **право на фотосъемку** (120–580 руб.). Но не всегда это оправдано — например, в Музее природы для съемки интересен разве что скелет динозавра, но его фотографировать почему-то запрещено (представленный в статье снимок был сделан в отсутствие зрителя).

УЛАН-БАТОР: СМОТРЕТЬ И СДЕЛАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНО!

- **Площадь Сухэ-Батора** (Здание Правительства, Памятник Сухэ-Батора, Колокол Мира)



Одна из крупнейших площадей мира 6 лет назад пережила реконструкцию — убрали Мавзолей Маршала Чойболсана, частично заменили асфальт на плитку и облагородили Здание парламента, которое теперь украшают скульптуры Чингисхана и его воинов

- Мемориал Зайсан и 18-метровая Статуя золотого Будды
- Музей истории природы



Единственное, ради чего сходит в скучный и очень архаичный Музей природы — огромный скелета динозавра (16 метров в длину, 3 — в высоту, вес — 5 тонн) и окаменелые яйца этих животных, умерших примерно 70 млн. лет назад

- Буддийский монастырь Гандан



Действующий буддийский монастырь Гандан — целый комплекс зданий, одна из главных достопримечательностей Улан-Батора. Внутри храма представленного на снимке, находится 26-метровая золотая статуя Будды



Мандала — модель Вселенной, месяцами скрупулезно собираемая из песчинок. Кульминация — разрушение композиции

- Дворец-музей Богдо-Хана



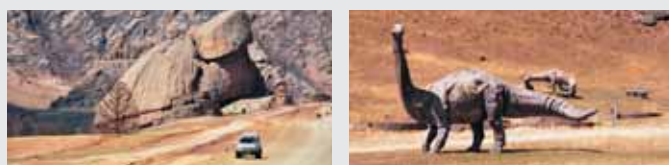
Дворец последнего монгольского хана напоминает пекинский Запретный город — только намного меньше и порядком подзапущенный

- Храм-музей Чойжин Ламы
- Музей монгольского искусства Занабазар и Арт-галерея (через дорогу от площади Сухэ-Батора)
- Гостиница Blue Sky Hotel & Tower (смотровая площадка и зона отдыха на верхних этажах — в мае еще не работала)
- Посмотреть на закат и ночной Улан-Батор в баре Sky Lounge или ресторане Monet на 17-м этаже бизнес-центра Central Tower рядом с площадью Сухэ-Батора (перед зданием — памятник Марко Поло). В здании есть подземная парковка (70 руб.)
- Ресторан Modern Nomads — попробуйте хорхог — не знаю, насколько аутентично приготовлен (мясо барана жарится в бидоне с использованием раскаленных камней) — но очень вкусно.
- Памятник Группе The Beatles у Центрального Универмага (на 5-м этаже — большой отдел сувениров)



«Битлы» Джон Леннон, Пол Маккартни, Ринго Стар и Джордж Харрисон никогда не были в Улан-Баторе, но застыли в камне рядом с центральным универмагом монгольской столицы

- Монумент Чингис-Хана «Золотой кнут» (53 км от Улан-Батора)
- Национальный парк Горхи Тэрэлж (60 км от Улан-Батора)



Самый «ближний» к Улан-батору Национальный парк — Горхи Тэрэлж, поражает туриста своими рукотворными и нерукотворными изваяниями из камня и пасторальными пейзажами

рится всезнающему Google, с которого была распечатана карта с нанесенной на нее точкой расположения отеля. Но всемирный поисковик едва не стал Иваном Сусаниным — отель на Google Maps был несколько в стороне (примерно в 1,5 км на северо-восток) от его реального расположения. В результате час плутания по переулкам и многочисленные расспросы ничего не дали. Я уже было надломился и решил остановиться в другой гостинице, но тут на остановке увидел такси, которое было решено использовать в качестве поводыря. Пожилому таксисту (значит, хорошо знает город!) была торжественно вручена все та же распечатка с Google Maps и... мы опять уперлись в тупик на задворках Центрального госпиталя. Благо у таксиста была возможность связаться со справочной, потом с самим отелем и уже через 10 минут я заносил вещи в номер. Отель оказался вовсе не в глубине кварталов, а все на том же Проспекте Мира, причем заходя на очередной круг поисков я его проезжал раз пять!

Больше проблем с навигацией не было, разве что, как и в Москве, в Улан-Баторе очень сложно сделать левый поворот на центральных улицах, иногда для этого приходилось делать затяжной крюк (не столько по расстоянию, как из-за пробок). Хотя сами монголы (и монголки!) этот вопрос решают легко — идут напролом через две осевые и приклеенные бампер к бамперу четыре полосы встречных автомобилей. Несмотря на то, что улан-баторские дорожные законы и порядки я усвоил достаточно быстро (хотя давить пешеходов на красный так и не научился), на подобный мегаполисный трюк так и не решился. В заключительный день, кото-



Кроссовер — оптимальное средство передвижения для путешествия по монгольским просторам (если при этом не ставится задача покорения серьезного бездорожья)

рый было решено посвятить изучению окрестностей, было много развилок — без указателей, но всегда удавалось уточнить дорогу у людей (лучше это сделать два, а то и три раза — запросто могут махнуть в другую сторону). Русский понимают почти повсеместно, многие говорят вообще без акцента, английский пригодится только в откровенно пафосных местах, где постоянно тусуются иностранцы.

На чем ездят в Улан-Баторе? Много сверхдорогих внедорожников (преимущественно Lexus LX570 и Hummer, а также больших «американцев» — как только они перестраиваются и паркуются?), за рулем которых в основном женщины (матриархат!). По развитию автомобильного рынка Улан-Батор отстает от Иркутска — дилерских центров и с десяток не наберется, многие популярные у нас

марки (Ford, Mazda) не представлены вообще. Зато явное засилье корейцев (как «только что из салона», так и в состоянии «последний вздох»), много японских праворульных авто. А вот советские машины исчезли полностью (а ведь 10 лет назад их было много) — на ходу удалось увидеть только одну «семерку», да и ту — у границы.

А еще **Улан-Батор — рай для гурманов.** Авторитетный путеводитель Lonely Planet прямо заявляет, что Монголия — последнее место в мире, где можно поесть настоящего экологически чистого мяса. Оно одинаково вкусно везде — и в улан-баторских «Макдональдсах» «Хаан бууз» (средний чек на одного — 60 руб.), и в глобальном ресторане Modern Nomads (в Иркутске — «Кочевник», сеть дошла даже до США, мой чек в Улан-Баторе — 800 руб.,

но порции оказались столь огромными, что хватило еще на обед следующего дня).

Программа поездки получилась столь насыщенной, что к обеду четвертого дня в Монголии я подустал и захотел домой. Жаль, что таможня не работает круглосуточно — я уже готов был ехать через ночь. От национального парка Тэрэлж совершил 400-километровый бросок до границы. Доехал без приключений, если не считать, что немного заплутал на выезде из Улан-Батора и то, что найти сколь-нибудь приличное место для ночлега в приграничном Сухэ-Баторе оказалось проблематично (но возможно!). Зато в 9.00 я был уже на границе, где с меня самым бессовестным образом «слупили» (извините за жаргон) 30000 тугриков (690 руб.) за отсутствие заверенной на выезде таможенной декларации (интересно, что декларировать — запасное колесо что ли?). На мой резонный вопрос и аргумент, что проехав 40 стран (с демонстрацией похожего на альбом филателиста паспорта), я нигде и никогда не заполнял декларацию, монгольский таможенник привел убедительный аргумент «То — весь мир, а это — Монголия». Спорить и что-то доказывать в такой ситуации бессмысленно. В 12.00 я был уже в Кяхте, а в десятом часу вечера въезжал во двор родного дома, намотав на спидометр за 6 дней 2400 км. Все-таки Улан-Батор для нас — ближайшая мировая столица!

Ефим НЕЗВАННЫЙ



Качество асфальта на монгольских дорогах — переменное. Даже на центральном проспекте Мира асфальт хорошего качества сочетается вот с такими колдобинами



Стоимость топлива в Монголии значительно выше, чем в Иркутске — цена литра 92-го 39,1 руб.

МОНГОЛЬСКИЙ АВТОТЮНИНГ

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА!

Акция под условным названием «Отборочный тур участников БайкалМоторШоу из Монголии» состоялась в одном из автоцентров Улан-Батора.

И выбирать было из чего! Поздним вечером в огромном боксе главному редактору «Автомаркета» было представлено 19 автомобилей, из которых отобрать предстояло пять — такова была предварительная договоренность. Уровень подготовки ТС оказался достаточно высок и практически любое не затерялось бы на БМШ (полная фотогалерея в ветке форума 38a.ru «Монгольский автотюнинг: мировая премьера в Иркутске!»). При выборе также пришлось учитывать вопрос доставки — монгольская делегация поедет в Иркутск своим ходом (!). Поэтому биг-фут на базе Toyota Land Cruiser 80 и мотоцикл Green (которые были на «отборе») на

БайкалМоторШоу мы не увидим. Если акция завершится успешно, то в следующем году интересных авто из Монголии будет еще больше. Ведь на «отборе» были представители одного автоклуба, а их в Улан-Баторе несколько. Планируется, что участие в БайкалМоторШоу будет широко освещаться монгольскими СМИ, в том числе национальными телеканалами. Были журналисты и на «отборе». По ТВ сюжет прошел на телеканале АИСТ-Монголия — на видеохостинге You Tube его можно найти по запросу auto show rus Aisttv.

Группа монгольских бизнесменов проявила интерес к организации Фестиваля автотюнинга в Улан-Баторе по типу иркутского. Они вместе с прошедшими отбор монгольскими участниками также придут в Иркутск — для изучения опыта проведения мероприятия.



TOYOTA CELICA (номинация «Стайлинг»). ВЛАДЕЛЕЦ: Галзад Нанжид Чинзориг. ГОД ВЫПУСКА: 2000. ДОРАБОТКИ: аудиосистема, ламбо-двери, боди-кит, салон, расклейка, стойки HKS. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ, ВЫСТАВКАХ: 1 место в дрифт-шоу Монголии.



NISSAN SKYLINE 33 (номинации «Инженерия», «Стайлинг»). ВЛАДЕЛЕЦ: Цоггэрэл Бавуудорж.



NISSAN SKYLINE GT 32.4 (номинации «Инженерия», «Стайлинг»). ВЛАДЕЛЕЦ: Бадамдорж Эрдэнэбулган.



NISSAN SILVIA S515 (номинации «Инженерия», «Стайлинг»). ВЛАДЕЛЕЦ: Ганбаатар Насанжаргал.



NISSAN SKYLINE R34 GTT. ВЛАДЕЛЕЦ: Цагаанчулуут Туул Ууганбаяр.



Отдельное спасибо за организацию мероприятия главному редактору монгольского автомобильного журнала «Жолооны ард» Алексею Шишмареву.

За содействие в установлении контактов благодарим представительство Иркутской области в Монголии и лично Евгения Лиштованного.