



Вне Дороги



3 (117) МАЙ-ИЮНЬ 2018

КАЗАХСТАНСКИЙ ЖУРНАЛ

RALLY KAZAKHSTAN 2018

ПЯТЫЙ ЭТАП КУБКА МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ

GORILLA DRIFT ENERGY 2018

ВТОРОЙ ЭТАП ЧЕМПИОНАТА КАЗАХСТАНА ПО ДРИФТУ

CAN-AM X RACE

ПЕРВЫЙ ЭТАП КРУПНЕЙШЕЙ ВНЕДОРОЖНОЙ КВАДРОСЕРИИ

TARAZ TROPHY 2018

IV ЭТАП ОТКРЫТОГО ЧЕМПИОНАТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ

I.G.A.T. - ТРОФИ 2018

III ЭТАП ОТКРЫТОГО ЧЕМПИОНАТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ

GYMKHANA RACING SERIES

I ЭТАП ПО СКОРОСТНОМУ ФИГУРНОМУ ВОЖДЕНИЮ



ISSN 2074-9430



9 772074 943002



► В последние выходные сентября на побережье Капшагайского водохранилища традиционно состоится VI этап открытого чемпионата РК по трофи-рейдам.

► Организатором соревнований выступит клуб «Off road kz» при поддержке ФАМС РК.

► К участию в соревнованиях допускаются спортсмены на автомобилях следующих категорий:

ТР1 - стандартные автомобили,
ТР2 - спортивные автомобили с каркасом безопасности, подготовленные для бездорожья,
ТР3 - автомобили и прототипы, подготовленные для тяжелого бездорожья.

Категория «Свободный класс» - подготовленные автомобили без каркаса безопасности.

КАПШАГАЙСКАЯ БАХА 2018

VI ЭТАП ОТКРЫТОГО ЧЕМПИОНАТА РК ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ



► Ежегодно в «Капшагайской бахе» принимают участие не только алматинские спортсмены, но и экипажи из Астаны, Караганды, Талдыкоргана, Тараза, Шымкента. Что в свою очередь говорит о статусе данного мероприятия.

► Гонщикам предстоит сразиться в нескольких этапах. В GPS-ориентирование на местности, спортсменам необходимо будет пройти до 300 километров по пересеченной и предгорной местности вперемешку с глубокими рвами и бродами, отыскать несколько десятков точек-координат и вернуться в указанное время в базовый лагерь. И самый долгожданный для зрителей и болельщиков - это кольцевая гонка на берегу Капшагай.

► Организаторы соревнований приглашают всех желающих присоединиться в эти выходные к внедорожному автоспорту. Ведь здесь не только пройдут захватывающие гонки, но и есть все условия (море, солнце) для полноценного семейного отдыха.

В http://vk.com/vne_dorogi_kz



CAN-AM X RACE 2018

Казахстанские спортсмены выступили на крупнейшей российской внедорожной квадросерии

12



GORILLA DRIFT ENERGY 2018

Второй этап чемпионата Казахстана по дрифту

18



I.G.A.T. - ТРОФИ 2018

III этап Открытого чемпионата Казахстана по трофи-рейдам

24



TARAZ TROPHY 2018

IV этап Открытого чемпионата Республики Казахстан по трофи-рейдам

30

Пятый этап Кубка мира по ралли-рейдам Международной автомобильной федерации

RALLY KAZAKHSTAN 2018

6



Самые опасные участки дорог в Алматы



По данным полицейских, аварийность в этом году увеличилась на 12% - это более полутора тысяч ДТП только за первый квартал.

Наиболее аварийными признаны перекрестки проспектов Суюнбая и Райымбека, где в этом году произошло 12 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 14 человек.

Так, на пересечении улицы Саина и проспекта Райымбека в 10 авариях различные травмы получили 10 человек. Столько же столкновений произошло и на перекрестке Жандосова-Сатпаева-Манаса, число пострадавших не превышает десяти человек. На Абая-Саина в 9 ДТП пострадали 15 человек. Чаще дорожные аварии стали происходить в Медеуском, Алатауском, Ауэзовском, Жетысуском и Бостандыкском районах города. Кроме того, полицейские

отмечают, что в дорожных происшествиях за последние четыре месяца погибли 38 человек против 36 за аналогичный период прошлого года.

- По сравнению с прошлым годом на данный период рост дорожно-транспортных происшествий повысился на 12%. Если в прошлом году было зафиксировано 1352 ДТП, то за прошедшие шесть месяцев этого года уже числится 1523 аварии. Чаще всего дорожно-транспортные происшествия происходят из-за элементарных нарушений правил. Мы рекомендуем всем участникам дорожного движения соблюдать правила и проявлять взаимоуважение, поскольку именно неправильное маневрирование и превышение допустимой скорости приводят к печальным последствиям, - сообщил начальник Управления административной полиции ДВД Алматы Жандос Мураталиев.

Инструктор - в помощь

Обучаться практическому вождению на дорогах можно только с инструктором. Об этом сообщила пресс-секретарь КАП МВД Ирина Лукьянина-Костерева.

Она напомнила, что с июня 2016 года получить водительское удостоверение для управления мотоциклами и легковыми автомобилями (категории А, В и соответствующие подкатегории) можно без обязательного обучения в автошколе.

Но если теоретические знания кандидаты в водители могут получать самостоятельно, то вопросы практического вождения на дорогах имеют свои ограничения, регламентированные Правилами дорожного движения. Так, в соответствии с главой 21 ПДД первоначальное обучение вождению транспортных средств проводится на закрытых площадках или автодромах. В случае, если учебная езда осуществляется на дорогах, то это возможно только с обучающим и при наличии первоначальных навыков управления у обучаемого, а также при отсутствии пассажиров в механическом транспортном средстве. При этом обучающим должен быть не просто водитель со стажем, это должен быть специалист-инструктор, имеющий соответствующее квалификационное свидетельство, водительское удостоверение на право управления транспортным средством той категории, по которой он проводит обучение.

При этом кандидат в водители при обучении вождению на дорогах должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность, и медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортным средством.

Лукьянина-Костерева также напомнила, что в случае самостоятельной подготовки кандидаты в водители могут сдать экзамены только в СпецЦОНах.

Автолюбителей в Казахстане бесплатно пометят

«КазАвтоЖол» запускает пилотный проект по внедрению RFID-меток на платных участках дорог.

Уже в июне желающие проехать по автобану Астана-Щучинск протестируют на деле новые RFID-технологии (Radio Frequency Identification - радиочастотная идентификация). На пунктах взимания платы операторы будут клеить на лобовое стекло автомобиля бесплатные RFID-метки - устройства, способные идентифицировать и автоматически считывать данные автомобиля.

По предварительным данным, первые 4000 меток наклеят на машины на участке платной автодороги Астана-Щучинск, еще 80 тысяч меток раздадут на участке дороги Алматы-Хоргос.

Со слов представителей кампании «КазАвтоЖол», при своей низкой стоимости эта система имеет достаточно обширный ряд преимуществ. Во-пер-

вых, это бесконтактный метод идентификации автомобиля и управления шлагбаумами, воротами и другими барьерами, а также безостановочное взимание платы за проезд. Система имеет высокую степень защиты и при необходимости может быть защищена паролем.

Во-вторых, в одной метке можно одновременно хранить как открытые, так и закрытые данные. К тому же RFID-метка не оставляет шансов проскочить пункт оплаты, так как уверенно считывает информацию даже при скорости до 200 км/ч.

И в-третьих, что немаловажно, метки не требуют батареек, аккумуляторов или других встроенных элементов питания.

Кстати, технология RFID-идентификации транспорта уже получила широкое применение на Тайване, в Турции, Венгрии, Франции, Португалии, Италии, ОАЭ, Бельгии, Норвегии и Японии.



В текущем году платными автомобильными дорогами республиканского значения станут участки Астана-Темиртау, Алматы-Капшагай, Алматы-Хоргос общей протяженностью 469 км. На данный момент разрабатывается проектно-сметная документация по устройству системы взимания платы на 13 участках дорог общей протяженностью 5500 км.

По новым правилам

Для облегчения жизни авто владельцев с 26 мая 2018 года вступили в силу изменения в приказы МВД РК.



Согласно новым правилам при постановке на учет, внесении изменений в свидетельство о регистрации транспортных средств или других регистрационных действиях осмотр уже зарегистрированных автомобилей в Казахстане не требуется. Однако если транспортное средство ставится на учет в РК впервые, процедуры осмотра не избежать, исключением из правил могут быть лишь транспортные средства, приобретенные у официального дилера/производителя на территории РК.

Также изменения коснулись и процедуры перерегистрации авто. Автовладельцам дали возможность бесплатно выбрать понравившиеся государственные номерные знаки на машины. Раньше такая возможность была только у желающих приобрести регистрационный номерной знак повышенного спроса. Теперь информация об имеющихся в наличии номерах будет размещаться на информационных стендах, а в спецЦОНах установят специальные терминалы, с помощью которых можно будет выбрать понравившийся госномер.

Владельцы автотранспорта также получили возможность выбирать госномер, подавать документы и оплачивать все пошлины и сборы через портал электронного правительства. Затем для получения госномера и свидетельства о регистрации транспортного средства автолюбитель должен будет обратиться в РЭП или спецЦОН. Одно «но»: выбор возможен только из набо-

изготовления дубликатов госномерных знаков. Если госномер утерян, украден или пришел в негодность, срок восстановления для жителей Астаны и Алматы составит 5 рабочих дней, для остальных регионов - 15 дней (раньше было 30 дней).

Кстати, если вам необходимо поменять водительское удостоверение, а срок его действия еще не закончился, то проходить медкомиссию теперь не нужно. Представление медицинской справки обязательно, если водительское удостоверение выдается впервые или открываются дополнительные категории, а также при обмене водительского удостоверения по окончании его срока действия.

Изменились правила постановки транспорта на учет для иностранцев и юридических лиц. Теперь пройти эту процедуру можно без предоставления справки из УПДК МИД РК. Исключение составляют дипломатические представительства, международные организации и консульские учреждения, а также их сотрудники.

Не обошли стороной и госномера на полицейских авто. С 2012 года это уже вторая реформа «полицейских номеров». Передние и задние госномера для легковых автомобилей и передние для грузовых автомобилей и автобусов специальных и оперативных служб ОВД РК будут отныне лишаться букв «КР».

Также стоит отметить, что для удобства граждан во всех регистрационно-экзаменационных подразделениях административной полиции (РЭП) изменен график работы. Понедельник, который раньше был техническим днем, станет рабочим.

График работы РЭП: понедельник - пятница: с 9.00 до 18.30 (перерыв на обед с 13.00 до 14.30), суббота - с 8.00 до 16.00 (перерыв на обед с 12.00 до 13.00).

График работы спецЦОНа: понедельник - суббота: с 9.00 до 20.00 без перерыва на обед, воскресенье - выходной день.





Мы выступаем за безопасное вождение!

В середине июня дилерский центр Subaru Motor Almaty провел тест-драйв Subaru XV второго поколения и обновленного Subaru Outback, в рамках которого были организованы двухдневные курсы по вождению «Subaru and Borodin Driving Academy» - «Превращаем экстремальное вождение в безопасное». Специальный курс для всех желающих на получение теоретических и практических знаний провел вице-президент Федерации автотоспорта РК, основатель школы экстремального вождения, главный пилот команды Астана Моторс «Степные волки», многократный чемпион РК по автомобильному кроссу и ралли Владимир Бородин.

Напомним, что месяцем ранее подобные курсы прошли в Астане в Subaru Motor Astana. Тогда принять участие в тест-драйве изъявили желание порядка 30 человек. В Алматы интерес к столь необычному мероприятию для дилерских центров, но безусловно важному на данный момент для сложившейся обстановки на дорогах страны возрос.

В течение двух дней уже 45 человек изучали особенности вождения в дождливую погоду, осваивали правила

поведения для недопущения аварийной ситуации из-за плохой видимости, нашли ответы на вопросы: «Что делать, если вас «ослепила» встречная машина?», «Как водить автомобиль с системами и опциями?» и, конечно же, уделили внимание теме экстремального вождения на автомобилях Subaru. Программа этого курса составлена таким образом, чтобы как начинающие, так и профессиональные водители могли научиться новым приемам вождения, обрели навыки эффективного

управления автомобилем и получили заряд позитивных эмоций.

После теоретической части участники прошли индивидуальные курсы по практике, которые проходили на специализированном автодроме Mobilex RT при выезде из Алматы. Ученикам курса выпала возможность не просто протестировать автомобили Subaru XV и Subaru Outback, но и научиться преодолевать различные виды препятствий.

Стоит отметить, что стильный высокотехнологичный кроссовер Subaru Outback не оставил никого равнодушным. Благодаря обновленной решетке радиатора, дизайну переднего бампера и фар автомобиль получил более агрессивный внешний вид. Теперь в обновленном Outback комплектации Premium предусмотрен люк, а для удобства водителя предлагается премиальный пакет Advanced Package, который включает систему

автоматического управления дальним светом фар, систему определения препятствий позади автомобиля и камеры фронтального и бокового обзора. Кроме того, Subaru Outback в комплектации Premium оснащен фирменной системой помощи водителю EyeSight, имеющей шесть основных функций: адаптивный круиз-контроль, предаварийное торможение, предупреждение отклонения от полосы движения, предупреждение о рыскании в полосе, предупреждение о начале движения автомобиля, следующего впереди, и предаварийное управление акселератором. Рестайлинговый Outback отличается улучшенной шумоизоляцией, перенастроенной подвеской и модернизированным электроусилителем руля. Автомобиль получил 8-дюймовый сенсорный дисплей и модернизированную мультимедийную систему Subaru StarLink 3-го поколения.

По окончании курса всем курсантам были выданы сертификаты. По итогам мероприятия за отлично организован тест-драйв и теорию экстремального вождения участники оставили много положительных отзывов как в социальных сетях, так и в личном общении.

«Участники удивились тому, что оказывается способны на большее. Многие отметили, что подняли свое мастерство. Надо понимать, какая бы электроника ни была, человеческий фактор очень важен и необходимо уметь справляться с автомобилем при любых условиях», - сказал Владимир Бородин после практических занятий.

Представитель Sumitomo Corporation (Япония) г-жа Асато Такаги, также принимавшая участие в курсах по вождению, отметила, что очень впечатлена тест-драйвом и благодарна за участие в такого рода мероприятии.

Стоит отметить, что подобные курсы компания «Астана Моторс» будет проводить теперь на постоянной основе. Узнать о следующем тест-драйве можно на сайтах <http://subaru.kz> и <http://subaru-motor-almaty.kz>, предварительная запись по телефону 8 (727) 333 19 09.



Картирист из Алматы взял «серебро» под Казанью

Юный спортсмен Бакберген Мирманов, единственный представитель Казахстана на международных стартах по картингу, занял второе место на чемпионате УРФО.



Чемпионат проходил в окрестностях столицы - города Казань - в поселке Богатые Сабы на трассе протяженностью 1600 м.

В квалификации Бакберген показал второе время, уступив всего три сотые секунды представителю команды Lada Sport Артему Северюхино, но опередив при этом также на три сотые секунды второго пилота команды Lada Sport Максима Орлова. Во втором заезде ему удалось сохранить второе место.

- Для гонки после перерыва итоговое второе место в окружении двух пилотов команды Lada Sport считаю отличным результатом. Впереди еще много стартов, и будет еще возможность показать лучший результат, - прокомментировал отец и тренер Бакбергенов, мастер спорта РК и многократный чемпион Казахстана по картингу Максат Мирманов.

Впервые Бакберген начал выступать на картинге в 2011 году в возрасте 6 лет. За это время он успел поучаствовать

во многих престижных гонках, которые проводятся за пределами нашей республики. В начале этого года Бакберген Мирманов был одним из самых заметных пилотов на международной арене. Отличный результат показал он и в мастер-серии чемпионата WSK в Италии.

Его первые шаги в Италии были сделаны в конце 2017 года, где он принял участие в «Трофее имени Айртон Сенны». Из 62 участников юный казахстанец занял 28-е место, это неплохой результат, учитывая, что было много дождевых сессий. Затем после ряда серий на скоростной трассе Бакберген улучшил свой результат и попал в первую 20-ку WSK.

Формат ралли «Шелковый путь 2018» пришлось изменить

Организаторы обещают новый привлекательный маршрут на юге России с исключительным списком участников в зачетах внедорожников и грузовиков. А также то, что вторая часть ралли все же будет проведена в Китае, но уже только в сентябре.

Напомним, «Шелковый путь» 2018 года должен был начаться пятью спецучастками на территории Китая. Затем машины участников и сопровождающие автомобили на крупных транспортных самолетах, по замыслу организаторов, планировалось доставить в Россию, где их ожидали еще пять спецучастков от Астрахани до Москвы.

Изменения в график гонки организаторам пришлось внести из-за ремонта аэропорта в городе Урумчи. На данный момент аэропорт не может обеспечить для всех участников гонки и сопровождающих их автомобилей необходимое количество вылетов самых больших в мире транспортных самолетов АН-124 «Руслан».

В итоге страны-участницы гонки, а также партнеры ралли-марафона приняли совместное решение разделить в этом году «Шелковый путь» на две части. Таким образом, первая часть

состоится в России с 20 по 27 июля, а вторая - в сентябре на территории Китая.

Новый формат гонки был представлен командам, планировавшим участие в гонке 2018 года, и на сегодняшний день все участники согласились принять новый вызов.

Торжественная церемония старта состоится 20 июля 2018 года в Астрахани, и скорректированный маршрут ралли будет состоять из семи спецучастков общей протяженностью около 2500 километров. Финиш гонки намечен на 27 июля в Москве на Красной площади.

«Шелковый путь 2018»

19 и 20 июля: административные и технические проверки в г. Астрахань
20 июля 2018 года: торжественный старт в г. Астрахань
21 июля - 1 этап: Астрахань/Астрахань
22 июля - 2 этап: Астрахань/Элиста
23 июля - 3 этап: Элиста/Астрахань
24 июля - 4 этап: Астрахань/Астрахань
25 июля - 5 этап: Астрахань/Волгоград
26 июля - 6 этап: Волгоград/Липецк
27 июля - 7 этап: Липецк/Москва
27 июля - торжественный финиш, Москва

RALLY KAZAKHSTAN 2018:

Захватывающая гонка в инопланетных декорациях Мангыстауской области

С 27 мая по 2 июня в Мангыстауской области прошел самый протяженный, пятый этап в календаре Кубка мира по ралли-рейдам «Ралли Казахстан 2018». Казахстанский этап входит в четверку самых сложных и оценивается с двойным коэффициентом. Шесть дней - шесть изматывающих гонщиков спецучастков общей протяженностью 2500 км, из которых 1900 км «боевых». Организатором этапа выступила Федерация автоспорта РК при поддержке Министерства культуры и спорта РК, а также акимата Мангыстауской области.

Побороться за звание чемпионов на старт вышли 27 экипажей из 13 стран мира, именитые гонщики: Якуб Пшигонски - лидер Кубка мира FIA, француз Люк Альфанд - чемпион «Дакара», российский гонщик Владимир Васильев - победитель ралли-рейда Africa Eco Race 2018 года, чешский гонщик Мартин Прокоп, выигравший в этом году этап Кубка мира в Абу-Даби, победитель «Ралли Казахстан 2017» катарец Нассер Аль-Аттия, саудовский гонщик Язид Аль-Раджи. За подиум сражались и экипажи из российской команды Suprotec Racing Борис Гадасин, Андрей Новиков и Андрей Рудской.

Французскую команду Overdrive Racing представил Ронан Шабот, а команда South Racing выставила два экипажа во главе с Фернандо Альваресом и Юргеном Шройдером. Зрелищности гонке добавило участие самого молодого гонщика за все время

проведения соревнований - британца Харри Ханта на багги Peugeot DKR 3008. Легендарная команда Kamaz masters, на счету которой 15 побед в изнурительном ралли-марафоне «Дакар», заявила на «Ралли Казахстан 2018» два грузовика.

В категории внедорожников Казахстан представили четыре экипажа. В категории T1 - два экипажа команды Mobilx Racing Team с пилотами международного класса Юрием Сазоновым, Ерденом Шагировым и опытными штурманами - украинцем Виталием Евтеховым и россиянином Владимиром Демьяненко. В категории T2 - из команды Off road Kazakhstan руководитель Федерации автоспорта Казахстана Марат Абыкаев и Нурсултан Абыкаев, а также актауский экипаж Кирилла Черненкова и Алексея Муна. В категории TP3 - Дмитрий Притулов с белорусским штурманом Алексеем Рудницким.



Напомним, Кубок мира по ралли-рейдам проводится для автомобилей категорий T1, T2, T3 и Национальный класс. T1 - улучшенные серийные автомобили, T2 - легковые автомобили с малым отличием от серийных моделей и T3 - облегченные автомобили. В этом году маршрут «Ралли Казахстан 2018» организаторы немного усложнили, проложив трассу через труднопроходимые участки Мангыстауской области - каменистые поля, каньоны плато Устюрт и песчаную пустыню близ поселка Сенек.

- Мы рады прошлогоднему успеху мероприятия и упорно трудились, чтобы внести изменения в маршрут ралли в нынешнем году, - говорит президент ФАМС РК Марат Абыкаев. - Ралли по пересеченной местности - одна из самых популярных дисциплин в мире автоспорта, и мы гордимся тем, что проводим гонку в регионе Мангыстау, с его невероятными пейзажами и уникальными природными комплексами, которые создают серьезные испытания для участников всех уровней.

28 мая участники ралли-рейда вышли на старт первого, 280-километрового спецучастка, чтобы отправиться к югу от города Актау в сторону курорта Кендерли, расположенного в 210 км к юго-востоку от областного центра. Так как пролог отсутствовал, стартовали гонщики в порядке номеров заявочного листа. Вначале они миновали 20-километровый liaison, после которого были 90 километров до зоны нейтрализации по скоростным песчаным дорожкам. Далее участники поднялись по крутому каменистому подъему и снова вышли на скоростную дистанцию протяженностью 150 километров с коварными солончаковыми участками. Затем трасса привела спортсменов к побережью Каспийского моря.

Чемпион 2017 года Насер Аль-Аттия из Катара выиграл первый 90-километровый спецучасток, но затем из-за проблем с двигателем был вынужден выйти из гонки. Лидером первого дня стал Язид Аль-Раджи из Саудовской Аравии, на втором месте - французский гонщик Люк Альфан. Поляк Якуб Пшигонски финишировал третьим, а следом к финишу пришел российский экипаж под управлением Владимира Васильева.

В категории T2 победил казахстанец Кирилл Черненко, обогнав на 3 минуты 44 секунды российского гонщика Константина Иванова. Третьим финишировал катарец Адель Абдулла, а следом за ним завершил СУ казахстанский экипаж Марата и Нурсултана Абыкаевых.

В категории T3 первые два места заняли испанцы Хосе Пена Кампо и Сантьяго Наваро, в тройку лидеров вошел казахстанец Дмитрий Притулов. Россиянин Равиль Магинов по техническим причинам не вышел на старт.

В грузовой категории в разминочном темпе Андрей Каргинов обогнал своего коллегу из команды Kamaz masters Сергея Куприянова.



29 мая участников ралли-рейда ждал самый длинный 414-километровый кольцевой спецучасток через пустыни на восток вокруг населенного пункта Сенек со стартом и финишем в бивуаке Кендерли.

Самым быстрым автогонщиком второго спецучастка стал саудовец Язид Аль-Раджи, проехавший на своем Mini дистанцию за 4 часа и 45 секунд. Через полторы минуты финишную линию пересек российский экипаж Владимира Васильева и Константина Жильцова (Mini). Поляк Якуб Пшигонски, чтобы удержаться в лидерах Кубка мира, старался держать равномерный темп и завершил спецучасток на третьей позиции.

Кирилл Черненко продолжил удерживать свое лидерство в категории T2, и отрыв от россиянина Константина Иванова составил уже более семи минут. Сместив на одну позицию катарца Адель Абдулла, замкнул тройку лидеров среди серийных автомобилей экипаж Марата Абыкаева.

Француз Патрис Гаррусте финишировал первым в зачете T3, но 100 штрафных часов за невзятие финиша в первый день удерживали его на последнем месте общего зачета. Второе и третье места поделили испанцы Хосе Пена Кампо и Сантьяго Наварро. Казахстанец Дмитрий Притулов финишировал четвертым и остался на третьем месте общего зачета.

Неудачно сложился день у казахстанца Юрия Сазонова, из-за проблем с машиной ему пришлось оформить сход. Не вышел на старт второго дня гонки и катарец Нассер Аль-Аттия, как оказалось, механики не смогли восстановить двигатель, и, скорее всего, для него этот сезон Кубка мира уже закончен.

Экипаж под номером №216 команды Mobilex Racing Team Ердена Шагилова и Владимира Демьяненко пришел к финишу 13-м и занял 12-е место в общем зачете.

В грузовой серии за первенство боролись два КамАЗа. На этот раз первым был Сергей Куприянов, но в общем зачете он все еще отставал от коллеги Андрея Каргинова.

На третьем этапе, 30 мая, участникам пришлось преодолеть участок протяженностью 450 км, из которых 327 километров пришлось на «боевые». Направляясь в глубь Мангыстауской области к востоку, гонщики прошли участки огромных просторов пустыни в Западном Казахстане, преодолели песчаный массив и жесткие каменные дороги. В ходе маршрута трасса подымалась вверх на плато и проходила вдоль одного из живописнейших мест - урочища Босжира. На 80-м километре участников ждали очень быстрые, извилистые направления плато Устюрт, следующие 125 км гонщики шли по «быстрым» твердым дорогам, а ближе к финишу экипажи форсировали русло реки. Стоит отметить, что на этом этапе



организаторы подготовили сложную навигацию, и штурманам пришлось постараться, чтобы указать пилотам верное направление к победе.

Жаркая гонка разыгралась в топе внедорожников. Сразу четыре экипажа вырвались вперед и практически до финиша боролись за первенство дня. На 48 секунд Пшигонски опередил Прокопа, минутой позже после чека финишировал Васильев. Саудовец Аль-Раджи не стал рисковать и пришел к финишу четвертым.

Хороший результат дня показал и представитель команды Mobilex

Racing Team Ерден Шагиров, он практически весь день шел в заданном темпе и, обойдя нескольких соперников, финишировал десятым, обеспечив себе 10-е место общего зачета.

Экипаж Юрия Сазонова прекратил участие в ралли из-за неисправности авто.

Ситуация во внедорожной категории T2 после третьего этапа кардинально изменилась. Катарец Адель Абдулла, показав мастерство пилотирования, смог стать лидером спецучастка, обогнав казахстанца Кирилла Черненко. Но, несмотря на

все усилия, он продолжил занимать последнее место в общем зачете. Замкнул тройку россиянин Константин Иванов, Марат Абыкаев финишировал четвертым.

В T3 снова лидировал француз Патрик Гаррусте, однако полученный ранее штраф не оставил ему шансов стать победителем в своей категории. Второе и третье места поделили испанцы Сантьяго Наварро и Хосе Пена Кампо, они же удерживали первое и второе места общего зачета.

Казахстанца Дмитрия Притулова, также получившего 100-часовой

штраф, от Патрика Гаррусте отделяли всего полчаса. И, видимо, гонщики на следующих этапах продемонстрируют ожесточенную борьбу за третье место в категории.

В грузовой серии Андрей Каргинов показал отличный результат прохождения СУ и даже успел полюбоваться окружающими пейзажами. Но второй грузовик команды постигла неудача. Песчаный участок был пройден вполне уверенно, но на твердом грунте по очень извилистым дорожкам между растительностью машина Сергея Куприянова завалилась набок.

Вот как описал ситуацию сам пилот:

- В одном из поворотов мы заехали в глубокую промоину и легли на бок. Помог нам справиться с ситуацией штурман «Газели» Женя Павлов. С помощью четырех лопат, двух Hi-Jack и штатного домкрата мы смогли приподнять машину, и «Газелям» стало по силам вернуть нас на колеса. Благодаря этому смогли финишировать в норму времени без штрафов.

Четвертый день гонки снова стартовал в Кендерли, откуда участники отправились вокруг города Жанаозен и финишировали в 30 километрах от Актау, после чего экипажи прибыли на бивуак. Маршрут спецучастка протяженностью 398 километров был проложен через несколько «песочниц» протяженностью от 12 до 20 километров, включал сложные спуски с плато, каменные дороги, быстрые степные «рулежные» отрезки. Кроме того, было предусмотрено движение по солончакам.

По итогам четвертого соревновательного дня лидером стал Язид Аль-Раджи из Саудовской Аравии.

- Мы пробили колесо на первых 16 километрах. Затем на 200-м километре пробили второе, и следующие 180 км до финиша нам пришлось ехать без запаски, - рассказывает Язид Аль-Раджи. - Стартовали мы четвертыми, и я атаковал, как бешеный. Для обгона Мартина Прокопа нужно было выбрать удобный момент, и мы справились.

На втором месте - российский экипаж под управлением Владимира Васильева. Мартин Прокоп, несмотря на то, что застрял в дюнах и потерял там целый час, сумел обойти лидера предыдущего со-



ревновательного дня Якуба Пшигонски и финишировал третьим. В общем зачете от подиума его отделяло более шести минут.

Ерден Шагиров из команды Mobilex Racing Team также потерял время в дюнах, сказавшись проблема с машиной, в итоге в общем зачете он спустился с 10-го на 12-е место.

В категории T2 снова лидировал катарец Адель Абдулла, вторым стал казахстанец из команды Актау Кирилл Черненко и замкнул тройку представитель команды Off road Kazakhstan Марат Абыкаев. Россиянин Константин Иванов пришел к финишу четвертым.

В категории T3 лидерство удержал француз Патрис Гаррусте, вторым финишировал испанец Сантьяго Наварро, Дмитрий Притулов вошел в тройку самых быстрых этого дня.

В грузовой категории на этом этапе неудача постигла второй экипаж команды Kamaz masters - Андрея Каргинова. Всю ночь механики команды были вынуждены работать, не покладывая рук, чтобы подготовить машину к старту пятого СУ «Ралли Казахстан 2018». Только к утру была закончена работа по замене коробки передач, которая подвела экипаж на четвертом спецучастке.

Предпоследний день - кольцевой этап - составил 298 километров и проходил к северу от Актау. Первые две трети дистанции - это совершенно новый высокоскоростной участок, затем трасса прошла по тем же трекам, что и в 2017 году. Ближе к финишу трасса и вовсе привела участников в долину каменных конкреций, а проще, огромных каменных шаров, разбросанных в урочище Торыш. Изучение этих поразительных творений приро-



ды длится уже не одно столетие, однако за все это время исследователи так и не пришли к единому мнению о том, как они появились. А живописные и загадочные конкреции стали одним из удивительных украшений полуострова Мангыстау и собрали вокруг себя множество легенд и поверий. Участникам «Дакара» этот этап напомнил трассы боливийского альтиплано: быстрые дороги, несколько дюн, смена направлений, где приходилось включаться штурманам. Пятый спецучасток гонки, без сомнений, порадовал фотографов и видеооператоров.

Ошибка саудовца Язида Аль-Раджи в навигации дала шанс Якубу Пшигонски выйти в лидеры на пятом спецучастке. Вторым финишировал француз Люк Альфанд, а вот третью строчку дня удалось занять россиянину Борису Гадасину из команды Suprotec Racing. Российский экипаж Владимира Васильева и Константина Жильцова финишировал шестыми вслед за британцем

Гарри Хантом и чехом Мартином Прокопом. Несмотря на это, им удалось сократить разрыв в общем зачете с лидирующим Язидом Аль-Раджи до 6 минут 45 секунд, тем самым сохранив все шансы на победу в завершающем этапе.

А вот Мартину Прокопу не очень повезло, ошибка в навигации и невзятие точки принесло ему 16 штрафных минут, и в общем зачете он отставал от Васильева почти на 22 минуты.

Казахстанец Ерден Шагиров из команды Mobilex Racing Team показал отличную гонку и финишировал восьмым. С каждым этапом наш молодой гонщик продвигается вперед и ни в чем не уступает многим бывалым раллистам.

Штрафные 100 часов лишили возможности победить актауского гонщика Кирилла Черненко, в то время как в лидеры выбился россиянин Константин Иванов. Президент ФАМС РК Марат Абыкаев занимал теперь

второе место в общем зачете, замыкал тройку катарец Адель Абдулла.

В общем зачете категории T3 первые два места прочно удерживали испанцы Сантьяго Наварро и Хосе Пено Кампо, а казахстанец Дмитрий Притулов и француз Патрис Гаррусте из-за высоких штрафных баллов уже практически не имели шансов занять первое место.

Экипажам Kamaz masters после приключений двух последних дней тим-менеджером команды Сергеем Савостиным была дана установка держаться вместе и подстраховывать друг друга. Стартовавший последним Андрей Каргинов нагнал экипаж Сергея Куприянова, и дальше они двигались уже вместе.

По ходу этапа была остановка для замены колеса на газодизельном «КамАЗе». Без видимых порезов и проколов колесо перестало держать давление, подкачка не справлялась. В итоге «КамАЗы» пересекли линию финиша примерно с одинаковым результатом.

2 июня прошел заключительный, самый короткий 148-километровый спецучасток. Спортсменам предстояло пройти по дистанции к северу от города Актау, насладиться живописной поездкой вдоль береговой линии Каспийского моря и финишировать на набережной площади Актау.

Этот спецучасток мог кардинально изменить положение сил в гонке, однако день прошел без особых эксцессов. Все понимали, что нельзя делать ошибок, и поэтому двигались практически вплотную друг к другу, стараясь не отставать от впереди идущего соперника. В итоге Аль-Раджи финишировал первым, за ним через 7 секунд пришел британец Гарри Хант, а потом с разрывом в 30-40 секунд финишную линию пересекли Васильев, француз Люк Альфанд и Пшигонски. Чешский гонщик Мартин Прокоп стал шестым и занял четвертое место в общем зачете этапа.



Подиум общего зачета в категории T1 заняли все экипажи на Mini: Язид Аль-Раджи, Якуб Пшигонски и Владимир Васильев. Ветеран ралли Люк Альфанд занял пятое место. Неудачная поломка рулевого вывела из гонки россиянина Бориса Гадасина, что позволило другому российскому гонщику Виктору Хорошавцеву подняться на шестое место. Британец Гарри Хант на седьмом месте.

Ерден Шагиров из команды Mobilex Racing Team на Toyota Hilux Overdrive также прошел последний спецучасток в хорошем скоростном режиме и вошел в ТОП-10 общего зачета категории T1.

В категории T2 Кирилл Черненко вновь доказал, что если бы не штрафные санкции, то ничто не помешало бы ему стать лидером пятого этапа чемпионата мира. Он финишировал первым, следом пришел катарец Адель Абдулла, замкнул тройку экипаж команды Off road Kazakhstan Марата и Нурсултана Абыкаевых. В общем зачете категории на первое место вышел россиянин Константин Иванов, второе место у Марата Абыкаева, третье - у катарца Адель Абдуллы.



Как и Черненко, свое мастерство показал французский гонщик Патрис Гаррусте, выступающий в категории T3, финишировавший первым на последнем спецучастке. Вторым к финишу пришел казахстанец Дмитрий Притулов. Победителями в категории стали испанцы Сантьяго Наварро и Хуан Пена Кампо, разделившие первое и второе места соответственно, в тройку лидеров вошел и Дмитрий Притулов.

В грузовой категории победил Сергей Куприянов, так как Андрей Каргинов из-за поломки автомобиля получил сточасовой штраф за невзятие финиша и, несмотря на победу на последнем спецучастке, в общем зачете занимал только второе место.

- Последний день гонки прошел для наших экипажей без приключений и был довольно успешным, - сказал после финиша пилот второго камазовского экипажа Андрей Каргинов. - Очень красивый спецучасток, было много скоростных дорог, пересечений, высохшие колеи. Спустившись к Каспийскому морю, нас ждал небольшой триал среди огромных валунов, где можно было повредить колеса. Но мы всегда помним, что на последнем спецучастке может произойти незапланированное, поэтому старались ехать аккуратно. В целом, соревнования очень понравились, в Казахстане присутствует весь спектр рейдовых трасс.

Руководитель соревнования Ронан Морган дал высокую оценку организации ралли-рейдов:

- В этом году ралли организовано великолепно. Международная автомобильная федерация FIA, а также команда организаторов проделали большую работу с прошлого года. Здесь отличные трассы - одни из лучших в мире, а протяженность некоторых спецучастков превышает 400 километров. Я полагаю, участники остались довольны гонкой и получили настоящее наслаждение от великолепных местных пейзажей.

Подготовила Мира МУКАНОВА.
Фото с сайтов rallykazakhstan.com и www.x-raid.de

Татьяна ДРУЖИНИНА. Фото автора.

CAN-AM X RACE

Can-Am X Race - крупнейшая российская внедорожная квадросерия, где казахстанские спортсмены за девятилетнюю историю гонки стали постоянными участниками и желанными гостями. Первый из трех этапов сезона 2018 года состоялся близ городка Фролово Волгоградской области, и представлять нашу страну отправились три экипажа: Сергей Кистанов/Максим Антимиров №401, Ихсан Калиламбеков/Игнат Фальков №404 и Ярослав Листопадний/Екатерина Ковалева №414 (интернациональный казахстанско-российский экипаж).

Штаб и бивуак гонки расположились в тени уютной сосновой рощи на территории детского лагеря отдыха «Сосна». Организаторы отнеслись к этому с юмором, и чтобы поддержать соответствующую данному месту атмосферу, предоставили участникам возможность окунуться во времена своего детства. Повсюду были развешены агитплакаты в пионерском духе: «На зарядку встанешь - в гонке не отстанешь!», а в столовой звучало: «Навстречу утренней заре по Ангаре, по Ангаре...».

Официальное открытие соревнований прошло на центральной площади Фролово и стало настоящим событием для жителей небольшого городка. 62 единицы выстроившейся в несколько рядов яркой брутальной спортивной техники, которую можно было не только рассмотреть вблизи, но и потрогать, поехать на квадроцикле, за рулем «сайда» и сфотографироваться с пилотами. Развлекательная программа с песнями и танцами, приветственные речи организаторов и гостей, а в заключение

каждый представленный зрителям участник торжественно проехал через стартовую арку соревнований.

Спортивная часть соревнований началась утром следующего дня с трехкилометрового пролога, построенного на территории автодрома «Арчеда-Ринг». По результатам этого короткого зрелищного спецучастка определился порядок старта спортсменов. И только здесь, на прологе, у зрителей была возможность увидеть, как ведут себя спортивные экипажи в бою, - скоростные прямки, подбросы на трамплинах и комья земли из-под зубастых колес на крутых виражах. Ведь дальше гонщикам предстояло преодолеть еще более 500 км за два дня соревнований, из которых порядка 340 км «боевых».

Впервые подготовкой трассы и написанием дорожной книги для квадросерии Can-Am занимался Сергей Таланцев, хорошо известный как в России, так и в среде междуна-



родных ралли-рейдов разработчик маршрутов: «Несмотря на то, что не получилось проехать по всем ранее запланированным дорогам, в целом, подготовкой трассы первого этапа Can-Am X Race 2018 я доволен. Из-за поздней весны и сильных паводков часть дорог оказались затопленными, а в низинах очень грязно, поэтому мы постарались максимально объехать эти места. Трасса получилась разнообразной, каждый сможет найти для себя в ней то, что ему особенно нравится в ралли-рейдах: скорость, пилотирование, работу с указателем курса и немного грязи».

Действительно, гонка проходила по весьма живописной и разнообразной местности, здесь были и песчаные барханы, сосновые и березовые рощи, скоростные грунтовые дорожки, броды различной глубины и протяженности и даже немного тропи.

Спортсмены боролись за первенство в следующих зачетных категориях:

- » ATV, квадроциклы, 14 участников.
- » SSV Standard, мотовездеходы на стандартной подвеске и стандартных колесах, 5 экипажей.
- » SSV Sport, мотовездеходы на стандартной подвеске и стандартных колесах габаритной шириной по колесам до 1700 мм, 11 экипажей.
- » SSV Super Sport, мотовездеходы на любой подвеске габаритной шириной по колесам до 2000 мм, 25 экипажей.



» Adventure - 7 экипажей. Это новая спортивно-туристическая категория, которая впервые стартовала в этом сезоне. Она была специально создана для тех, кто хочет испытать свои силы в ралли-рейде. В зачет допускаются как квадроциклы, так и участники на мотовездеходах. Здесь менее жесткие технические требования, но, тем не менее, экипажам Adventure предстояло пройти часть спортивной трассы, подготовленной для группы Sport.

» «Абсолют» - еще одна новая категория, в которой соревнуются победители прошлых сезонов.



Все три казахстанских экипажа были представлены в самой многочисленной категории SSV Super Sport. О том, как сложилась для них эта гонка, конечно же, лучше всего расскажут они сами.

- По сути, для меня и моего штурмана Максима Антимирова участие в соревнованиях на мотовездеходе в новинку, - рассказывает пилот Сергей Кистанов. - Мы не ставили перед собой цель занять призовое место, нашей задачей было понять технику, как ее правильно подготовить на будущее, вкатыться. В итоге получили ценный опыт и сделали много выводов, главный из которых - это более плотно работать над навигацией. В спорных моментах притормаживали, лучше потерять пару секунд на замедление темпа, чем сбиться с маршрута. Ехали аккуратно, обогнали много экипажей, но засели в небольшом болоте. Потеряли там, наверное, минут 20. На удачу мимо проезжал казахстанский экипаж Ярослава Листопадного, который и помог нам выбраться.

Стоит отметить, что штурман этого экипажа - Максим Антимиров, многократный участник квадросерии Can-Am, а также победитель сезона 2016 года в классе ATV.

- Очень радует, что развитие мотоспорта набирает обороты, - говорит Максим Антимиров. - Can-Am превращается из любительской гонки в профессиональную, куда приезжают уже командами. При этом организаторы думают и о том, как заинтересовать новых и менее опытных пилотов. Если еще в 2014 году приезжали ребята, которые толком ничего не знали, собрались, распределились: я - пилот, ты - штурман, он - механик. Все! Поехали! Один не знал куда ехать, второй - как пилотировать, третий - как колесо откручивать. Сейчас процентов 70 участников готовятся к гонке очень серьезно: технически укомплектованные команды, профессиональные пилоты, опытные штурманы, а механики просто творят чудеса. Возможно, и сами соревнования стали более интересными, потому что есть хорошая конкуренция среди участников.

На мой вопрос: «Не скучно ли в штурманском кресле?» - Максим отвечает:

- Основная задача штурмана - не скучать, а постоянно думать о roadбуке! Как только ты подумал о чем-то постороннем, так пару позиций пролетел. Потом хлопаешь глазами - где ты находишься?! Поэтому основное правило штурмана - не терять связь с пилотом. В принципе, серьезных ошибок по навигации не было, ехали аккуратно, и гонка для нас прошла удачно.

По итогам этапа Сергей Кистанов/Максим Антимиров заняли четвертую позицию в своем классе, проехав всю гонку без поломок и существенных ошибок.

Дебютант Can-Am X Race алматинец Ихсан Калиламбеков впервые принимал участие в соревнованиях подобного формата за пределами Казахстана:

- На прологе мы в основном вкатывались, а на следующий СУ вышли уже в «боевом» режиме и прошли его достаточно неплохо, штурман отработал

на отлично. По результатам спецучастка мы вошли в топ 10 «Абсолюта» на стандартной машине, хотя я считаю, что как пилот мог бы ехать и лучше. К сожалению, на следующем СУ случились технические проблемы у мотовездехода. Через 60 км после старта по причине перегрева отказали амортизаторы. Мы выпрыгнули, неудачно приземлились, подвеска сложилась, согнули нижний рычаг. Из-за поломки было принято решение вернуться на старт, в результате чего заработали пенализация за невзятые точки.

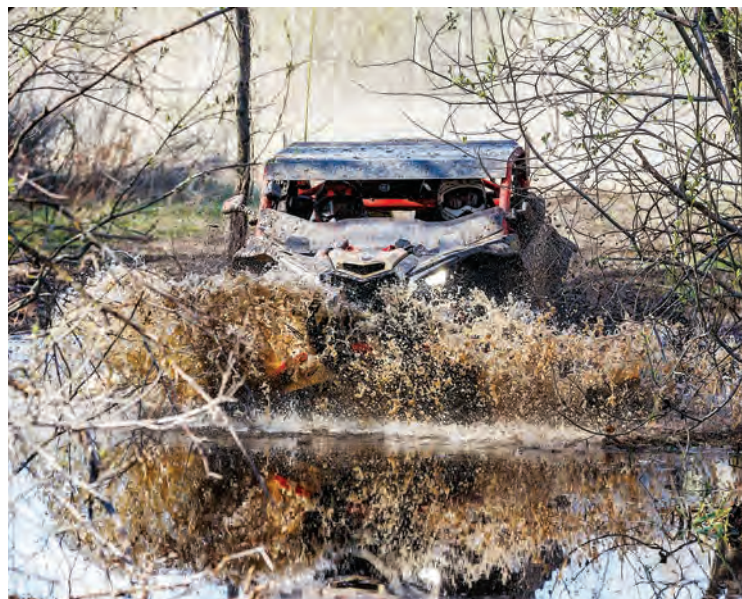
- В гонке Can-Am X Race я принимаю участие второй раз, правда, каждый раз с разными пилотами,

- дополняет штурман экипажа Игнат Фальков (Игнат - штурман с огромным опытом, за его плечами множество международных ралли-рейдов. - Прим. авт.).

- Организация как обычно на высоком уровне. Очень порадовал разнообразный ландшафт трассы. Несмотря на то, что гонка была закольцованная и имела только одну локацию бивуака, мы смогли почувствовать, что такое движение по курсу, преодоление песчаных дюн, барханов, езда по лесистым и холмистым дорогам. Были как скоростные прямые, так и пилотажные извилистые дорожки. Каждый раз участие в этих соревнованиях мне доставляет огромное удовольствие.

К сожалению, пенализация в 2 часа 50 минут стала для ребят фатальной и не позволила побороться за более высокие позиции. Экипаж Ихсана и Игната расположился на 11-й позиции в своем классе.





А вот что рассказывает астанчанин Ярослав Листопадный:

- Пролог проехали не спеша, никуда не торопились. На следующем СУ заблудились вместе с толпой других гонщиков, накатали более 20 км, сожгли много бензина. Чтобы дотянуть до финиша, пришлось сбавить темп для экономии топлива. В общем, до него мы дотянули, но не уложились в норматив времени. Следующий спецучасток прошли намного лучше, даже несмотря на болотистую местность, где порой уровень воды доходил до полутора метров - ныряешь в болото и получаешь ледяной, грязевой душ. На одном таком болоте протяженностью 150-200 метров мы встретили наших ребят - Сергея и Максима. Они застряли уже на выходе в самом узком месте. Кое-как объехали их, зацепили трос, выдернули. На второй день гонки участки в основном были песчаные, на предпоследнем СУ мы почувствовали запах масла, а когда финишировали, обнаружили, что лопнул передний редуктор и все масло вытекло. В принципе, если бы заключительный СУ был сухой, можно было выехать на заднем приводе. Но на дистанции присутствовало несколько бродов, так что смысла не было, и к огромному сожалению, мы вынуждены были оформить технический сход.

Вечером этого же дня состоялось награждение победителей. Абсолютные лидеры соревнований - экипаж Ирека Миннахметова/Кирилла Шубина - получили сертификат на бесплатное участие в международном ралли-марафоне «Шелковый путь», который им лично вручил руководитель марафона, семикратный победитель ралли «Дакар» Владимир Чагин.

К слову, два быстрейших пилота Can-Am X Race (один - в ATV, второй - в SSV) по итогам сезона получат сертификаты на участие в Africa Eco Race каждый номиналом в 6000 евро. Кроме того, все участники серии Can-Am X Race получат право регистрации на

Africa Eco Race 2019 по специальным льготным тарифам, действующим на весь период приема заявок.

Три дня пролетели просто молниеносно и как всегда в позитивной и дру-

жеской атмосфере. Второй этап кватросерии пройдет 3-5 августа в Республике Удмуртия, где ждут в гости французского автогонщика и организатора Africa Eco Race Жана-Луи Шлессера.



Результаты I этапа внедорожной кватросерии Can-Am X Race 2018

Категория Adventure

- 1 место - Дмитрий Кузьмин (Железнодорожный)
- 2 место - Инна Мартыанова/Екатерина Жаданова (Москва)
- 3 место - Дмитрий Кирсанов/Роман Логинов (Москва)

Категория ATV

- 1 место - Сергей Храмушин (Москва)
- 2 место - Владислав Маликов (Москва)
- 3 место - Сергей Кудашев (Златоуст)

Категория SSV Standard

- 1 место - Анатолий Кузнецов/Алексей Смолин (Воткинск)
- 2 место - Фарит Губаев/Александр Чернов (Ижевск)
- 3 место - Айдар Галеев/Эльмир Гимазетдинов (Набережные Челны)

Категория SSV Sport

- 1 место - Азат Минниханов/Ильназ Гиззатуллин (Казань)
- 2 место - Артем Шумейко/Роман Елагин (Москва)
- 3 место - Сергей Евстратов/Георгий Майсурадзе (Екатеринбург/Санкт-Петербург)

Категория SSV Super Sport

- 1 место - Радик Гарифьянов/Ришат Шайхулов (Набережные Челны)
- 2 место - Денис Кротов/Дмитрий Цыро (Москва/Киев)
- 3 место - Игорь Ганник/Олег Уперенко (Набережные Челны/Рига)

Категория «Абсолют»

- 1 место - Ирек Миннахметов/Кирилл Шубин (Казань/Долгопрудный)
- 2 место - Радик Гарифьянов/Ришат Шайхулов (Набережные Челны)
- 3 место - Денис Кротов/Дмитрий Цыро (Москва/Киев)



Татьяна ДРУЖИНИНА. Фото автора.

Второй этап чемпионата Казахстана по дрифту Gorilla Drift Energy выдался однозначно скоростным и запомнился дрифтерам сложностью поставленного задания, а зрителям - несколькими эффектными вылетами с трассы. Благо, что на СТК «Mobilex», где 20 мая и проходили соревнования, нет бетонных ограждений, как на автодроме СТК «Sokol».

GORILLA DRIFT ENERGY II



Если объективно, то, конечно, площадка «Mobilex» однозначно уступает профессиональному пространству СТК «Sokol». И зрителям не так комфортно: нет ни трибун, ни навесов от жаркого солнца и прочих удобств. Покрытие не столь совершенно и инфраструктура не так хорошо отлажена. Но на данный момент это единственная площадка, которая позволяет построить именно скоростную трассу, где на постановке пилоты развивают скорость порядка

130 километров в час. И именно здесь в 2015 году все когда-то и начиналось. Некоторые дрифтеры отметили, что трасса тут как родная, как будто вернулись домой спустя несколько лет.

Стоит отметить, что от этапа к этапу расширяется и география соревнований. Все больше участников из различных городов Казахстана приезжают на соревнования по дрифту. В этот раз за первенство в двух классах - профессиональном PRO и любительском

Street - боролись 34 пилота из Астаны, Алматы, Усть-Каменогорска и Атырау. Постепенно ряды дрифтеров пополняются и пилотами из раллийной среды, видимо, на почве того, что ралли у нас в последнее время явление редкое. Так, раллист из Астаны Андрей Амелин уже второй этап подряд совершенствует свое мастерство дрифтера, и еще несколько спортсменов уже серьезно интересуются постройкой своих «корчей».



- Задание я дал действительно сложное, такое же, как у себя в России, - комментирует этап неизменный главный судья соревнований российский дрифтер Дмитрий Семенюк. - Ребята хоть и долго вкатывались, но в итоге показали хороший дрифт и качественные проезды. На «Соколе» из-за более низких скоростей есть возможность показать близкий парный дрифт, а основное преимущество этой площадки - скорость и прогресс идет именно здесь. С каждым этапом трассы необходимо усложнять, именно тогда будет расти и развиваться уровень подготовки спортсмена. Конечно, надо больше тренироваться, и не на этапах, а перед ними. А в целом, я считаю, что ребята справились хорошо.

- Трасса очень ходовая и позволяет на большой скорости ехать с эффектом дыма, - делится впечатлениями Мак-

сат Каимов, пилот класса PRO. - Покрытие дистанции, конечно, отличается от «Сокола», мы уже отвыкли от таких ям. Но покатались на тренировочных заездах, привыкли. Правда, из-за крупной зернистости асфальта расход резины получается бешеный, за 2-3 заезда он просто уничтожает покрышки.

Исполнителем одного из самых впечатляющих вылетов с трассы стал Рустам Ахметзянов, за что и получил приз «Крэш дня».

- На эту трассу приятно возвращаться, - говорит Рустам. - Из-за своих размеров дистанция достаточно скоростная, это позволяет ехать на полную мощность и продемонстрировать свой потенциал и машины. При этом она сложная, техническая и не прощает ошибок. Сегодня я лично в этом убедился (улыбается). Не сточил слой на новой резине и выехал в заезд, можно

сказать, на скользкой покрышке. После скоростной постановки, где газ в пол, машина просто не вывезла и меня боксом стащило с трассы. Я, конечно, расстроен, но ведь соревнования и нужны для того, чтобы учиться и набираться опыта. В целом, этап мне понравился, здесь всегда хорошая атмосфера, и я рад встрече со своими друзьями и соперниками.

Пилот класса Street Александр Титов, хоть и не так давно принимает участие в соревнованиях по дрифту, уже второй раз подряд поднимается на высшую ступеньку пьедестала.

- Это четвертые по счету мои соревнования, но на этой трассе я впервые. В целом, этап для меня прошел спокойно, техника не подвела, хотя дистанция была сложнее, чем на первом этапе, более техническая, - рассказывает Александр. - Единственное, с чем я столкнулся, - проблема с резиной. Трасса оказалась прожорливая, и ночью мне пришлось искать еще четыре колеса.

Неожиданностью для всех стало второе место в классе Street дебютанта соревнований Ерлана Алшымбекова.

- С самого детства меня привлекает автоспорт, - говорит Ерлан. - Мне нравится дрифт, это очень зрелищный вид спорта, где многое зависит от мастерства пилота. Я долго шел к этому, тренировался, пробовал себя в любительском формате. И вот, наконец-то, решил принять участие в официальных соревнованиях, познакомиться с другими пилотами, научиться чему-то новому. Честно говоря, я не ожидал, что займу призовое место. Здесь было много опытных пилотов и очень сложная трасса, я ни разу еще не ездил по дистанции такой конфигурации. Но за два дня тренировок сожгли гору

резины и прикатались к трассе. Очень рад, что за меня болеет моя семья и поддерживает во всем.

Чтобы зрители не скучали, ведущий неустанно комментировал заезды, а известный каскадер Василий Тарабанько наглядно продемонстрировал, что всю трассу можно проехать, поставив автомобиль на два колеса. Некоторым зрителям посчастливилось выкупить на аукционе право прокатиться на «дрифт-такси» - в настоящем дрифт-каре в спортивном режиме по боевой трассе - в качестве пассажира, конечно.

Впереди еще три этапа чемпионата по дрифту, следующий пройдет 24 июня на СТК «Sokol».



Победители и призеры второго этапа:

Класс Pro:

- 1 место - Авдеев Антон, Алматы;
- 2 место - Салихов Фархад, Астана;
- 3 место - Завьялов Владимир, Алматы.

Класс Street:

- 1 место - Александр Титов, Алматы;
- 2 место - Алшымбеков Ерлан, Алматы;
- 3 место - Владимир Бочаров, Алматы.

«Победитель квалификации»

Авдеев Антон, Алматы

«Крэш дня»

Ахметзянов Рустам, Астана

«Воля к победе»

Бугреев Олег, Астана

«Лучший отжиг»

Завьялов Владимир, Алматы



Татьяна ДРУЖИНИНА. Фото автора.

GYMKHANA RACING SERIES 2018

9 июня на автодроме СТК Sokol состоялся первый этап Кубка GRS по джимхане. Соревнования по скоростному фигурному вождению не проводились в Алматы с 2016 года, и хочется надеяться, что данная дисциплина в Казахстане начала свое возрождение и не ограничится тремя этапами этого года. Название у серии осталось прежним - GRS - Gymkhana Racing Series, а вот за организацию взялась абсолютно новая команда, которая твердо намерена вернуть интерес зрителей и участников к джимхане и довести соревнования до высокого уровня.

Участников в этот раз собралось немного, всего двенадцать. Им предстояло соревноваться в двух классах: PRO 400 - полноприводные автомобили и PRO 200 - моноприводные. Трибуны тоже, к сожалению, были практически пустыми. К тому же ураганный ветер частенько сносил с площадки

инвентарь, а периодически поливающий площадку дождь добавлял еще больше сложности. Так что первый этап стал для новых организаторов настоящим испытанием.

Цель соревнований - пройти трассу быстрее соперника, при этом важно не совершать ошибки: не

задеть инвентарь, не перепутать порядок прохождения препятствий, ведь за каждую оплошность начисляется штрафное время. Так что нужно не только виртуозно управлять своим авто, но и четко запомнить конфигурацию трассы. Несомненное преимущество джимханы в том, что не подго-

товка автомобиля играет решающую роль, а скорее, мастерство пилота. Принять участие в соревнованиях может любой желающий, причем на абсолютно «стоковом» авто. Для этого необходимо иметь подходящий автомобиль, получить сертификат ФАМС, медицинский допуск, иметь водительское удостоверение и шлем. Шлем в случае чего можно взять напрокат.

Напомним, согласно правилам соревнований на старт выходят сразу два автомобиля и стартуют одновременно, но каждый по своей зеркально размеченной трассе, затем меняются дорожками. Пилот, показавший худшее время, выбывает из дальнейшей борьбы.

Приятно отметить, что в первом этапе участие приняли не только опытные спортсмены, дрифтеры, любители автослалома, но и новички.

После заездов своими впечатлениями поделился профессиональный дрифтер Максат Каимов, который в итоге стал победителем в классе PRO 200:

- Мне нравится джимхана. Во-первых, это парная гонка на время с элементами парного фигурного вождения. Во-вторых, два участника едут по одинаковым трассам, и неважно, мощный у тебя автомобиль, или нет. К финишу приедет первым тот пилот, который без ошибок прошел дистанцию, показав красивое пилотирование автомобиля. В-третьих, в джимхане можно соревноваться с тактикой дрифта, а можно - без заноса, в этом и есть интерес мероприятия. Что касается меня, то навыки дрифта, безусловно, помогают мне проходить трассу, а именно - умение делать правильный управляемый занос без потери времени.

- Я увлекаюсь джимханой и автослаломом, - рассказывает пилот

из Бишкека Санжар Гусенов. - Мне доставляет удовольствие участие в соревнованиях по джимхане, нравится трасса своей конфигурацией, сложность ее прохождения, нравится «заходить» в боксы, где необходимо чувствовать габариты машины. В этот раз, правда, дистанция была легкой. Возможно, потому что в Казахстане GRS давно не проходил, и организаторы специально построили легкую трассу, чтобы люди вспомнили, что это такое.

Кстати, в классе PRO 400 призы за первое и третье места увезли домой именно пилоты из Киргизии - Веденев Алексей и Гусенов Санжар, которых помимо соревновательного азарта привлекают и казахстанские профессиональные автоплощадки, которых нет в Киргизии.

Следующий этап соревнований планируется провести в августе.

Итоги первого этапа Кубка по джимхане Gymkhana Racing Series 2018

Класс Pro 200:

- 1 место - Каимов Максат (Toyota Mark II)
- 2 место - Зайчиков Михаил (BMW)
- 3 место - Дорофеев Владислав (BMW)

Класс Pro 400:

- 1 место - Веденев Алексей, Бишкек (Subaru Impreza)
- 2 место - Таныгин Тимур (Subaru Impreza)
- 3 место - Гусенов Санжар, Бишкек (Subaru Impreza)





Татьяна ДРУЖИНИНА. Фото автора.

«I.G.A.T. - ТРОФИ 2018»

тяжелое бездорожье и водные ловушки для настоящих джиперов

III этап Открытого чемпионата Казахстана по трофи-рейдам «I.G.A.T. - трофи 2018» наверняка запомнился участникам как самый глубоководный, ведь чтобы преодолеть все препятствия, им пришлось в самом прямом смысле поплавать.



12-13 мая впервые в окрестностях поселка Енбекши прошли соревнования по трофи-рейду. И похоже, что новая локация приживется: от города недалеко - 38-й километр трассы Алматы-Бишкек, и зрителям удобно - с окрестных холмов прекрасно просматривается вся трасса, да и местный ландшафт отлично подходит для трофи.

Для участников чемпионата соревнования проходили по традиционной двухдневной схеме. В первый день - GPS-ориентирование, во второй - кольцевая гонка. За первенство боролись более 30-ти экипажей из Астаны, Алматы, Кокшетау, Караганды, Тараза, Атырау и Бишкека.

Хоть точки по GPS-ориентированию и находились на компактной территории, и спортсменам не пришлось наматывать сотни километров, но, чтобы собрать их, участникам порой приходилось добираться до них вплавь. Обязательных точек не было и все они, независимо от сложности, весили одинаково - 1 балл, что добавляло еще больше азарта.

А для того, чтобы зрители не скучали, пока спортсмены собирают свои точки где-то по дистанции, органи-

заторы устроили заезд грузовиков. Специально подготовленная трасса с болотистыми участками и водно-грязевыми траншеями приняла смельчаков с распростертыми объятиями. С громким ревом моторов экипажи ринулись в бой, но первое же препятствие стало для многих последним - тяжелые машины надежно засели в болоте и лишь пару грузовиков вкуче с единственным участником, выступавшим на прототипе, смогли продолжить борьбу. Правда, проехав несколько кругов, один из грузовиков закипел, выдав из-под капота столб пара, второй - нашел для себя засадное место и намертво провалился в грязь передними колесами. Так что развлекать публику пришлось экипажу на «прото», который, к слову, продолжал монотонно наматывать свои круги, не забывая при этом приветствовать зрителей.

Кроме того, не забыли организаторы и про юных спортсменов, устроив для мальчишек и девчонок настоящие соревнования в классе квадроциклы и багги. По импровизированной трассе, ого-

роженной специальными лентами, ребята мастерски закладывали технику на виражах. Вы даже представить себе не можете, сколько азарта, позитива и блеска в глазах было у юных гонщиков во время заездов! Возможно, именно такие соревнования когда-то увлекли автоспортсменов и стали точкой отсчета побед для уже именитых гонщиков. Может быть, и среди этих ребят, впервые испытавших чувство драйва, вырастут настоящие спортсмены казахстанского автоспорта. Стоит отметить, что организаторы устроили для детей настоящую церемонию награждения с памятными дипломами, медалями и подарками.





Уже ближе к вечеру, когда спортсмены внедорожных категорий начали постепенно финишировать после GPS-ориентирования, зрителей ждал еще один сюрприз - соревнования для участников класса ATV. Шесть отважных спортсменов вышли на старт сложнейшей трассы, которая включала в себя как скоростные, так и тяжело проходимые, болотистые участки, крутой подъем и спуск, глубокий брод и коварную грязевую траншею. После отмашки судьи квадроциклисты на бешеной скорости ринулись покорять бездорожье, и казалось, что им все ни по чем, но заросли травы и кустарника надежно замаскировали главное препятствие дня - грязевую траншею. Практически все участники попали в ее лапы, и лишь одному спортсмену удалось эффектно на большой скорости проскочить, обдав остальных настоящей шквалом воды. Потребовалось достаточно много времени для того, чтобы вытолкнуть из грязи



хотя бы один квадроцикл и затем с его помощью вызволить остальных. Стоит отметить, что урок не прошел даром, и на следующих кругах все участники уже лихо проходили злополучное препятствие.

Любимцем публики стал квадроциклист из Бишкека Бакыт Абыкеев, который практически на руках вынес

из засады свой квадроцикл и каждый раз, преодолевая препятствия, так азартно радовался и махал зрителям. К слову, в итоге позитивный спортсмен занял 4-е место и получил приз зрительских симпатий.

- Чемпионат выдался действительно трофейный, - делится впечатлениями Сергей Рыбалко. - Первый СУ был короткий, но очень интересный. Получив на старте координаты точек, мы даже не стали их забивать в навигатор, они все были в поле видимости. Только около старта было примерно 10 точек, но брать их было тяжело. Мы взяли все точки, кроме одной, где я при росте 1,90 не смог достать дна.

- Этот этап выдался экстремальным, - добавляет спортсмен из Тараза Еркен Курбанов. - Заехав в озеро за точкой, нас снесло вглубь, машина практически ушла под воду, но благодаря моему умению нырять, я заплыл в салон, нажал на кнопку лебедки, и она не подвела. Мы выплыли на

затопленном двигателе до берега и по сантиметрам тащили машину в гору, после завелись и финишировали на последней минуте.

В общем, не зря участники перед началом соревнований шутили, что если трассу строил «Карась» (Сергей Красюков), то ждите много воды. Они даже не подозревали, насколько близки были к действительности.

Кольцевая трасса протяженностью около двух километров изобиловала разнообразными препятствиями. Даже бывалые джиперы впервые столкнулись с дистанцией такой сложности. Здесь были грязевые болотца, «малайзийская яма», глубокие броды, холмы, канавы и коридоры с элементами триала.

Первыми стартовали внедорожники категории TP1, и этот заезд был самым многочисленным - 14 автомобилей.

- На кольцевой мы выбились в лидеры, - рассказывает экипаж из Астаны Толегена Адильбекова и Константина Ломагина (Wrangler). - Правда, когда прошли ознакомление с дистанцией, сомневались, что сделаем хотя бы один круг. Но правильная стратегия штурмана нас выручила. Аккуратно прошли трассу, отметили для себя сложные моменты, пробили фарватер большой затопленной канавы, изучили ее вдоль и поперек, определили траекторию движения. И по этому маршруту отъездили всю гонку. Но буквально на последнем круге в болоте образовался затор, мы поторопились, нырнули в канаву и застряли, а в итоге опоздали на финиш. В целом, от этапа получили много положительных эмоций. Гонка очень хорошо организована, а трасса была интересная.

Для категории TP2 добавили более сложные элементы, и это был самый зрелищный заезд.

- За то время, что мы в off road, такая гонка впервые, - рассказывают Олег Мандриченко и Вадим Пархоменко из Алматы. - На кольцевой давно уже не получали такого адреналина и кайфа, как сегодня. Препятствия по сложности все разные - тут и холмы, и болота, и малайзийские ямы. Штурману хорошо досталось - пришлось много работать с якорем и лебедкой. Как говорят в России, «война лебедок», так

примерно было и у нас. За два дня получили массу удовольствия, и я думаю, что не только мы, но и зрители. Организаторы - молодцы, провели огромную работу по подготовке трассы. На ориентировании была сплошная вода и камыш. Радиус - буквально 15 км, казалось бы, что там можно наездить, но точки были расставлены грамотно. Все поплавали, некоторые даже утонули, прямо малая «Ладога» получилась.

- Такая трасса, как на кольцевой, у меня впервые, - говорит штурман из Тараза Дмитрий Емелин, категория





ТР2. - Особенно понравились коридоры с выкопанными рвами и канавками. На этом этапе, можно сказать, была настоящая битва штурманов. Во время кольцевой мы определили для себя фарватер и по нему проходили препятствие, но буквально на финише там застрял экипаж Даирова. Пришлось снова бегать и искать, как лучше пройти. Удача была на нашей

стороне, мы смогли его преодолеть буквально впритирку. На ориентировании казалось, что короткий спецучасток мы пройдем на раз. Но точки были в таких засадных местах, что приходилось постоянно лебедиться и работать с якорем. Очень много грязи и воды, порой при взятии точки пилот просто заплывал в окно машины (смеется).

Для прототипов ТР3 трассу еще больше усложнили. Правда, было всего три экипажа, и они проехали трассу размеренно, не торопясь. Неудача постигла лишь астанинско-алматинский экипаж Алмаза Кадыра/Руслана Ахмудова. Их внедорожник завалился на бок и вернуть машину в исходное положение получилось лишь к концу заезда.



Победители III этапа Чемпионата Казахстана по трофи-рейдам

- Категория ТР1:
- 1 место - Мухаммед Муталапов, Жаслан Балтабаев
 - 2 место - семейный дуэт Вячеслав и Тимур Раковы
 - 3 место - Иван Курдин, Алексей Бабинов
- Категория ТР2:
- 1 место - Олег Мандриченко, Вадим Пархоменко
 - 2 место - Евгений Даиров, Юрий Куприянов
 - 3 место - Еркен Курбанов, Дмитрий Емелин
- Категория ТР3:
- 1 место - Дмитрий Гончаренко, Александр Серый
 - 2 место - Алмаз Кадыр, Руслан Ахмудов
 - 3 место - Олег Насретдинов, Сергей Ушаков

Александр ЗЕВАКИН, Тараз. Фото автора.

TARAZ TROPHY 2018

8-10 июня город Тараз гостеприимно распахнул свои двери для участников четвертого этапа Открытого чемпионата Республики Казахстан по трофи-рейдам «TARAZ TROPHY 2018». В этом году, помимо тяжелого бездорожья, захватывающих дистанций и засадных точек, гостей и автогонщиков ждал грандиозный праздник - 5-летие джип-клуба «Тараз».

В этот раз трофи-рейд было решено провести в формате «максимум», и вместо уже привычных двух дней организаторы выдали регламент трехдневной гонки. Хотя поначалу были весьма серьезные опасения, выдержат ли люди и техника такую нагрузку.

- Вначале мы думали, что три дня гонки - это слишком, - делится впечатлениями один из участников. - Ведь на каждом спецучастке выкладываешься по полной программе, боялись, что удовольствие сменится усталостью и почувствовать кураж в последний день уже не получится. Оказалось, очень

даже получилось, и все дни соревновательного этапа прошли на одном дыхании. Наверное, все дело в прекрасной, дружественной атмосфере, которую удалось создать организаторам гонки.

За два дня до старта команда джип-клуба во главе с Виталием Тарасенко отправилась расставлять точки в песчаных окрестностях Тараза. К слову, в прошлом году GPS-ориентирование проходило по этой же территории и тут были весьма интересные водоемы, в которых по очереди дружно сидели экипажи всех категорий. Отказываться от такой «ловушки» организаторы не были намерены, поэтому в первую очередь устремились на то самое озе-

ро. Однако в этом году весной были не настолько обильные осадки, и на месте озера осталась лишь зеленая растительность, на которой спокойно паслись коровы. Но, как говорится, «джиперы грязь всегда найдут», и интересные болота все же отыскались, а песок и с прошлого года никуда не делся, так что интересному ориентированию быть!

Утром перед стартом подул легкий ветерок, который принес недостающую спортсменам прохладу. Но, к сожалению, это удовольствие продолжалось недолго, и уже через два часа после старта как участники, так и судьи соревнований почувствовали жару жамбылского лета.

Организаторы постарались на славу, раскидав точки как в дюнах жарких песков, так и в труднопроходимых болотах. Этот спецучасток в очередной раз напомнил гонщикам о трудности пути к победе в этом виде спорта. Жаркий день и рыхлый песок сделали спецучасток особенно сложным. У многих внедорожников от невыносимой жары закипали радиаторы, и несколько экипажей, к сожалению, пришлось эвакуировать с дистанции.

Но, несмотря на все сложности спецучастка, в памяти автогонщиков все же остались воспоминания о самых интересных точках дня. Одна из них, например, находилась на территории заброшенного двухэтажного дома, который когда-то был построен на вершине песчаной дюны. Проблематично было просто подняться по рыхлому песку к дому. Так что экипажам, чтобы взять точку, пришлось проявить смекалку: пилотам - показывать свое мастерство пилотирования, а штурманам - умение грамотно использовать внедорожное оборудование. Так что можно точно сказать, что первый соревновательный день прошел результативно, оставив море впечатлений и массу эмоций у участников.

На следующий день организаторы подготовили для спортсменов следующее испытание - джип-кросс. Формат этого заезда весьма отличался от тех, что проводились ранее. На прямом участке поперек трассы было выкопано несколько рвов. Условия очень просты: общий старт, и кто первый проедет туда и обратно, тот и победил. В первом заезде вышли на старт автомобили категорий ТР2, ТР3. Опытные экипажи не стали брать рвы ходом, больше старались использовать лебедки, так как по условиям сэнд-траки были запрещены. Удивительно, но для самой подготовленной для бездорожья категории ТР3, как оказалось, дистанция вообще была непроходимой. Автомобили, именуемые «котлетами», просто врезались в край траншеи без шансов продолжить движение. Отличный результат и красивое прохождение препятствия показал алматинский экипаж категории ТР2 Олега Мандриченко и Вадима Пархо-



менко. Спортсмены без суеты, грамотно прошли всю трассу за 3 минуты 19 секунд, показав лучшее время дня.

А самым запоминающимся и неожиданным как для зрителей, так и для участников этапа стал заезд категорий ТР1 и «Свободный класс». Стоило судье сделать стартовый взмах

флагом, как Subaru экипаж под номером 105 Ивана Курдина и Алексея Бабинова рванула вперед, перелетев пару так старательно выкопанных организаторами препятствий. Полет экипажа был стремителен и красив, но, к сожалению, непродолжителен. Ходовая часть, амортизаторы, пе-





редний бампер не выдержали таких экстремальных нагрузок бездорожья, а резина на колесах автомобиля и вовсе взорвалась, подарив массу эмоций зрителям. В этот момент выяснился главный претендент на диплом «За волю к победе» и, как минимум, недельная звезда You Tube.

Остальные участники, увидев такое шоу, то ли не оклемавшись от шока, то ли почувствовав себя уверенней, начали один за другим преодолевать препятствия.

Затем после богатого на впечатления дня для гостей и участников чет-

вертого этапа по трофи-рейдам было устроено грандиозное мероприятие - празднование 5-летия джип-клуба «Тараз» с конкурсами, дискотеккой, файр-шоу и салютом.

Третий день - самая ответственная часть этапа, где участники могли сделать еще одну попытку вырваться в лидеры и оставить позади своих конкурентов. На привычном по прошлому году месте, но с измененной для разных категорий конфигурацией трассы, спортсменов ожидала борьба в так полюбившейся зрителям «кольцевой гонке». Для большей

зрелищности и усложнения условий прохождения дистанция изобиловала глубокими водоемами и крутыми спусками с подъемами.

На этот раз первыми на старт пригласили экипажи категорий TP1 и «Свободный класс». Гонка получилась очень динамичной, азартной. Внедорожники эффектно подпрыгивали на препятствиях и мастерски закладывали технику на виражах. В случае, если автомобиль попадал в непреодолимую ловушку, штурманы активно брались за лебедки и сэнд-траки, стараясь как можно быстрее оказаться

на твердой поверхности и продолжить борьбу.

Кстати, в промежутке между заездами организаторы устроили несколько интересных конкурсов для зрителей. В одном из них членам двух городских автоклубов предлагалось перетянуть трос над огромной ямой с водой, припасенной для категорий TP2 и TP3. Тут, как и следовало ожидать, на радость зрителям, один из клубов в полном составе оказался в яме.

Ну а пока зрители развлекались, категории TP2 и TP3 подготовились к старту - железные монстры, подготов-

ленные к тяжелому бездорожью, были готовы пуститься в полторачасовую кольцевую гонку. Зрители, которые знали, что самое интересное будет именно в том водоеме, в котором искупались участники автоклуба, собрались именно там. И не зря, хотели зрелищ - получили. Один за другим старательно выкарабкивались внедорожники из бассейна. Кто-то своим ходом, кто-то при помощи лебедки. В один момент при выходе из уже водно-грязевой ловушки 301 экипаж под управлением Олега Насретдинова и Сергея Ушакова положил свой

внедорожник на бок. Стоит отметить, что к произошедшему спортсмены отнеслись очень спокойно, на их лицах не дрогнул ни один мускул. Показав слаженную работу с лебедкой и якорем, они вскоре поставили внедорожник на четыре колеса. Кстати, это был не единственный экипаж, чей автомобиль прилег на бок, - Абдужалила и Отабека Курбановых постигла та же участь. Вообще, в этой гонке остались в строю далеко не все, а будущие победители, наматывая круги при поддержке зрителей, уверенно шли к победе.



Победители IV этапа Открытого чемпионата по трофи-рейдам

Категория «Свободный»:

Марипов Шахназар и Потапов Дмитрий

Крокошев Михаил и Ярцев Владимир

Козулин Иван и Кузьмин Федор

Категория «TP-1»:

Ведишев Руслан и Новиков Сергей

Муталапов Мухаммед и Батабаев Жаслан

Адильбеков Талеген и Асратов Бахтияр

Категория «TP-2»:

Мандриченко Олег и Пархоменко Вадим

Курбанов Эркен и Емелин Дмитрий

Даиров Рустам и Немькин Александр

Категория «TP-3»:

Гончаренко Дмитрий и Левченко Евгений

Горьковой Евгений и Гунин Александр

Насретдинов Олег и Ушаков Сергей

Мира МУКАНОВА.

Система trade-in появилась в Казахстане сравнительно недавно, но уже стремительно набирает обороты. Каждый автолюбитель по несколько раз в день слышит из динамиков своего радиоприемника соблазнительные предложения от автосалонов: «Приезжайте к нам на своем старом автомобиле и уезжайте на новом!». В чем суть такого бизнеса, можно легко объяснить. Покупатель может обменять у дилера свою подержанную машину на новую с доплатой, а старый автомобиль выставят на продажу в том же автосалоне. Мы решили разобраться, какая от trade-in польза, на что можно рассчитывать и как не напороться на подводные камни.

Казалось бы, trade-in - это великолепное решение. Только представьте себе, сколько времени придется потратить на размещение рекламы по продаже авто, поиск покупателя, бесконечные встречи для осмотра автомобиля. С системой trade-in все проще - старый автомобиль владельца принимают в зачет стоимости нового, тем самым автолюбитель не теряет время на длительную продажу авто и покупку нового.

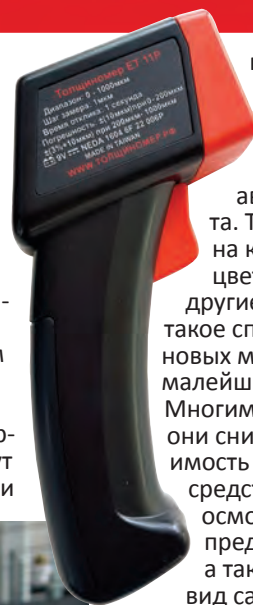
Как правило, для того, чтобы ваш автомобиль приняли, он должен обладать привлекательным товарным видом, отвечать требованиям безопасности и, безусловно, находиться в рабочем состоянии. Какого-то «черного списка» автомобилей, не подходящих под систему, нет, есть понятие неликвидный товар. Конечно, навряд ли автосалон заинтересуется вашим «Запорожцем», ведь что



покупать, а от чего отказаться, руководством стороны, проводящей зачет, решается индивидуально.

Как это работает?

Для начала менеджер отдела trade-in, или отдела автомобилей с пробегом, внесет основные параметры вашей машины в компьютер (марку, год, пробег, комплектацию), а затем проведет визуальный осмотр техники. Осмотр автомобиля осуществляется прямо на дилерской парковке и занимает минут двадцать. Оценщик при помощи



прибора для измерения толщины лакокрасочного покрытия (толщиномер ET 11P) проверит кузов на предмет следов от аварий и кузовного ремонта. Также обратит внимание на крепежные болты другого цвета, пыль под краской и другие нестыковки. Сейчас такое сплошь и рядом - на почти новых машинах подкрашивают малейшие сколы и царапины. Многим невдомек, что тем самым они снижают остаточную стоимость своего транспортного средства. Затем подвергнется осмотру моторный отсек на предмет масляных потеков, а также оценят товарный вид салона и багажного отсека автомобиля.

После чего оценщик возвратится за свой компьютер, чтобы уточнить конъюнктуру по «открытым источникам». На ходовые модели трех-четырех лет прибыль салона закладывается в размере \$1000-1500. Другими словами, маржа составляет 5-7%, но может достигать 10% на более редкие, не пользующиеся большой популярностью модели. Кстати, дороже могут оценить машину от первого хозяина, приобретенную и стоявшую на «техсервисе» у официалов. Не поленитесь перед показом помыть машину и почистить салон. Оценщик подсознательно добавит баллов за ухоженность.

Минус продажи своего автомобиля по системе trade-in - это заниженная цена в отличие от продажи на



рынке самостоятельно из рук в руки. Понятно, что у клиента и сотрудника дилерского центра разные представления о «правильной» цене. Для первого она ближе к стоимости нового авто, а оценщик, осматривая машину, мысленно ее уже продает на площадке second hand - со всеми изъянами, царапинами, явными и скрытыми болячками. Также деньги уходят на подготовку автомобиля, оформление документов, да и просто компании нужно зарабатывать. Как говорится, ничего личного, просто бизнес.

После визуального осмотра менеджер озвучит вам цену, за которую автосалон готов приобрести по системе trade-in ваше авто. Если вы согласны, не стоит радоваться удачной цене, далее вас ожидают более подробный осмотр и диагностика. Кстати, эта услуга не бесплатная, вам придется выложить за нее от 6 до 8 тысяч тенге. Перед этой процедурой советуем вам пройти техосмотр в специализированном центре, устранить все неполадки и получить документ, подтверждающий исправность автомобиля. Если обычный покупатель может что-либо проглядеть, специалистами отдела будут выявлены все недостатки, и соответственно пропорционально снижена цена покупки вашего авто. Обратят внимание даже на расходные материалы, такие как износ тормозных колодок, уровень масла, антифриза, тормозной жидкости.

После технического осмотра вы получите накладную, в которой со скрупулезной дотошностью вам распишут все неполадки вашего транспорта с оценкой стоимости их ликвидации, которая, естественно, будет выше, еже ли бы вы сами, например, долили антифриз или заменили колодки. Смотрим в конце накладной сумму - вот ее-то вам и отнимут от первоначальной цены, визуального осмотра. Здесь стоит уточнить, что вы вправе самостоятельно произвести перечисленные

специалистами ремонтные работы, но тогда процедура техосмотра и его оплата повторится.

Чтобы перейти к следующему моменту, будем считать, что вы с автодилером все же пришли к консенсусу. Менеджер отдела автомобилей с пробегом оформит с вами договор, согласно которому автодилер, покупая ваш подержанный автомобиль, переводит сумму в зачет покупки нового в этом же автосалоне. Затем получите пакет документов и отправитесь в ЦОН снимать машину с учета. Если вы оплачиваете разницу за новый автомобиль наличными или при помощи обычного автокредитования под выгодный для банков или микрокредитных организаций процент, думаю, что никаких проблем не возникнет.

Льготное автокредитование

Есть еще вариант покупки автомобиля - при помощи оформления льготного автокредитования, который распространяется только на автомо-

били отечественного производства. Условия кредитования физических лиц на покупку автомобилей отечественного производства подразумевают, что эффективная ставка по кредиту, включая затраты по страхованию и оформлению в залог автотранспорта, не должна превышать 7,5% годовых. Срок кредитования - до 7 лет, валюта займа - тенге, стоимость автомобиля - не более 15 млн. тенге.

В рамках госпрограммы казахстанцам доступны более 20 моделей костанайского автозавода ТОО «СарыаркаАвтоПром», а также около 30 моделей, выпускаемых автосборочным заводом «Азия Авто». Распределение лимитов финансирования третьего транша идет между двумя производителями легкового автотранспорта в РК пополам.

Напомним, что программа льготного автокредитования стартовала 20 апреля 2015 года. Ранее в рамках двух первых траншей программы из Нацфонда на возвратной основе были



выделены 26 млрд. тенге. Финансирование программы носит револьверный характер: платежи, погашаемые заемщиками, направляются на кредитование новых покупателей автомобилей казахстанского производства.

Так что, если это ваш вариант, то прежде, чем снимать машину с учета, стоит подать заявку на рассмотрение в банк, так как есть вероятность получения отказа в кредитовании. В данном случае банк в течение нескольких дней будет тщательно проверять все ваши доходы и пенсионные отчисления. Ради эксперимента мы подали заявку на льготное кредитование и через два дня получили отказ, затем подали заявку на автокредитование под 23% - полчаса (!) и банк готов предоставить требуемую сумму. Парадокс!

Кстати, не все казахстанские банки принимают заявки на рассмотрение льготных займов. По программе работают только АО «Евразийский Банк» и АО «Банк ЦентрКредит», ДБ АО «Сбербанк России», АО «Народный банк Казахстана» и ДО АО «Банк ВТБ».

Итак, чтобы получить льготный автокредит, вы должны обязательно иметь гражданство РК и предоставить банку на рассмотрение следующие документы: удостоверение личности, справку о заработной плате с места работы за последние шесть месяцев, выписку с накопительного индивидуального счета в пенсионном фонде за последние полгода, свидетельство о заключении брака и нотариально заверенное разрешение супруга/супруги на оформление кредита. Также необходимо предоставить документы на дом/квартиру или справку из ЦОНа о наличии недвижимого имущества.

Кстати, каждое банковское учреждение самостоятельно устанавливает первоначальный взнос от общей стоимости автомобиля. У некоторых он



может и вовсе отсутствовать, но дополнительные платные услуги есть у всех. Например, оценка автомобиля и проведение планового ТО, оформление КАСКО и постановка авто на учет с подготовкой полного пакета документов. Помимо страхования автомобиля предоставляется и услуга страховки владельца транспортного средства от несчастного случая.

Но это необязательное условие для открытия кредита.

Итак, к примеру, вы приобретаете автомобиль в пределах 9 000 000 тенге и вам не хватает порядка 1,5-2 млн. При оформлении льготного автокредитования банк предложит вам оплатить лишь 10-20% первоначального взноса, а на оставшуюся сумму взять кредит. В дальнейшем можете имеющуюся наличную сумму внести как досрочное погашение и получить перерасчет по ежемесячным выплатам кредита.

Интересно обстоит дело с оформлением страхового полиса КАСКО. Вроде бы, это вид добровольного страхования транспортного средства, включающий риск угона и все риски физического ущерба, но без его оформления, по условиям банков, автокредит не оформить. Вам непременно предложат полис либо на весь кредитный период, либо - ежегодный. Стоит отметить, что в обоих вариантах сумма за КАСКО, а это 3% от цены автомобиля, получается довольно внушительной. Например, к автомобилю стоимостью порядка 9 200 000 тенге страховой полис сроком на 7 лет добавит сумму около 760 тысяч тенге, а за год - 276 165. При этом оформить КАСКО можно только в той страховой компании, которую предложит банк (компания-партнер).

Есть еще один нюанс при оформлении льготного кредита. Менеджер банка обязательно предупредит вас о том, что ждать необходимую сумму придется как минимум 2-3 месяца. Это связано с тем, что желающих, обслужить по данной программе, больше выделенных на нее средств, и все это время банк будет собирать деньги за счет погашаемых платежей ранее оформивших кредит заемщиков. Так что рекламный слоган - «Приехал на старой машине, уехал на новой» - при таком раскладе не очень работает, и на пару месяцев вам все же придется стать пешеходом, либо передвигаться на общественном транспорте.

Что в итоге?

Безусловно, у каждого автолюбителя, воспользовавшегося системой trade-in, отношения с ней складываются индивидуально. Потому и мнения о ней ходят неоднозначные: кто-то считает, что по сравнению с Европой эта система у нас еще несовершенна и связываться не стоит, а другие - воспользовавшись один раз, обязательно вернутся в салон снова.

Тем не менее, если вы высокооплачиваемый специалист и ваше время очень дорого ценится, подумайте, есть ли смысл тратить часы и нервные клетки на то, чтобы продать машину частному лицу. И если поймете, что за это же время заработаете больше или успеете отдохнуть, чтобы с новыми силами завтра взяться за работу, то смело идите в салон.

HONDA XR 650 - классика жанра



Сегодня чуть ли не под каждый нарождающийся на свет мотоцикл маркетологи стремятся выкроить свою нишу: тот - дорожный спорт, этот - прогулочный эндуро. А вот к какому классу отнести мотоцикл, в котором всего понемногу? Хороший байк должен обладать надежным двигателем, иметь удобную эргономику и простое управление...

Несмотря на то, что хорошие модели мотоциклов отличаются весьма солидной ценой, а сезон их использования относительно короткий, рынок мототехники стремительно развивается. Многие мотолюбители предполагают, что силовой агрегат XR 650 с учетом своего почтенного возраста должен значительно уступать современным аналогам, однако на практике все наоборот: аналогичных моторов с воздушной системой охлаждения и идентичным объемом на сегодняшний день никто не выпускает. Единственным конкурентом Honda XR 650, оставшимся в строю по сей день, является Suzuki DR650.

Объединение ходовой части Honda XR600R и двигателя Honda NX650 Dominator привело к появлению в 1992 году эндуро Honda XR 650. На протяжении 18 лет производитель не вносил ни одного изменения в модель, что, однако, никоим образом не сказалось на ее популярности и конкурентоспособности: на фоне современных одноклассников XR 650 выглядит потрясающе, привлекая внимание своими достоинствами.

Honda XR 650 идеально описывается одним словом, характе-

ризующим мотоцикл и объясняющим его популярность, - «надежность». Конструкция двигателя примитивна: система воздушного охлаждения и отсутствие перегревов даже в тяжелых условиях эксплуатации. Конечно, и у двигателя XR 650 имеются свои слабые места, связанные с карбюраторной системой питания и экологическими требованиями. Владельцы подержан-



ных моделей сразу же после покупки, как правило, удаляют воздушную систему, заменяя ее на современные аналоги, не противоречащие требованиям экологов.

Технические характеристики Honda XR 650L

Мотоцикл оснащен двигателем с рабочим объемом 644 кубических сантиметра. Система зажигания представлена электростартером, система питания - карбюратором. На 100 километров пути двигатель потребляет 5,5 литра, полный объем топливного бака - 10,6 литра с запасом 2,3 литра, что обеспечивает достаточную автономность эндуро и возможность проходить большие расстояния. Трансмиссия пятиступенчатая, механического типа, гидравлическая тормозная система с дисковыми механизмами отличается высокой эффективностью и быстрым срабатыванием. Жесткость подвески мотоцикла регулируется. Задняя подвеска оснащена моноамортизатором с полным ходом в 279 миллиметров.

Колесная база Honda XR 650 составляет 1455 миллиметров, снаряженная масса - 157 килограмм. Надежная ходовая часть позволяет эксплуатировать мотоцикл в сложных условиях.

Двигатель
Уникальной характеристикой Honda XR 650 можно



назвать силовой агрегат, оснащенный четырехклапанной радиальной камерой сгорания. Особенность конструкции подтверждается размещенной на двигателе аббревиатурой RFVC - Radial Four-Valve Combustion. Четырехклапанная архитектура силового агрегата обеспечивает ему прекрасные низкие обороты и сохранение тяги на средних оборотах. Среди особенностей двигателя многие владельцы Honda XR 650L отмечают смазочную систему с сухим картером и гидронатяжитель цепи распределительного вала. Система с сухим картером полностью исключает масляное голодание мотора и его перегрев, гидронатяжитель избавляет мотолюбителя от необходимости регулировать натяжение цепи.

В сравнении с современными силовыми агрегатами двигатель Honda XR 650 обладает низкой степенью сжатия - 8,3:1, благодаря чему мотоцикл может прекрасно работать на любом типе бензина. А благодаря объему топливного бака и небольшому расходу топлива мотоцикл идеально подходит для длительных поездок.

Поиск альтернативы

Производитель пытался установить двигатель NX650 Dominator на несколько других моделей мотоциклов, однако все проекты, к сожалению, оказались неудачными. В Мюнхене в 2005 году был продемонстрирован концепт мотоцикла Honda FMX 650, отличавшийся излишне агрессивным дизай-

ном и дефорсированным двигателем объемом 650 кубических сантиметров. Силовой агрегат, и прежде не обладавший достойной мощностью, в версии FMX 650 был урезан до 37 лошадиных сил. Интерес к модели подогревался на протяжении нескольких лет, после чего она канула в небытие.

В 1997 году состоялся дебют Honda SLR 650 с аналогичным силовым агрегатом. Дорожный байк сочетал в себе характеристики эндуро и 39-сильный двигатель. В техническом плане он представлял собой сильно дефорсированный Dominator, что было весьма критично встречено специалистами и мотолюбителями. Продажи модели начали стремительно падать, что вынудило компанию выпустить в 1999 году ориентированный на покорение дорог мотоцикл Honda FX 650 Vigor, который, к сожалению, постигла судьба предшественника: интерес к нему продлился около двух лет, после чего в 2001 году байк был снят с производства и фактически забыт поклонниками японской мотоконпании.

Дизайн

Honda XR 650 не отличается наличием декоративного обвеса или элегантным экстерьером: внешность мотоцикла классическая для всех эндуро, что, впрочем, нисколько не уменьшает его привлекательности. Оригинальная оптика оставляет желать лучшего, в связи с чем многие мотолюбители прибегают к ее замене сразу же после

покупки мотоцикла. Недостаток незначительный, легко и быстро устраняется при наличии необходимого бюджета и определенных навыков.

Высокое сиденье доставляет определенные неудобства при езде на минимальной скорости, однако значительно повышает управляемость мотоцикла на песчаных трассах при условии наличия соответствующей резины. Высокий дорожный просвет исключает вероятность посадки мотоцикла на брюхо в грязь или песок.

Трансмиссия

В сравнении с одноклассниками Honda XR 650 оснащен надежной трансмиссией с плавным и четким переключением передач. Единственным его недостатком многие мотолюбители считают затрудненный поиск нейтрального положения рычага, требующий от пилота определенных навыков. Устраняется минус регулярной заменой трансмиссионного масла, причем желательно использовать высококачественную оригинальную смазку.

В плане придинок и неисправностей никаких нареканий у трансмиссии нет: врожденными болезнями она не страдает, в ходе обслуживания требует только замены накладки на маятник, рабочий ресурс которой составляет пять тысяч километров пробега.

Подвеска

Характеристики и особенности подвески полностью оправданы с



Основными считают две модификации мотоцикла:

Выпущенная в 1992 году версия XR 650 L для дорог общего пользования. Обладает стальной рамой, двигателем с системой воздушного охлаждения, подвесками марки Showa, электростартером и топливным баком объемом 11 литров. Снаряженная масса модели - 157 килограмм.

Производившаяся с 2000 по 2007 год спортивная версия Honda XR 650 R. Комплектовалась алюминиевой рамой, двигателем с жидкостной системой охлаждения (появилась в 2005 году), десятилитровым топливным баком, подвесками Kayaba и кик-стартером. Снаряженная масса варьировалась от 142 до 144 килограмм.

С 2012 года и по сегодняшний день специально для рынков США выпускается и официально продается только модификация Honda XR 650 L. Модели с пробегом можно приобрести на вторичном казахстанском рынке примерно от 2 000 000 тенге.



учетом классовой принадлежности Honda XR 650: жесткости достаточно для преодоления неровностей дорог на высокой скорости и обеспечения идеальной управляемости мотоцикла. Диапазон настроек отбоя и сжатия как передней, так и задней подвесок достаточно широк. Оригинальную подвеску «пробить» практически невозможно: по своей надежности она почти не уступает двигателю XR 650.

Несмотря на все свои преимущества, для жесткой эксплуатации подвеска все же не подходит: пружины передней вилки довольно мягкие, колесные подшипники слишком слабые и быстро выходят из строя. При эксплуатации мотоцикла в грязи и песке ускоренному износу подвергаются шарниры рычажных механизмов подвески, в связи с чем при покупке мотоцикла желательно провести их диагностику.

Тормозная система

Тормоза мотоцикла легко справляются с потенциалом двигателя. Увеличить чувствительность системы можно посредством установки дисков большего диаметра, к чему нередко прибегают мотолюбители. В целом, никаких нареканий тормозная система не вызывает: высокоэффективная и надежная, она обеспечивает быстрое и идеальное замедление на любой скорости.

Модификации

За все время существования модели выпускалось несколько модификаций мотоцикла, отличавшихся друг от друга незначительными изменениями

технической составляющей и расцветкой кузова. Специально для внутреннего рынка Японии выпускалась дорожная версия XR 650, оснащенная универсальной резиной, указателями поворотов и электростартером. Подобные модели вышли ограниченной серией и очень быстро были раскуплены мотолюбителями.

Отзывы

Несмотря на отличные технические характеристики, Honda XR 650 имеет свои недостатки. К примеру, для мотолюбителей небольшого роста посадка очень неудобна ввиду 940 мм высоты сиденья, однако она же обеспечивает внушительный клиренс - 330 миллиметров. Некоторые владельцы жалуются на слишком короткие передачи, что легко устраняется заменой звезд. Конструк-

ция заднего подрамника слишком слабая и ненадежная, легко ломается под грузом даже небольшого веса. Многие владельцы Honda XR 650 в отзывах советуют усиливать подрамник растяжками при помощи сварочного аппарата.

Мотоцикл сложно назвать двухместным, однако ездить на нем с пассажиром вполне реально. Максимальная скорость XR 650 составляет 170 км/час, по трассе байк легко придерживается 120-130 км/час. Несмотря на динамичность, эндуро плохо приспособлен для спокойной и размеренной, пусть и скоростной, езды по асфальтированной трассе - куда лучше ощущается на гравийной дороге или бездорожье. Для серьезного бездорожья модель слишком тяжелая, для скоростных асфальтированных полотен ему недостает мощности.



Land Rover Discovery SVX для бездорожья

Полноразмерный внедорожник Land Rover Discovery SVX 2018 года выпуска относится к специальной серии премиум-класса. Приставка X в названии означает, что автомобиль полностью предназначен для бездорожья.

Автомобиль получил превосходную проходимость, агрессивный и мощный дизайн, большое количество полезных опций даже в базовой модификации. От обычной версии SVX значительно отличается, его предназначение - поездки в экстремальных условиях.

Спереди внедорожник украшает мощный усиленный бампер с крупными воздухозаборниками и оранжевыми вставками. Радиаторная решетка получила крупную ячеистую основу и идет в одну линию со светодиодной оптикой сложной формы.

Сбоку внедорожник также получил небольшие оранжевые вставки на крыльях, высокий дорожный просвет и огромные колесные арки, в которые установлены 20-дюймовые диски с резиной глубоким протектором. Темный обвес по всему кузову и большая блестящая подножка придают новому внедорожнику шикарный вид.

Задняя часть получила мощную с крупным усиленным бампером, также с оранжевыми вставками и лебедкой на самые экстремальные случаи. Задние фонари имеют сложную форму и расположены не только на багажной двери, но и на крыльях. Сама дверца с большим остеклением, над которым установлен крупный пластиковый козырек, улучшающий аэродинамические показатели. На крыше установлены рейлинги, позволяющие перевозить габаритные грузы.

Внутри новинки просторно и шикарно, имеются характерные элементы для спортивных внедорожников. Кресла выполнены в двухцветном варианте с оранжевой строчкой и вставками. На спинках красуется крупное название модификации SVX.

На центральной консоли все также располагаются дефлекторы, а под ними - прямоугольный цветной сенсорный дисплей. В его нижней части идут сенсорные вспомогательные кнопки с быстрым доступом к любым функциям. Под экраном расположены элементы управления двухзонным климат-контролем. На широком тоннеле располагается очень удобная ручка переключения передач в форме пистолета. Здесь же располагается панель с кнопками, которые позволяют



настраивать режим езды. Ручной тормоз выполнен в виде механической кнопки. Есть удобный подлокотник.

В салоне в зависимости от модификации может быть 7 посадочных мест. Все они выполнены в виде отдельных кресел с анатомической спинкой и индивидуальными настройками, присутствуют отличная боковая поддержка, обогрев и вентиляция. В качестве обшивки используется только натуральная кожа.

Багажное отделение премиальной версии ничем не отличается от обычной, сюда помещается 258 литров груза. Со сложенными креслами есть возможность перевозить до 2500 литров груза.

В отличие от своих собратьев Land Rover Discovery SVX 2018 года получил мощный пятилитровый мотор с восемью цилиндрами V-образной формы. Его мощность составляет 525 лошадиных сил (625 Nm) и позволяет разогнаться автомобилю до сотни всего за 5,3 секунды.

Движок работает совместно с восьмидиапазонной автоматической трансмиссией. Она способна блокировать задний дифференциал при помощи электроники. Полный привод получил новейшую систему Terrain Response 2, а модификация - независимую подвеску, сзади многорычажную, спереди - двухрычажную. Также в оснащении лежит гидравлическая система H-ARC, подавляющая крены.



Многим автолюбителям Ford F-150 нравится за высокую проходимость, комфортность, надежность и презентабельный внешний вид. И несмотря на то, что в основе пикапа 2018 года лежит платформа предшественника, автомобиль очень сильно изменился.

Обновленная модель легендарного пикапа



Кузов получил обновленный дизайн: переднюю часть автомобиля украсила мощная фальшрадиаторная решетка, которая, кстати, представлена в семи вариантах на выбор клиента.

Головная оптика идет в линию с радиаторной решеткой и по форме напоминает бумеранг. Массивный бампер получил воздухозаборники интересной формы и встроенные противотуманные фары по бокам. Бампер находится высоко от земли, и за счет большого дорожного просвета пикап обладает отличной проходимостью. Сбоку он выглядит как классический пикап-внедорожник - большой клиренс, широкие арки с высокопрочными пластиковыми накладками и огромные, до 22 дюймов, колеса. За счет расширенных передних и задних мостов автомобиль получил лучшую устойчивость на дороге.

Производитель украсил внешний вид новинки стильными литыми дисками с новым дизайном. На дверях присутствуют классические выштамповки, присущие американской компании. Задняя часть выглядит достаточно скромно. Здесь присутствуют характерные выштамповки, небольшие фары, два выхлопных патрубка, а также логотип компании.

Внутри обновленного Ford F-150 2018 года поистине шикарно. Качественная и дорогая отделка из прочной ткани или натуральной кожи, карбоновые элементы, полированный алюминий, мягкий качественный пластик, гармоничное расположение элементов управления.

Передняя панель скомбинирована из двух цветовых вариантов, имеет светодиодную подсветку и соответствует самым высоким требованиям. На верхушке центральной консоли есть небольшой проем, который подойдет для телефона. Ниже, между большими дефлекторами, расположился цвет-

ной сенсорный экран, вспомогательные кнопки которого очень удобны в управлении. Под ним блок управления двухзонным климат-контролем.

По-настоящему впечатляет центральный тоннель - массивный, с рычагом коробки передач, двумя подстаканниками, кнопкой ручного тормоза и широким подлокотником.

Управлять новым пикапом Ford F-150 одно удовольствие. Водителю предоставляется огромный информативный щиток приборов, состоящий из круглых спидометра и тахометра, все остальное пространство занимает огромный экран компьютера, отображающий максимум полезной информации.

Салон оснащается и потолочной консолью, на которой есть некоторые вспомогательные кнопки и разъемы. Сам потолок прозрачный с функциональным люком.

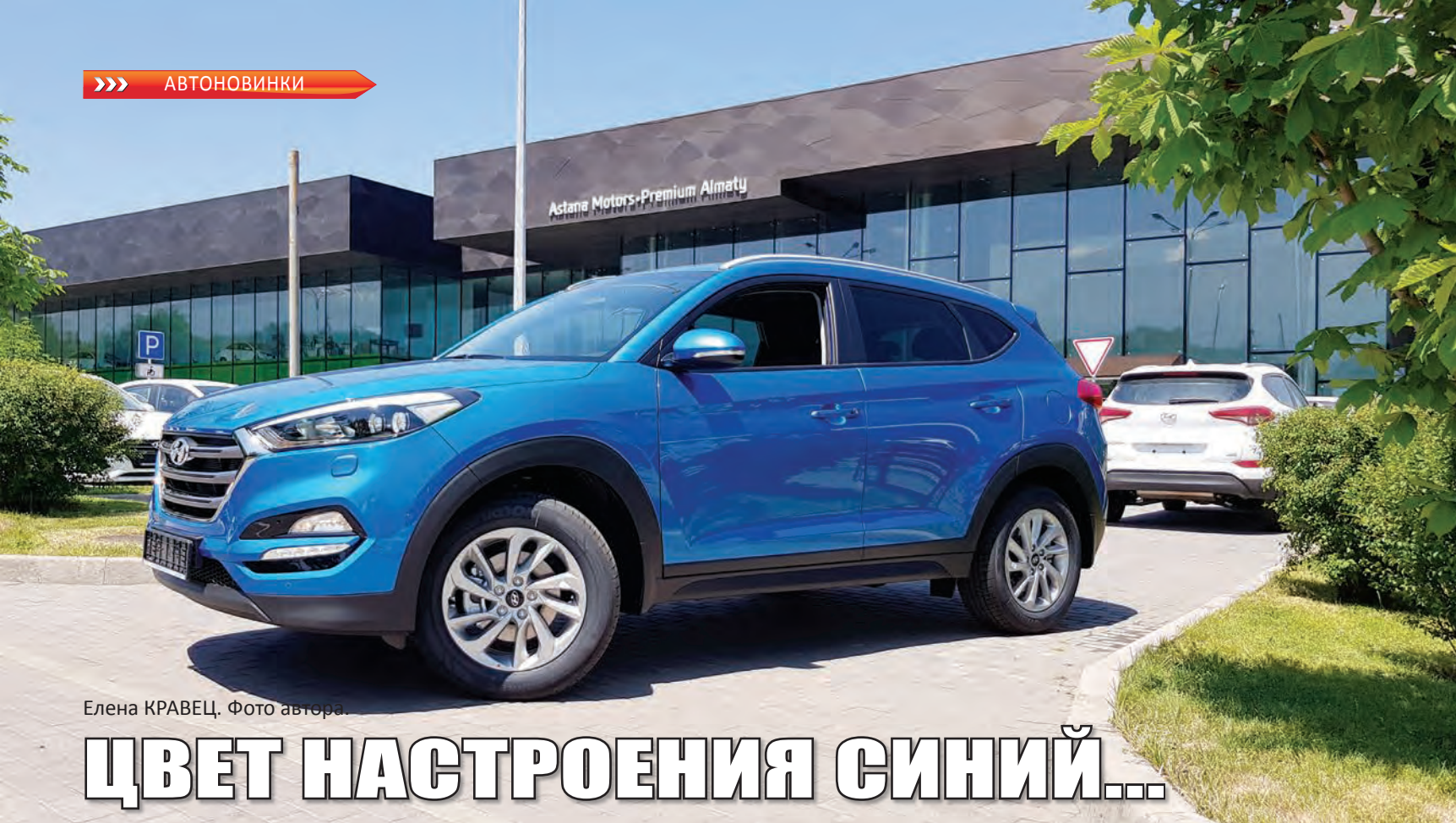
Кресла внедорожника невероятно удобные и мягкие. Они обшиты натуральной кожей, имеют большое количество настроек с функцией памяти. Даже в базовой комплектации доступны обогрев, вентиляция и анатомическая форма спинок.

По технической части произошло множество изменений, которые способны порадовать каждого автолюбителя. Обновилась подвеска Fox Racing Shox, она стала мягче и получила в оснащение специальные амортизаторы по три миллиметра. А при помощи функции Terrain Management System можно самостоятельно выбирать параметры работы мотора, подвески и многого другого. Продвинутая трансмиссия способна переключаться в разные режимы езды. К примеру, при подъеме в гору необходимо активировать режим «Rock». Если необходимо передвигаться по песку, активируйте режим «Вага» и так далее.

Рестайлинговый автомобиль получил только один тип двигателя. Шестицилиндровый бензиновый мотор с турбонаддувом и мощностью 450 лошадиных сил. Его рабочий объем составляет 3,5 литра.

В паре с мощным движком идет не менее мощная автоматическая коробка передач на 10 диапазонов. Все это позволяет спортивному пикапу разогнаться до первой сотни всего за 6,5 секунды.





Елена КРАВЕЦ. Фото автора.

ЦВЕТ НАСТРОЕНИЯ СИНИЙ...

В жизни каждого автолюбителя рано или поздно наступает момент, когда в голову приходят мысли о замене автомобиля. Конечно же, у каждого на это найдутся свои причины, но, как правило, это желание обновить старый на более свежий, современный автомобиль.

Для одних личный транспорт - это всего лишь средство передвижения, не более, для других - способ подчеркнуть свой социальный статус, для третьих - приобретение верного друга. Тем не менее, в любом из случаев с абсолютной уверенностью можно утверждать лишь одно: приобретение автомобиля для покупателя становится важным событием в жизни.

Семь лет прослуживший мне верой и правдой американский внедорожник оставил в памяти лишь теплые воспоминания, и сначала мне казалось, что с выбором следующего автомобиля все предельно ясно. Конечно же, приобрести новенького «американца» той же марки для меня дорого, поэтому

решила посмотреть предложения по поддержанным машинам. Однако мои поиски положительных результатов не дали, а принесли лишь разочарование. Имеющиеся машины уже по несколько раз разменяли хозяев, да и внешний вид, а также техническое состояние оставляли желать лучшего.

Так что покупка такой машины связана с целым набором все возможных рисков. Поэтому эту затею пришлось оставить.

На мой взгляд, к выбору транспортного средства каждый автолюбитель должен подходить сугубо индивидуально, исходя из тех требований, которые вы ему предъявляете, а также отвечает ли он вашим вкусам, запросам и финансовым возможностям. Советы можно выслушать, обобщить, но ездить на машине вам и после покупки претензии уже никому не предъявишь.

В моем случае я долго не могла определиться с маркой автомобиля, но точно знала, что это должен быть компактный полноприводный кроссовер с небольшим объемом двигателя, экономичный и с набором необходимых опций для комфортной езды. После продолжительных раздумий я остановила свой выбор на трех автомобилях различных марок. Но каждый раз что-то не нравилось: то не тот экстерьер, то какой-то скучный интерьер. Вопрос решился волею случая.

Увидев на улицах города кроссовер со спортивным, немного агрессивным характером, со стильно оформленными боковинами кузова, с ниспадающими контурами крыши, стремящимися навстречу к вздымающейся вверх оконной линии, мощными обводами колесных арок и изящной выштамповкой, подчеркивающей динамичность автомобиля даже в статике, я поняла: это - любовь с первого взгляда.

Hyundai Tucson - в третьем воплощении, предшественник которого был известен под именем ix35, - справил

официальный дебют в 2015 году на мартовских автомобильных смотринках в Женеве. Автомобиль превзошел прежнюю модель по всем параметрам: кроссовер получил совершенно новый дизайн экстерьера - его новая внешность успешно сочетает в себе солидность и спорт, а также более крупные габариты, усовершенствованный, комфортный салон, и он стал более технологичным. Tucson отлично совмещает в себе все характеристики, нужные водителю для регулярной эксплуатации автомобиля.

Лицевая часть авто щеголяет агрессивной головкой, заходящей далеко на крылья, фирменной решеткой радиатора гексагональной формы и выразительным скульптурным бампером, в который аккуратно вписаны небольшой воздухозаборник и сдвоенные противотуманки.

Не оставило без внимания вдохновение дизайнеров и поджарую корму - изящные широкие плафоны габаритных огней со светодиодным наполнением, струящиеся линии двери багажного отделения, увенчанные небольшим спойлером, и сдвоенные патрубки выхлопной системы трапециевидной конфигурации.

«Третий» Hyundai Tucson является представителем сообщества компактных кроссоверов: 4475 мм в длину, 1850 мм в ширину и 1645 мм в высоту при колесной базе, насчитывающей 2670 мм. Минимальный дорожный просвет автомобиля составляет 182 мм. В зависимости от модификации его «боевой» вес варьируется от 1454 до 1854 кг.

Внутри автомобиль имеет строгий, эргономичный и в то же время современный дизайн. В плане салонного убранства корейский кроссовер способен «сразиться» даже с более статусными автомобилями: многофункциональный трехспицевый руль с четко выраженным рельефом, информативный инструментальный с 4,2-дюймовым



«окошком» бортового компьютера, массивная передняя панель с 8-дюймовым экраном и стильным климатическим блоком по центру. Прямо под ним находится двойной ряд функциональных кнопок, а еще ниже - стильный блок управления микроклиматом, представленный небольшим дисплеем и парой функциональных крутилок. Салон по большей части выполнен из качественных материалов. Стоит, правда, отметить, что вся эта роскошь доступна лишь в топовых моделях, а в базовой комплектации все выглядит скромнее.

Hyundai Tucson рассчитан на пятых пассажиров, ни один из которых не столкнется с проблемой нехватки свободного пространства, в чем заслуга увеличенной колесной базы. Удобные передние кресла обладают достаточным количеством регулиро-

вок и имеют систему вентилирования и подогрева. Галерка получила регулируемую по наклону спинку, отдельный блок воздуховодов, подлокотник и систему подогрева (опция).

В походном положении грузовой отсек кроссовера вмещает до 488 литров багажа, и это с учетом полноразмерной «запаски» в подполье. Его размер можно увеличить до 1478 литров путем складывания заднего дивана в идеально ровный пол.

В линейке комплектаций Hyundai Tucson 2018 предлагается как в моно, так и в полноприводных вариантах. Полный привод на «корейце» реализован по стандартной для кроссоверов схеме - за отбор момента на задние колеса отвечает электрогидравлическая муфта, регулирующая количество тяги на передней и задней осях. В штатных услови-



ях распределение потенциала автоматически меняется в диапазоне от 100:0 до 60:40, однако муфту можно замкнуть принудительно, разделив момент между колесами «по-братски». В основе «Туссона» третьей генерации применена серьезно модернизированная платформа от предшественника с поперечно установленным силовым агрегатом и независимой подвеской на обеих осях - стойки МакФерсон спереди и многорычажная конструкция со стабилизатором поперечной устойчивости сзади. Рулевая система кроссовера оснащена механизмом реечного типа, который дополнен электрическим усилителем с варьируемыми характеристиками. Тормоза на всех колесах задействованы дисковые (вентилируемые на передней оси), а помогают им современные системы - ABS, EBD, ESP и другие.

Для «третьего» Hyundai Tucson подготовлено три двигателя на выбор и два варианта коробок передач. Подкапотное пространство базовых модификаций занято бензиновым четырехцилиндровым «атмосферником» с непосредственным впрыском топлива, который при объеме 1,6 литра развивает 132 «скакуна» при 6300 об/минуту и 161 Нм вращающего момента при 4850 об/минуту. Ему в тандем отведена исключительно 6-скоростная «механика», доставляющая весь запас тяги на колеса передней оси. Такой кроссовер максимально набирает 182 км/ч, разменивая первую «сотню» по истечении 11,5 секунды, и потребляет в комбинированных условиях не менее 6-7 литров горючего.

За ним по иерархии следует бензиновая двухлитровая «четверка» с системой распределенного питания, отдача которой составляет 150 лошадиных сил при 6200 об/минуту и 192 Нм возможного момента при 4000 об/минуту. Ассистируют ей 6-ступенчатые «механика» или «автомат», передний или полный привод. В зависимости от модификации такой «Туссон» преодолевает стартовый рывок до 100 км/ч за 10,3-11,8 секунды, ускоряется до 180-186 км/ч и в среднем «съедает» 7,9-8,3 литра топлива в смешанном режиме движения.

Комплектуется третий «релиз» Hyundai Tucson и дизельной установ-



кой - двухлитровой «непосредственный» турбодвигатель, в закромах которого имеется 185 лошадиных сил (при 4000 об/минуту), и 400 Нм тяги, производимой в промежутке от 1750 до 2750 об/минуту. Для него положены исключительно АКПП на шесть передач и привод на все колеса. Первой трехзначной цифры стрелка спидометра на дизельном кроссовере достигает спустя 9,5 секунды, а стопорится лишь при достижении отметки в 201 км/ч. На каждую «сотню» пути у него затрачивается всего 6,5 литра «солярки».

На казахстанском рынке Hyundai Tucson 2018 предлагается в четырех вариантах оснащения - «Start», «Comfort», «Travel» и «Prime» стоимостью от 7 490 000 до 10 790 000 тенге в зависимости от комплектации.

Мой выбор пал на кроссовер синего цвета комплектации «Travel» с отделкой салона комбинированной кожей, мультимедийным комплексом с экраном в 8 дюймов и навигацией, с подогревом руля, а также передних и задних сидений. Автомобиль с 17-дюймовыми легкосплавными дисками оснащен камерами обзора



и датчиками парковки, имеет систему мониторинга слепых зон, электрический стояночный тормоз с системой автоматического удержания авто, светодиодную заднюю и головную оптику, релинги, а также бесключевой доступ в салон и технологию «Стоп/Старт». Ко всему перечисленному Hyundai Tucson 2018 имеет богатый набор систем безопасности и электронных помощников, отвечающих всем требованиям мирового стандарта.

В завершение хотелось бы отметить, что очень важным моментом при покупке автомобиля является и то, где вы его намерены приобрести. Проведя небольшой мониторинг автодилеров, представляющих марку Hyundai в Казахстане, было принято решение, что приобретать автомобиль нужно только у профессионалов - компании Astana motors, в салоне Hyundai Premium Almaty. За прошедшие пять месяцев - с января по май текущего года - общие продажи Astana motors составили 4622 единицы, а среди брендов, входящих в состав компании, тройку лидеров по продажам возглавили Hyundai, Toyota и Lexus. При этом лидером продаж является Hyundai - 870 автомобилей за май и 2639 - с начала года.

Своим выбором я осталась очень довольна и хотела бы выразить дружелюбному, внимательному, высоко профессиональному коллективу автосалона Hyundai Premium Almaty глубокую признательность за грамотную консультацию, помощь в выборе и оформлении автомобиля.



Елена КРАВЕЦ.

Для многих из нас собака - это полноценный член семьи, отношение к которому такое же, как к ребенку. Собака, как и ее хозяева, также нуждается в активном времяпрепровождении и смене обстановки. В последние годы я все чаще стала обращать внимание, как много «четвероногих» сопровождают своих хозяев на внедорожных соревнованиях, в автопутешествиях и просто на выездах для активного отдыха. И пока сама не приобрела маленькое пушистое чудо, Наверное, даже не задумывалась, как правильно перевозить собаку в автомобиле и всегда ли комфортно питомцу в пути.

Путешествие с домашним питомцем:

ЛИШЬ БЫ ВО ВРЕМЯ ПУТИ СОБАКЕ С УМА НЕ СОЙТИ

Итак, для начала я пообщалась с владельцами собак и попросила их поделиться своим опытом. Выслушав много разных рекомендаций, решила закрепить полученные знания с помощью Интернета. Просидела почти полдня за компьютером и просмотрела огромное количество сайтов, затем, выкинув все лишнее, я наконец-то смогла хоть как-то упорядочить информацию.

Начнем по порядку. У вас появился щенок, и если в дальнейшем вы

планируете брать в поездки собаку с собой, то первым делом необходимо «познакомить» и приучить животное к автомобилю. Некоторые владельцы собак не беспокоятся по этому поводу, просто сажают своего питомца на заднее или даже на переднее сиденье автомобиля, газ в пол и вперед. Такие действия, как правило, приводят к весьма печальным последствиям, и даже пятнадцатиминутная поездка может обернуться полным ужасом как для владельца, так и для

собаки. Приучать животное нужно постепенно, с каждым разом увеличивая расстояния. После того, как собака немного освоилась в машине, отвезите вашего любимца в парк или недалеко за город, чтобы поездка на автомобиле ассоциировалась у него с чем-то приятным. Лучше, да и быстрее, собака привыкает, когда понимает, что после поездки в машине всегда будет «весело». И спустя какое-то время ваш любимец сам будет проситься в авто, чтобы ехать «на волю».

В автомобиле для собаки необходимо определить удобное место, чтобы она могла спокойно переносить длительные поездки. Оно должно быть просторным, чтобы собака могла спокойно лежать, вытянуть при необходимости лапы и поменять позу. Некоторые собаки, как в моем случае, ездят на заднем сиденье автомобиля. Возможно выделение для питомца места в багажнике автомобиля (универсала, внедорожника), но при этом нужно зафиксировать вещи, которые там лежат, так, чтобы при движении они не упали на собаку и не поранили ее. Хотя, на мой взгляд, в багажнике собач сильнее укачивает, иногда (если машина старенькая) попадают выхлопные газы, да и, как правило, при поездке на отдых багажное отделение всегда забито под завязку «нужными» вещами.



Некоторые автотуристы используют специальные просторные клетки-перевозки. Для собак, обученных путешествовать в таком ящике, поездки будут весьма удобными и безопасными. Его необходимо закрепить ремнями безопасности на заднем сиденье. Также хорошо подойдут ремни безопасности для собак, разработанные специально для этой цели.

И кстати, если вы отправляетесь в длительное путешествие, не забудьте надеть на собаку бирку-идентификатор. Независимо от того, насколько хорошо ведет себя собака в машине, все же существует риск того, что она может потеряться.

Оказывается, для путешествий собаке необходима масса вещей, и только поводком с миской в этом случае вы не ограничитесь. У нас, например, перед каждой поездкой существует целый ритуал сбора собаки в дорогу. По заранее составленному списку дочь тщательно складывает все необходимое в специальную сумку. Итак, собираем собачьи вещи: миска для еды и воды, запас корма, подстилка для сна, большие полотенца, на случай, если вымокшую или грязную собаку перед посадкой в машину необходимо вытереть насухо. Поводок и намордник (если в нем есть необходимость). Собачья расческа, особенно это касается длинношерстных собак.

Если собака ездит на сиденье - чехол (или накидка) для сиденья. Не забудьте собачьи спреи от клещей, особенно в сезон их активности. Положите

также пинцет или специальное средство для удаления насекомых с собаки. Обязательно в такое автопутешествие нужно взять собачьи «вкусняшки» и пару игрушек. А также аптечный набор (перекинь, бинт, вата) на случай, если ваш питомец, например, поранит лапу. Не помешают и влажные салфетки, если четвероногого укачало.

Не буду подробно говорить про необходимые прививки, предполагая, что любая собака должна быть привита, прежде всего, от бешенства. Дикие животные могут быть носителями целого букета собачьих заболеваний, и ваш питомец может заразиться от любой, даже самой маленькой пойманной мышки.

Помните, что во время длительной поездки необходимо делать остановки каждые 2-3 часа, чтобы собака могла побегать, выплеснуть накопившуюся энергию, сходить в туалет и попить воды. Короткие прогулки очень важны, собака сможет размять лапы и не сойти с ума от скуки.



Четыре часа пути являются абсолютным пределом того, что может выдержать питомец без остановок. Во время остановки прямо на шоссе следует постоянно держать собаку на поводке, чтобы сделать ее прогулку безопасной. И ни в коем случае не оставляйте животное в припаркованной машине в жаркий день. Помните, что пес очень быстро может получить тепловой удар и даже умереть.

По статистике, при поездке в транспортном средстве каждую шестую собаку начинает укачивать. Старайтесь избежать кормления животного за три-четыре часа до поездки, также можно воспользоваться средством от укачивания за полчаса до выезда. И ни в коем случае нельзя ругать собаку, если ее стошнило в салоне автомобиля. Определить, что животное укачало, можно по простым признакам: собака начинает беспокоить себя вести, ее дыхание учащается, начинает интенсивно облизывать губы и нос, слюноотделение становится активнее. И, в конечном итоге, она принимает непривычную для нее позу с упором на расставленные передние лапы и наклоном вперед.

Приехав на место отдыха, собаке нужно осмотреться и изучить окрестности. Конечно, если животное взрослое и опытное, проблем с ним абсолютно не возникает. Но если ваш питомец молодой или излишне импульсивный, необходимо с ним пройтись по окрестностям (на поводке) и дать возможность спокойно все обнюхать.

Перевозка собак в машине напрямую связана с сохранностью жизни и здоровья вас и вашего питомца и поэтому должна сопровождаться следующими мерами безопасности:

- Во время движения животное не должно свободно перемещаться по салону. Находясь в «свободном плавании», собака может запрыгнуть водителю на колени, положить ему лапы на плечо, неожиданно толкнуть его. Отвлекая водителя, собака может стать виновником столкновения, а также сама получить травму.
- Многие четвероногие очень любят смотреть в окно. Их привлекает мелькающий пейзаж, меняющиеся запахи, обдувающий ветер. Перевозка собак в машине с открытым окном может привести к неприятностям. Например,

хвостатый на огромной скорости может выпрыгнуть из автомобиля или пораниться о случайно вылетевший из-под колес впереди едущего автомобиля камешек. Если вы не хотите лишать своего пушистого любимчика удовольствия насладиться пейзажами и новыми свежими запахами, можно оставить небольшую щель в окне.

- Не забывайте блокировать автоматические кнопки, чтобы животное, случайно наступив на них лапой, не смогло опустить стекло или открыть двери автомобиля.
- В незнакомой местности никогда не спускайте четвероногого с поводка. Собака может убежать и потеряться. Надеюсь, что при соблюдении хотя бы некоторых правил ваша поездка с четвероногим любимцем станет приятной и не принесет лишнего хлопота и дискомфорта ни вам, ни вашему четвероногому спутнику.

Издается с 2005 г.
Выходит один раз в два месяца

Учредитель и издатель:
ОО «Off road Kazakhstan»
Тел./факс +7 (727) 273 20 20
Сайт: <http://www.offroad.kz>

Редакция: **М. Абыкаев, В. Тарасенко**
Главный редактор: **Е. Тарасенко**
тел. +7 (727) 273 20 20,
+7 777 367 45 45.
e-mail: Taraslenka@mail.ru

Дизайн и верстка: **Е. Тарасенко**
Литературный редактор: **Т. Величко**
Корреспонденты: **Е. Кравец,**
Т. Дружинина, М. Муканова
Фотограф: **Т. Дружинина**
Отдел рекламы: тел. +7 701 711 95 18.

Адрес редакции: **050016, г. Алматы,**
ул. Тулебаева, 15

Ответственность за рекламу несет
рекламодатель.

Отпечатано в типографии
«Print House GERONA» -
г. Алматы, пр. Сейфуллина, 458/460,
оф. 201-205. Тел.: +7 (727) 250-47-40.
Тираж 6 300 экз.

Распространяется на территории
Республики Казахстан.

Свидетельство о постановке на учет средства
массовой информации
№ 11655-Ж от 04.05.2011 г. выдано
Комитетом информации и архивов
Министерства связи и информации РК.

При перепечатке материалов ссылка на журнал
«Вне дороги» обязательна.



«Вне дороги» - казахстанский автомобильный журнал, издаётся с 2005 года, является практически единственным изданием в стране, освещающим по возможности все мероприятия, связанные с автомобильной жизнью, - презентации автоновинок на мировых рынках и рынках Казахстана, автоаксессуаров, тюнинга, а также событий автототоспорта, популяризация которого - главная цель журнала.

Журнал является собственностью клуба «Off road kz», который вот уже на протяжении 15 лет ведет активную деятельность в области внедорожного движения страны - проводит чемпионат РК по трофи-рейдам, джип-фестивали, туристические экспедиции. Спортсмены клуба регулярно участвуют в международных соревнованиях по трофи- и ралли-рейдам.

«Вне дороги» - своего рода имиджевая продукция. Казахские спортсмены, выезжая на крупнейшие международные соревнования, для презентации автоспорта в РК всегда берут издание с собой.

В связи с этим наш журнал в основном ориентирован на читателя, увлекающегося автомобилями повышенной проходимости, мотоавтоспор-

том и ведущего активный образ жизни.

В редакции журнала - высококвалифицированный журналистский штат, что позволяет готовить не только тематические материалы, но и PR-публикации на любую тему, а избранная система распространения гарантирует нашим рекламодателям соответствующую читательскую аудиторию.

Наши постоянные рекламодатели принимают активное участие во внедорожном движении, выступая спонсорами этапов ЧРК и команды «Off road kz» на международных гонках. Тем самым не только получают своего клиента, читателя, но и вносят большой вклад в развитие авто- и мотоспорта в РК, а сотрудничая с журналом «Вне дороги», дают возможность нашим читателям регулярно получать любимое издание.

Журнал читают клиенты специализированных магазинов и многих автосалонов республики, его можно найти в джип-клубе «Off road Kazakhstan», ФАМС. Благодаря росту популярности автоспорта в Казахстане журнал распространяется среди многочисленных зрителей спортивных мероприятий, автошоу, джип-фестивалей, и каждый номер журнала попадает в руки разных людей.

Кроме того, производится адресная доставка издания в госучреждения и крупные компании, а также совершается рассылка электронной версии журнала. Также часть тиража регулярно отправляется в джип-клубы и дилерам наших партнеров по городам - Астана, Актобе, Караганда, Усть-Каменогорск, Шымкент, Тараз, Бишкек.

Уважаемые читатели!



Журнал «Вне дороги» открыл свою страничку «В контакте». Теперь вы легко сможете найти понравившийся номер из архива и прочитать свежий выпуск журнала. А также получить полезную информацию от наших партнеров.

http://vk.com/vne_dorogi_kz

АНЕКДОТЫ

Поздравляю подругу с днем рождения:

- Детей - послушных, мужа - любящего, родителей - здоровых...
- Спасибо! А этих куда девать?

Оптимисты - это те люди, которые в метро читают журнал «За рулем».

Объясните мне, дураку, почему я должен платить налог на мое имущество, которое государство не только не помогло приобрести, но еще и активно пытается у меня забрать?

Я не вожу автомобиль, не принимаю антибиотики и вообще делаю все возможное, чтобы не было причин отказываться от алкоголя.

Основное правило взаимоотношений пешехода и водителя: каждый из них должен думать, что другой - идиот и в любой момент может совершить хрен знает что.

- У тебя автозапуск на тачке есть?
- Нет, но у жены есть.
- И как работает?
- Ну как... Говорит: «Иди тачку прогрей, а я минут через 10 уже спускаюсь».

- Дорогой, с чем ты можешь меня сравнить?
- С бурной рекой.
- Красиво! И куда я впадаю?
- В истерику.

Производители пива молятся на жаркое лето. Производители зонтов молятся на дождливое лето. А производители водки не молятся. Им некогда. Им работать надо.

Дочка спрашивает у отца:
- Папась, а можно мне твою машину? Ну, на денек!
- Доча, ну для чего тебе даны ноги? - безмерно удивляется отец.
- Одна - для тормоза, другая - для газа!

Вчера на трассе столкнулись фура с огурцами и фура с товарами интим магазина. Прибывшие гаишники три часа играли в «съедобное - не съедобное»...

Хорошая штука лежачий полицейский - и скорость регулирует, и переехать приятно.

Почему мимо поста ГАИ надо ехать медленно?

- Потому что гаишники, они - как дети! Могут выбежать на дорогу неожиданно.

Иногда хочется любить весь мир, но жена каждый раз против.

Едут на мотоцикле без коляски трое. Гаишник, увидев это, возмущенно машет палкой, пытается остановить. Один из мотоциклистов разводит руками и кричит:

- Ну что мы тебя на голову посадим?

Вне Дороги



**С нами ВАША РЕКЛАМА
всегда НА ВЫСОТЕ!**



«Вне дороги» - казахстанский автомобильный журнал, издается с 2005 года, является практически единственным изданием в стране, освещающим по возможности все мероприятия, связанные с автомобильной жизнью, - презентации автоновинок на мировых рынках и рынках Казахстана, автоаксессуаров, тюнинга, а также событий автоспорта, популяризация которого - главная цель журнала.

В редакции журнала - высококвалифицированный журналистский штат, что позволяет готовить не только тематические материалы, но и PR-публикации на любую тему, а избранная система распространения гарантирует нашим рекламодателям соответствующую читательскую аудиторию.



OFFROAD

ОО «OFF ROAD KAZAKHISTAN»

Адрес: 050016, г. Алматы,
ул. Тулебаева, 15.

Тел./факс +7 (727) 273 20 20, +7 701 711 95 18.

www.offroad.kz