



ZOOM-ZOOM



Головные уборы

Зачем машине много цилиндров **с.6**



Лидер Европы

Президент Mazda Motor Europe Джеймс Мюр о роли России для компании **с.3**



Больше стиля

Обзор лучших городов планеты **с.8**

Суши и спорт

Чем радуют дилеры Mazda **с.5**

Когда ожить трехдверную Mazda2

И другие вопросы читателей **с.5**

Размер имеет значение

Объявлено о появлении в России Mazda CX-9

Наконец! Дождались! В России скоро появится самый большой автомобиль в модельном ряду Mazda – Mazda CX-9, мировой дебют которого случился весной 2006 года на автосалоне в Нью-Йорке. Автомобиль сразу стал сенсацией в мире внедорожников и получил заслуженное признание, завоевав в 2008 году звание «Внедорожник года в Северной Америке».

Секрет успеха? Уместное сочетание мощи и функциональности. Дизайн, удовольствие от вождения, комфорт и вместительность. Редко в какой ма-

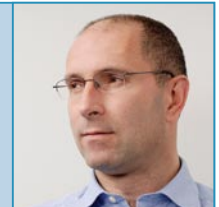
шине эти качества не идут на компромисс.

В России Mazda CX-9 будет предлагаться в наиболее оснащенной версии - с 3,7-литровым бензиновым двигателем MZI V6 и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач с режимом выбора передач вручную. «Основной идеей CX-9 стало создание престижного кроссовера в стиле Zoom-Zoom с тремя рядами сидений, - рассказывает программный менеджер Mazda CX-9 Хидиаки Танака. Он унаследовал многие черты спортивных автомобилей Mazda: яркий дизайн, высокие

динамические характеристики и маневренность, позволяющие CX-9 двигаться в соответствии с намерениями водителя. Это обеспечивает увлекательное вождение, достойное «флагмана» Mazda».

О вместительности кузова трудно догадаться с первого взгляда. А между тем в машине с комфортом могут разместиться шесть пассажиров. Снаружи истинные объемы «скрадывает» стремительный силуэт - сильно наклоненное ветровое стекло, линия узких окон, большие крылья... Mazda CX-9 выглядит спереди мощным и

Андрей Глазков,
директор по маркетингу
Mazda Motor Rus



Новый стандарт Zoom-zoom

За три года работы Mazda в России слоган Zoom-Zoom стал известен 76% участников наших маркетинговых исследований - это огромный скачок по сравнению с начальными 17%. Новые стандарты помогут нам добиться еще большей заметности Mazda в коммуникациях, в частности, на российском рынке. Именно наша страна станет первой в Европе, где будут запущены новые стандарты корпоративной идентификации. К ним относятся новый шрифт и новый графический элемент «динамическое крыло», на котором располагается логотип Mazda. **ML**

надежным автомобилем благодаря большому бамперу, узким фарами, окруженным серебристыми рамками и заходящим на крылья, и скульптурным формам капота. Дизайн CX-9 разработан на основе формулы «эмоции+престиж», рассказывает Риюичи Оя, главный дизайнер CX-9: «Мы стремились придать CX-9 легко узнаваемый и утонченный стиль, а также создать просторный интерьер, превосходящий все ожидания».

Если снаружи Mazda CX-9 больше напоминает спортивный автомобиль, чем внедорожник, то внутри полностью реализованы возможности, обеспечиваемые его внушительными размерами. Интерьер CX-9 отличается простором и высоким качеством исполнения. Центральная консоль и панель управления выполнены «под дерево». Кокпит украшает приборная панель с козырьком, благодаря которому показания приборов легко читаются даже при ярком освещении. У приборов черные циферблаты, серебристые рамки и подсветка



рассеянным светом. Автомобиль появится в салонах официальных дилеров Mazda осенью 2008 года. Максимальная комплектация Sport будет предлагаться по цене 1 557 000 рублей. **ML**

Технические характеристики

Тип кузова		Несущий
Число дверей		пять
Число посадочных мест		6
Коэффициент аэродинамического сопротивления	C_x	0,36
Площадь фронтальной проекции	m^2	2,736
Размеры		
Экстерьер		
Габаритная длина с держателем регистрационного знака)	мм	5089
Габаритная ширина с учетом боковых защитных накладок	мм	1936
Габаритная высота с учетом верхнего багажника	мм	1728
Колесная база	мм	2875
Колеса передних / задних колес	мм	1654 / 1644
Дорожный просвет (автомобиль с грузом/без груза)	мм	147 / 204
Интерьер		
Высота потолка над передними сиденьями (автомобиль с/без люка в крыше)	мм	975 / 1005
Высота потолка над сиденьем 2-го ряда (автомобиль с/без люка в крыше)	мм	990 / 990
Высота потолка над сиденьем 3-го ряда (автомобиль с/без люка в крыше)	мм	899
Ширина салона на уровне плеч передних пассажиров	мм	1510
Ширина салона на уровне плеч пассажиров 2-го ряда сидений	мм	1490
Ширина салона на уровне плеч пассажиров 3-го ряда сидений	мм	1444
Пространство для ног передних пассажиров	мм	1038
Пространство для ног пассажиров 2-го ряда сидений	мм	1010
Пространство для ног пассажиров 3-го ряда сидений	мм	824
Багажное отделение		
Объем при поднятых сиденьях (при загрузке от пола до потолка, по VDA)	л	267
Объем при сложенных сиденьях 3-го ряда (при загрузке от пола до потолка, по VDA)	л	928
Объем при сложенных сиденьях 2-го и 3-го рядов, автомобиль с/без люка в крыше (при загрузке от пола до потолка, по VDA)	л	1887 / 1911
Длина пола багажного отделения при сложенных сиденьях 3-го ряда	мм	1243
Длина пола багажного отделения при сложенных сиденьях 2-го и 3-го рядов	мм	2092
Высота пола багажного отделения (от уровня земли)	мм	784
Высота порога багажного отделения (от уровня земли)	мм	794
Ширина багажного отделения (в самом широком месте)	мм	1486
Расстояние между задними колесными арками	мм	1170
Высота багажного отделения (от пола до потолка)	мм	884
Ширина проема двери багажника	мм	1201



«Россия станет европейским лидером»

Президент Mazda Motor Europe Джеймс Мюр – о блестящем будущем нашей страны



По предварительным прогнозам, Россия станет рынком номер один для Mazda в 2008 году. Это отличный повод поговорить о перспективах автомобильного концерна в нашей стране с президентом европейского подразделения Mazda Джеймсом Мюром.

В: В конце апреля Mazda объявила о рекордном объеме продаж – 1,36 млн автомобилей - и о рекордной прибыли в 1 млрд долларов. Какие рынки считаются самыми сильными? А какие динамично развивающимися?

О: Мы заявили о росте продаж в Европе и на так называемых «четыре А-рынках». Мы достигли заметных результатов в Австралии, на одном из сильнейших рынков для Mazda. Рост был зафиксирован во всех странах, за исключением Японии. Ситуация в Китае также была улучшена.

В Европе мы увеличили продажи на 25 тысяч автомобилей, что составляет приблизительно 8-9 процентов от общего объема. Для стагнирующего рынка это хороший результат. Мы отметили высокий рост в Великобритании и в России. В России

мы увеличили продажи почти в два раза. Одновременно выросла и наша доля на этом рынке.

В: Как вы охарактеризуете европейский рынок?

О: Уверен, что Mazda может расти на зрелых рынках. Скромно, но все же расти и усиливать присутствие. Добиваться устойчивых позиций на любом рынке, где мы присутствуем.

Сегодня Mazda имеет разные показатели доли рынка в зависимости от страны, даже в пределах Западной Европы. Например, в Германии, на нашем наиболее сильном и успешном рынке, мы имеем 2,2 – 2,3 процента доли рынка, в то время как во Франции – 0,7. Но мы работаем над этим показателем. Устойчивое развитие предполагает: достаточное количество автомобилей на дорогах, растущую узнаваемость бренда, достаточное количество бизнеса, от которого дилеры могут получать стабильный доход. Нам необходимо добиться 2-х процентной доли рынка.

В: Какие достижения прошлого года вы бы хотели отметить?

О: Я счастлив, когда счастливы наши акционеры и наши сотрудники. Это самое главное. Думаю, что большинство наших дилеров тоже довольны. Все же на некоторых рынках нам необходимо улучшать взаимоотношения с партнерами. В Чехии, Словакии и Бельгии мы открыли национальные дистрибуторские компании и добились значительного роста продаж. Мы показали хорошие результаты в Норвегии, Швеции и Греции. Сейчас наблюдаем тенденцию роста в Румынии, Хорватии и планируем открыть национальные дистрибутор-

ские компании в Польше, Турции и в Нидерландах. Мы также добились успеха в Швейцарии. Я думаю, что швейцарский рынок имеет высокий потенциал: дилерские компании неплохо зарабатывают, их объемы постоянно увеличиваются.

В: Почему Россия стала важным рынком для Mazda?

О: Россия – один из самых интересных рынков в мире. Это – самая большая страна в Европе, в которой живут около 150 миллионов человек. На 1000 жителей приходится менее 200 автомобилей. Когда мы сравниваем этот показатель с Германией, где он превышает 500, становится понятно, что России предстоит пройти долгий путь до того, чтобы выйти на уровень Западной Европы. Вы знаете, что Россия развивается очень активно. Спрос превышает предложение. Вслед за двумя российскими столицами, начинают развиваться регионы. В результате продажи автомобилей растут. Мы предполагаем, что общий рынок (включая российские марки) в 2008 году составит 3,6 миллиона автомобилей. Таким образом, Россия впервые станет европейским лидером, обогнав Германию с ее 3,5 миллионами единиц. Скорее всего, российский рынок будет расти и даль-



ше. Что касается Mazda в Европе, то в этом финансовом году Россия станет для нас рынком №1, следом – Германия.

В России – бум, многие иностранные компании инвестируют в строительство заводов в России. По мере развития рынка, будет выделяться три категории брендов. Во-первых, традиционные российские, во-вторых, зарубежные компании с производством в России, подобно заводу Ford в Санкт-Петербурге, и многие другие их последователи. И, наконец, настоящие «иномарки», завозимые в Россию из-за рубежа. Предваряя ваш следующий вопрос о том, будет ли у Mazda производство в России, скажу, что мы останемся «настоящими самураями», и будем стремиться быть самыми сильными в этой категории.

В: Как вы объясняете успех Mazda в России? Ваши результаты здесь превышают показатели Mazda в других странах...

О: Наша доля на российском

рынке составляет почти 4% среди импортируемых брендов. Mazda имеет высокую репутацию на российском рынке, которая строилась годами, и существовала и до нашего официального появления в России. Во-первых, до бума на рынке, популярностью пользовались подержанные автомобили из Германии, а также «праворукие» автомобили, завозимые из Японии. Автомобили Mazda были и остаются по сей день чрезвычайно надежными. Еще один фактор нашего успеха в том, что россияне очень активно пользуются интернетом и много читают, в том числе на иностранных языках, например, по-немецки и по-английски. В прессе они часто встречаются позитивные материалы, написанные журналистами об автомобилях Mazda. Конечно, кто-то может сказать, что успех достался нам легко. Но мы ценим отношение к нам и вышли на российский рынок с осознанием того, что нашу честь нельзя уронить.

Не последней причиной нашего успеха является любовь россиян к японским продуктам и ко всему, что производится в Японии. Это наше безусловное преимущество. Кроме того, мы очень внимательно работали с нашей дилерской сетью и выбирали только сильных и успешных партнеров, которые помогли нам упрочить нашу репутацию на рынке.

В: В России у вас очень большие дилерские центры со значительными продажами...

О: Да, они огромны. Три из четырех самых больших дилеров Mazda в мире находятся в России. Самый большой продает более 4 000 новых автомобилей в год из одного центра!

В: То есть бизнес легко развивается?

О: Я бы так не сказал, ведь есть и сложные аспекты бизнеса: логистика, сервис. Стандарты обслуживания клиентов в России, возможно, одни из самых высоких в мире. Персонал подготовлен на высочайшем уров-

не, и многие гордятся работой в дилерском центре.

В: Какие автомобили наиболее востребованы на российском рынке?

Лидер продаж – Mazda3. С-сегмент составляет около 55% общего рынка. Mazda6 также чрезвычайно успешна и в течение нескольких лет была лидером продаж сегмента D. В прошлом году мы сбавили обороты в связи со сменой модельного ряда. Новая Mazda6 снова пользуется огромной популярностью, и мы надеемся, войдет в тройку или четверку лидеров в своем сегменте. Мы предлагаем в России CX-7, в конце лета мы представим Mazda CX-9. Mazda5 продается скромнее, но и сегмент невелик. Кроме того, мы предлагаем Mazda MX-5, RX-8, BT-50, весной представили Mazda2. Так что мы предлагаем весь модельный ряд. Нашей задачей является упрочнение нашей высокой репутации, особенно в вопросах сервиса и надежности. И никаких компромиссов! **ML**



mazda ответит

Когда ожидать трехдверную Mazda2

Мы отвечаем на вопросы читателей

Вопросы присылайте по адресу AskMazda@gmail.com

Скажите, чем отличается Mazda3 2008 года от аналогичной модели 2007 года?

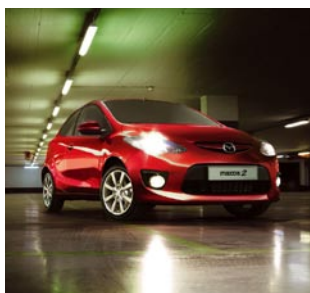
Артем Артемьев
Mazda3 2008 года по сравнению с Mazda3 2007 года получила новые цвета, новую комбинацию 2.0 с автоматической трансмиссией, новую комплектацию с двигателем объемом 1.6 литра с ксеноном и обвесом (так называемый Flash Edition), а также возможность чтения CD MP3, вход для подключения аудио источника, например iPod. ML

Здравствуйтесь. Меня очень заинтересовала Mazda2. Планируется ли возможность начала поставок в Россию моделей с двигателем объемом в 1.3 литра и мощностью 86

л.с. и в трехдверном кузове? Практически все конкуренты класса В предлагают «младшие» двигатели и трехдверный кузов. Судя по уверениям дилеров, спрос на Mazda2 высокий и на сегодняшний день очередь на популярные комплектации с АКПП растянулась до конца года. Я, конечно, понимаю, что такая популярность обеспечена именно благодаря АКПП, но, насколько мне известно, в производственной гамме Mazda имеется двигатель объемом 1.3 агрегатированный с АКПП, но только предназначен данный вариант для внутреннего японского рынка. Но раз уж для России было сделано исключение в виде начала поставок моделей Mazda3 с двигателем объемом 2.0 л и АКПП, то почему бы не скорректировать свою позицию от просто «присутство-

вать» в данном сегменте рынка и не расширить предложение?

Без подписи
Mazda рассматривает возможность расширения ряда до версии Mazda2 с двигателем 1.3 литра и АКПП. Мы обязательно включим его в российскую линейку, как только этот вариант будет доступен для европейского рынка и сертифицирован по европейским стандартам. ML



Дыма без огня не бывает

Mazda протянула руку помощи греческим пожарным

Греческие пожарные получили подкрепление. Компания Mazda передала в собственность 35 греческим пожарным бригадам оснащенные по последнему слову огнеборческой техники автомобили на базе пикапа Mazda BT-50 – Mazda BT-50 Quick Response Fire Unit. Таким стал ответ компании на пожары, которые едва ли не каждое лето опустошают страну. Стандартные пикапы Mazda получили дополнительное оснащение: 800-литровый контейнер для воды, насос и 25-метровый шланг.

Это не первый взнос Mazda в дело борьбы со стихией. За последние семь лет компания передала греческим пожарным более 130 специально изготовленных для их нужд автомобилей. ML



новости дилеров

Спорт и суши

Евросиб-Авто

В связи с 15-летием компании официальный дилер Mazda в Санкт-Петербурге, компания «Евросиб-Авто», делает всем своим клиентам подарок: при покупке автомобиля, а также при получении на станции технического обслуживания услуг не по гарантии на сумму свыше 15 000 рублей клиент «Евросиб-Авто» получает подарок от одного из партнеров компании. Партнерами акции выступают рестораны японской кухни и фитнес-центры Санкт-Петербурга. ML

www.mazdaspb.ru



Новое место

«Джейкар»

5 июня состоялось торжественное открытие дилерского центра Mazda в Нижнем Новгороде. Салон соответствует самым высоким стандартам марки и предлагает клиентам просторный шоу-рум, современный сервисный центр, уютную зону ожидания для клиентов, кафе, детский уголок. ML

www.mazdann.ru



Снимите цилиндр!

К чему приводят эксперименты с мотором

Конструкторы стремятся к упрощению. Чем в механизме меньше деталей, тем он легче и надежнее. Это касается и автомобильного двигателя: самые первые модели имели один-два цилиндра. Но с развитием техники моторы становились все больше, и уже семьдесят лет назад нормой стали шесть или восемь цилиндров. Сегодня на легковые автомобили ставят двигатели с числом цилиндров от двух до двенадцати, а Bugatti Veuron получил 16-цилиндровый мотор. Mazda в основном использует самую распространенную в мире схему двигателей – рядные четырехцилиндровые. Но на новой модели CX-9 появится V6. Почему?

Рабочий ход

Увеличивать количество цилиндров необходимо для более равномерной работы мотора. Большинство выпускаемых в настоящее время двигателей – четырехтактные, то есть процесс образования горючей смеси, ее сжатия и сгорания, а затем выпуска отработавших газов происходит за четыре такта – движения поршня от одного крайнего положения до другого.

За это время вал двигателя совершит два оборота. Но при этом только один такт, собственно, и обеспечивает вращение вала. Он так и называется: «рабочий ход». И для того, чтобы мотор работал, нужно обеспечить вращение вала в течение остальных трех «нерабочих» тактов.

Для этого у мотора всегда есть маховик. Его инерция по-

может работать даже одноцилиндровому двигателю. Однако наличие четырех цилиндров, в каждом из которых попеременно расширяется топливо, – это гораздо лучше, чем использование инерции маховика. При каждом такте происходит толчок коленвала.

Двух- и трехцилиндровые двигатели также встречаются довольно часто. Тут конструкторы идут на компромисс, когда важнее габариты и масса. К тому же делать очень маленькие цилиндры невыгодно, слишком много мелких деталей. Да и с экономической точки зрения разумно унифицировать двигатели различного объема. Например, когда наш ВАЗ разработывал автомобиль «Ока», двигатель для него сделали, уменьшив вдвое число цилиндров мотора ВАЗ-2108. Использование одинаковых поршней и других деталей ускорило разработку и сократило стоимость.

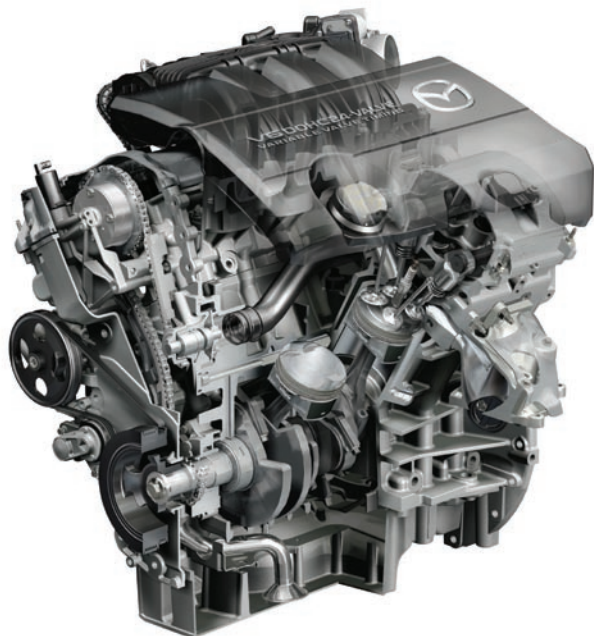
Без шума и пыли

Четыре цилиндра решают вопрос с равномерностью работы, но не полностью. Шатуны качаются, коленвал вращается, причем он движется под воздействием разных сил в каждый момент времени. Поршни движутся вверх и вниз, останавливаются и снова разгоняются.

При этом возникают силы инерции, которые вызывают вибрацию двигателя. Это вопрос не только комфорта, но и надежности и долговечности мотора, а значит и автомобиля в целом. Поэтому их стараются устранить. Например, организовать работу таким образом, что в каждый момент времени силы и моменты в разных цилиндрах уравновесят друг друга. Для этого хорошо подходит увеличение числа цилиндров, ведь тогда рабочие хода в нескольких цилиндрах перекрывают друг друга, и коленвал никогда не вращается по инерции.

Идеально уравновешены рядные шестицилиндровые двигатели и, соответственно, V12 – ведь они представляют собой два шестицилиндровых блока. Полностью уравновешена и оппозитная «шестерка». Идеален также рядный 8-цилиндровый мотор, но сейчас его не применяют, потому что он слишком длинный. Достаточно хорошо уравновешен и V-образный 8-цилиндровый двигатель. Ведь фактически он как бы состоит из двух четырехцилиндровых моторов.

С V6 дело обстоит несколько хуже – они как бы состоят из двух трехцилиндровых двигателей, которые сами по себе не очень уравновешены. Тут мно-



гое зависит от особенностей конструкции. Например, угол развала блоков цилиндров в 60 градусов обеспечивает очень компактную конструкцию и в длину, и в ширину. К тому же, при таком угле развала можно добиться максимально возможной уравновешенности двигателя без применения специальных балансирных валов. Mazda применила для мотора CX-9 двигатель с углом развала как раз в 60 градусов.

Однако сегодня используются самые разные схемы, в том числе и с увеличенным углом развала, и с уменьшенным. В принципе, современные технологии позволяют добиться приемлемых характеристик почти от любого мотора. Например, для компенсации вибраций можно поставить уравновешивающие валы. Просто это усложнит конструкцию, и двигатель будет дороже. Однако иногда это компенсируется удешевлением и ускорением разработки за счет унификации моторов разного объема: вы просто прибавляете цилиндр к рядной «четверке» и получаете пятицилиндровый мотор с рабочим объемом на 20 процентов больше.

Дефицитные качества

Пространства под капотом ровно столько, сколько есть, и больше не будет. Поэтому конструкторы так внимательны к



размерам и форме всех агрегатов. Как бы ни были хороши V12, место для них находится только на самых престижных и дорогих автомобилях.

Хит нашего времени – рядные «четверки» и V6. Они легко входят в достаточно скромные моторные отсеки и при этом обеспечивают приемлемые характеристики. Их можно ставить и вдоль и поперек даже в достаточно компактные модели и при этом не придется придумывать новую, более компакт-

ную коробку передач, как это происходит при поперечной установке моторов с пятью или шестью цилиндрами. Возможны и радикальные решения. Роторно-поршневый мотор Mazda RX-8 отличается потрясающей компактностью и хорошо уравновешен. Однако не каждый автопроизводитель может позволить себе разработку и сервисную поддержку принципиально иной конструкции мотора – опять-таки, вступает в дело экономическая целесообразность. **ML**

В буквальном смысле

Как известно, английский язык не везде одинаков: в британском и американском английском одни и те же слова могут быть написаны по-разному (centre и center), или одинаково написанные слова нужно по-разному произносить («боди» и «бади»), и вообще одно и то же могут означать разные слова (saloon и sedan). Обозначение компоновки двигателей также разное по разным сторонам Атлантики. Если вы видите надпись «V6» – это писал европеец, потому что по-американски будет с дефисом, «V-6». Это обозначение относится к виду двигателей – если посмотреть на двигатель с торца, оси цилиндров образуют что-то похожее на букву V. В советской технической литературе использовали букву «У» – просто потому, что латинскую «V» в то время не в каждой типографии легко было найти.

Гораздо более разнообразны сокращения для рядных двигателей. По-английски он называется straight (прямой) или In line (линейный). Второй вариант считается расшифровкой сокращения типа I-4. Очень удачно, ведь «I» также выглядит как схема компоновки рядного двигателя! В других языках это понятие обозначается другими буквами. Например, в немецком рядный двигатель будет Reichenmotor, что сокращают до R. Конструкторы BMW – большие поклонники классических «R6», если говорить по-немецки. Также «линейность» двигателя иногда обозначают буквой «L».

Различные буквы могут использоваться и для обозначения оппозитного двигателя, где цилиндры «смотрят» друг на друга, лежа в одной плоскости. В Европе (такие моторы любили на Ferrari и Alfa-Romeo) его называют «боксером» и в обозначении оказывается буква «B». А вот на Subaru подчеркивают горизонтальное расположение цилиндров, и обозначают такие двигатели как «H6». **ML**



Альянс стильных

Чем прекрасны главные столицы мира

По просьбе MazdaLife наш внештатный путешественник и известный журналист Игорь Григорьев рассказал о самых стильных городах на планете.

Журнал Forbes недавно опубликовал рейтинг самых стильных городов мира, с учетом следующих параметров: lifestyle, buzz, multiculturalism (не знаю, как правильно перевести все это на русский), а также культурная жизнь, внешняя привлекательность, климат и погода, загрязненность, гостеприимство жителей плюс их вклад в науку, культуру и городское управление за последние 30 лет. Список выглядит так: Лондон, Париж, Нью-Йорк, Сидней, Рим, Барселона, Мельбурн, Берлин, Амстердам и Мадрид.

Мне стыдно, но я не был в половине из этого списка. Про ту половину где был, скажу следующее.

Лондон, начиная с 1990-х годов, когда я стал туда регулярно наезжать, безусловно, лучший город на земле по совокупности всех вышеобозначенных параметров. Конечно, это результат грандиозной компании Тони Блэра Cool Britannia, ставившей целью превратить Лондон в самый энергичный, самый космополитично-эkleктичный и самый модный город на свете. Бритпоп, The Young British Artists, Гальяно, Маккуин, Остин Пауэрс и новый Джеймс Бонд включились в промоушн блэровской затеи и добились своего. Лондон остается самым свингующим местом на Земле, и, если желаете жить на полном тротле, вам туда.

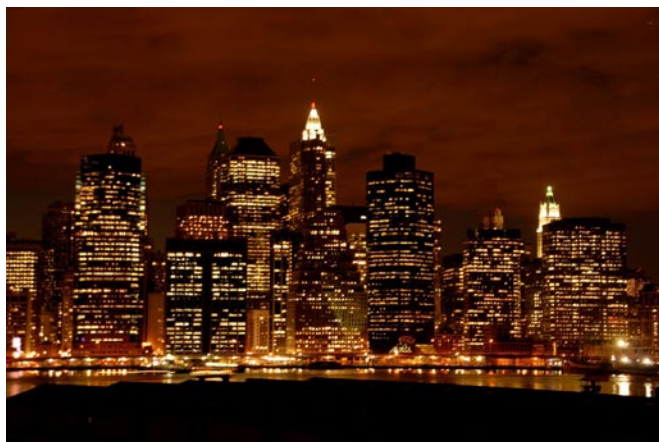
Париж, конечно, город очень красивый, но красота эта спящая. Заснула она давно и навеки - сразу после того, как Робеспьер отрубил головы Луи



Шестнадцатому и Марии Антуанетте. Последние двести лет город живет застывшим прошлым, и второе место в списке скорее дань расхожему клише о том, что Париж, конечно, город очень красивый... Гулять по Парижу все равно что слоняться между помпезными кладбищенскими памятниками. Плюс недолголюбимые мною французы, такие же помпезные, как пер-ляшезовские надгробья,

при этом еще претенциозные и страшно жадные. И на деньги, и на чувства.

Нью-Йорк - город безумцев. За это я его и любил. Но мэр Эд Коч, а потом Джулиани сделали все для того, чтобы безумия в городе поуявились. Однажды после пятилетнего перерыва я вернулся в мой любимый Нью-Йорк и увидел магазин «Детский мир» с подгузника-



ми в витринах, построенный на легендарной 42-й улице с ее некогда знаменитыми гриндхаусами, шатающимися торговцами, латинскими гангстерами, черными сутенерами, мелкими мафиози, трансвеститами, агрессивными женщинами и прочим живописным и небезопасным сбродом. Теперь все это можно увидеть только в фильмах Тарантино и Родригеса, да еще по выходным в рио-де-жанейровской Лапе, в том самом кружочке на карте мировой, куда так стремился Остап Бендер.

Рим - город космического величия и богоизбранности. По нему я брожу только с открытым ртом. Строили его великие завоеватели, тысячу лет создававшие цивилизацию, владыки вселенной, хозяева мира во всей его жилой части. Колизей, хоть и развалился полторы тысячи лет назад, продолжает впечатлять воображение паломников, каким бы искусственным оно, это воображение, не было. Жители Рима, как вы знаете, отказываются именовать себя итальянцами. Ибо они римляне, и всё тут. Город, наверное, остался бы чем-то вроде картинной Помпеи, если б не Росселини, Феллини, де Сика и все

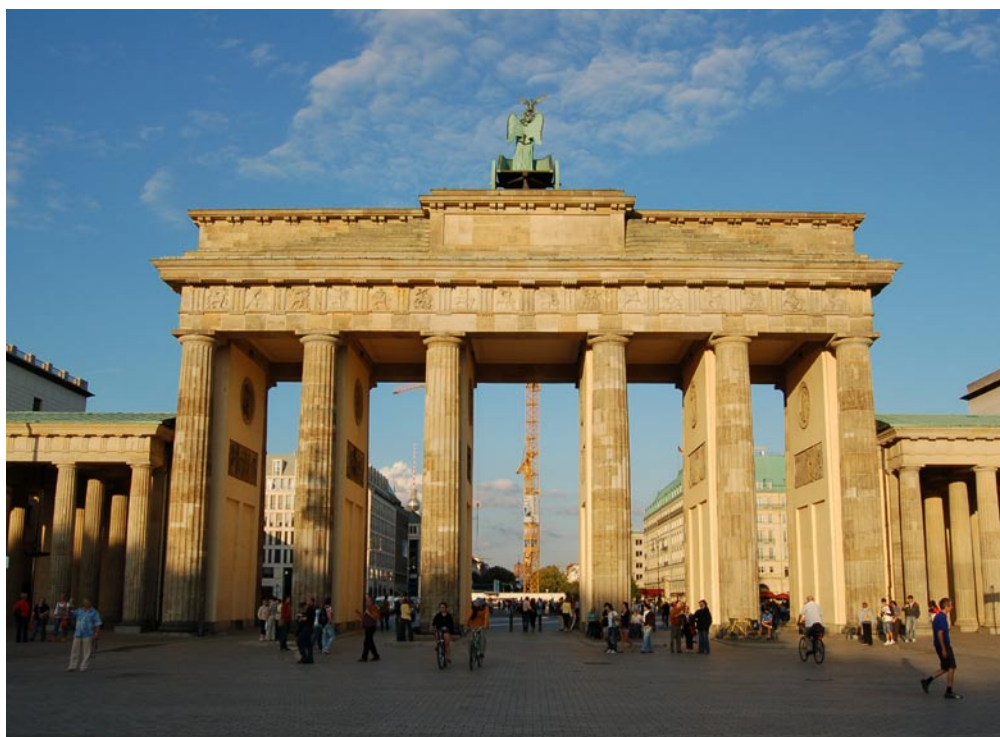


эти неореалисты, вдохнувшие в него новый человеческий дух.

Берлин был бы на три-четыре позиции выше, если бы не немцы и язык, на котором они говорят. Но думаю, за Берлином все же будущее. Правителей перевели в Бонн, банки во Франкфурт, бизнес в Мюнхен. Берлин же оставили молодым и свободным художникам, которым по карману купить себе приличную уютную студию в самом центре города всего за 30 тысяч евро. А известно, что вся эта шатия-братия, об-

ладая вкусом и всякими художественными талантами, способна обживать самые убитые места так, что лет через 10-15 после заселения первого сквота недвижимость в этих местах позиционируется как элитная, ибо туда начинает подтягиваться планктон со средствами и претензией на трендовость типа Пэрис Хилтон. И заходит движение. Так что за Берлином надо следить.

PS: Брэнд Москвы, как не сложно догадаться, покоится на глубоком дне рейтинга. **ML**



есть идея

Пирожные Maid of Honor («фрейлина»)

Комплектующие. Для теста: полторы чашки муки, полчашки мягкого масла, 1 ч.л. соли, 1 сваренный и протертый сквозь сито яичный желток, 1 сырой яичный желток, 2 ст.л. сахара, 1 ч.л. тертой лимонной цедры. Выложите муку горкой, в центр горки поместите остальные ингредиенты, замесите до однородной текстуры, скатайте в шар, заверните в пергамент или полиэтилен, положите остудить в холодильник. Для начинки: 110 грамм сливочного несоленого сыра типа рикотты, 60 грамм масла, 120 грамм сахара, 3 ложки молотого миндаля, 1/2 ч.л. соли, 1 ч.л. тертой лимонной цедры, сок половины лимона, 4 яичных желтка, мускатный орех. Протрите сыр, взбейте масло до более светлого цвета, добавьте сыр, продолжайте взбивать. Добавьте остальные ингредиенты для начинки, кроме мускатного ореха.



Эксплуатация: разделите остывшее тесто на 12 кусочков, выложите им формы для кексов. Наполните на две трети начинкой, слегка посыпьте мускатным орехом. Выпекайте пока не запечется начинка (примерно 25 мин. при 170 C) и пока не подрумянятся. **ML**