

**10 000 км**Mazda едет на запад **с.17****12 000 км**Mazda едет на восток **с.4****Пой****с тенью**

Сергей Крестов снимает в сумерках

с.8**Тело****техники**

Лучший ремонтник Mazda в России - о секретах профессии

с.13**Ужас-пужас**

Современное кино глазами Константина Кравцова

с.7

Поэзия металла

ВСТРЕЧАЙТЕ: НОВАЯ MAZDA3 MPS

Двадцать тысяч читателей авторитетного немецкого автомобильного издания AutoBild назвали новую Mazda3 MPS самым красивым компактным автомобилем. Но, помимо красоты, «мпс-ка» еще и спортсменка, причем одна из самых мощных в своем классе. Да, мощная. Да, быстрая. Да, с огромным драйвом. И еще, кстати сказать, - невероятно красивая.

Начнем, все-таки, с красоты. То есть, с дизайна. Дебютант российских дорог внешне стал эмоциональнее своего предшественника. От хэтчбе-

ка Mazda3 второго поколения новый спортивный флагман получил более широкую пятиугольную решетку радиатора, размеры которой придают носовой части брутальность. Но дизайнеры на этом не остановились, добавив стилизованные решения, зрительно отличающие MPS от линейки Mazda3.

В средней части капота расположен воздухозаборник, придающий Mazda3 MPS вид «горячего хэтчбека» и улучшающий эффективность промежуточного охладителя наддувочного воздуха. «Мускулистая» носовая часть придает характер спринтера. Это

впечатление подчеркивается передним бампером сложной формы и особой конфигурацией передних крыльев, размер которых превышает размер крыльев базовых Mazda3. Под ними эффектно смотрятся новые 18-дюймовые колеса с объемным рисунком, напоминающим тему, использованную при создании легкосплавных колес роторной Mazda RX-8. Решетка радиатора и нижняя часть бампера окрашены в черный «металлик», усиливающий ощущение качества отделки. Эти элементы удачно окантованы кромками больших блок-фар, размер

Йорг Шрайбер, президент и генеральный директор Mazda Motor Rus



Правильная развесовка по осям

2009 год не только привнес много нового и непривычного в нашу повседневную жизнь, но и показал важность вечных ценностей. Ведь, помимо работы, у нас всех есть «лучшие» половины, родители, дети, друзья - именно с их помощью любая кризисная ситуация выглядит преодолимой. Желаю нам всем в новом году правильной развесовки по осям «работа» и «личная жизнь». С новым годом!



которых намного превосходит размеры головной оптики предыдущей Mazda3 MPS. В новом варианте устанавливаются биксеноновые лампы адаптивной системы головного света (AFS). Благодаря повороту ламп, появляется возможность лучше освещать дорожные повороты в темное время суток. Сами фары напоминают форму бумеранга, придавая автомобилю «премиальный» вид.

Яркие спортивные линии боковин хэтчбека второго поколения дизайнеры усилили обтекателями порогов, которые зрительно делают автомобиль более приземистым и более спортивным. Сзади на крыше установлен увеличенный спойлер и светодиодные стоп-сигналы, подчерки-

вающие спортивный характер хвостовой части хэтчбека.

Но красота новой Mazda3 MPS - явление не только эстетическое, но и невероятно практичное. Благодаря работе дизайнеров машина обладает великолепными аэродинамическими показателями. Отправной точкой стал новый хэтбчек Mazda3 с одним из самых низких в сегменте С коэффициентов аэродинамического сопротивления (Cx), равным всего 0,30. Добавление воздухозаборника в капоте, придание особой формы передним крыльям, появление боковых обтекателей увеличили этот коэффициент до 0,32. С помощью увеличенного заднего спойлера удалось добиться уменьшения на 0,03 подъемной силы

для улучшения устойчивости автомобиля, особенно на большой скорости.

Итак, с эстетикой - все в порядке. А что с силовыми показателями? Под капотом - пользующийся заслуженным признанием 2,3-литровый бензиновый двигатель MZR с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, известный по модели MPS первого поколения. Для модели второго поколения он был доработан: улучшено управление крутящим моментом, позволяющее получать еще большее удовольствие. При этом двигатель отвечает строгим нормам Euro V, что абсолютно не сказывается на крутящем моменте.

Применение системы непосредственного впрыска бензина под высоким давлением дает массу преимуществ по сравнению с классическими технологиями. Величина крутящего момента 2,3-литрового DISI на 10 процентов выше при 3000 мин⁻¹ за счет охлаждающего эффекта, возникающего при впрыскивании бензина непосредственно в камеру сгорания. Характеристики двигателя удалось улучшить и благодаря новой форме воздухозаборника в капоте. За счет эффективного охлажде-

ния наддувочного воздуха достигнуто более плавное нарастание давления, действующего на лопатки соплового аппарата одинарного турбокомпрессора. Это позволяет увеличивать крутящий момент в зоне малых оборотов. 2,3-литровый двигатель MZR DISI Turbo развивает максимальную мощность 191 кВт / 260 л.с. при 5500 мин⁻¹. Он чутко реагирует на перемещения педали акселератора благодаря высокому крутящему моменту 380 Нм, развиваемому уже при 3000 мин⁻¹. Разгон с 0 до 100 км/ч занимает всего 6,1 секунды!

Собственно, повторим пройденный материал. У нас в наличии красивый автомобиль, дизайн которого раскрывает его спортивные характеристики. Или, если угодно, спортивный характер машины находит отражение в его яркой, динамичной, дерзкой внешности. Налицо единство формы и содержания. А это качество присуще, если вспомнить некие основы философии (не в качестве скучного предмета в вузе, а как системы описания бытия) лишь художественным произведениям. Интересно, думали ли дизайнеры и инженеры Mazda3 MPS о том, что этот автомобиль - поэма?



Лучшие о лучшем

В 2009 ГОДУ РОССИЙСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ НАПИСАЛИ ОБ АВТОМОБИЛЯХ MAZDA БОЛЕЕ 3 ТЫСЯЧ СТАТЕЙ. ВСЕ ПРОЧИТАТЬ НЕВОЗМОЖНО, НО ЛУЧШЕЕ - ЛЕГКО! КОРОТКИЕ ЦИТАТЫ ИЗ ЛУЧШИХ МАТЕРИАЛОВ ЗА 2009 ГОД - НИЖЕ.

Mazda2

Сергей Воскресенский, За Рулем

Оцениваешь ее черточки по отдельности - вроде бы ничего особенного, а сложишь вместе - очень симпатично!



Mazda5

Максим Ракин, Автомир

Даже если вы везете любимую тещу и чихуахуа, не забывайте о том, что все автомобили Mazda заражены фирменным вирусом Zoom-Zoom. Для водителя он опасен непреодолимым желанием вдавить педаль газа в пол, даже когда по огромному салону летает рассада и садовый инвентарь.



CX-7 РУССКАЯ БОРЗЯЯ

Станислав Павлов, 5Колесо

«Русская борзая» - не нюансная переработка, а кардинальное преобразование автомобиля. Игра стоила свеч! Машина получилась эмоциональной и ни на кого не похожей.



Mazda MX-5

Александр Евштокин, CAR

Как бесполезен кабриолет в полуденной толпе чадающей городской техники, так необходим он здесь, в метеорологическом раю. Когда ночь сменит день, и вы привычно будете полагаться лишь на верные глаза, придут запахи, яркие, как краски. Они расскажут вам картину мира, что скрыта от вас тьмой.



Mazda6

Павел Карин, Авторевю

А Mazda6 - ласточка. Никаких проблем ни в городе, ни на трассе! Двухлитровый мотор с приятным рычанием тянет с самого «низа», и выкручивать «длинные» передачи «в звон» нет никакой необходимости, ведь на пятой машина уверенно разгоняется уже с 60 км/ч.



Mazda3

Олеся Репкина, Автомобили

Нам теперь сложно представить, что когда-то не было автомобиля Mazda3. «Мама, а на чем же тогда люди ездили, на велосипедах?» - справедливо изумится современный ребенок и на всякий случай заплачет.



Mazda3 MPS

Александр Кобенко, Автомобили

Брамс как-то сказал, что музыку сочинять не трудно, гораздо труднее избавляться от лишних нот. Подобно Брамсу, Mazda сумела «сочинить» лучший горячий хэтчбек 2009 года: как и раньше, у него есть все что нужно, и нет ничего, что хотелось бы убрать.



Mazda CX-7

Андрей Ломанов, What Car?

Рестайлинг бывает разный. Чтобы вновь привлечь внимание к автомобилю, одни производители ограничиваются лишь изменениями в дизайне, другие подходят к вопросу более серьезно. Mazda CX-7 - второй вариант.



MX-5 SUPERLIGHT

Олег Богданов, BBC TopGear

С эмоциями тут все в полном порядке. Немудрящая простота этого «зум-зума» оживила во мне забытые гоночные ощущения, влитая посадка, притяжка спецремнями до полного контакта, до реальной имплантации в автомобиль, затем запуск мотора - и полет.



Если партия скажет...

СОТРУДНИК MAZDA ПАВЕЛ САЛОМАТИН БЫЛ ОТПРАВЛЕН НА КОЛЫМУ, НО ВЕРНУЛСЯ ОБРАТНО



Не всякий человек сможет с уверенностью показать на карте специфически славный город Магадан. Но Павел Саломатин, старший менеджер технического отдела Mazda, может: он там побывал. Причем доехал он до Магадана не на самолете, а на автомобиле. Подробности - в разговоре с ним.

Не так давно вы проехали на трех автомобилях Mazda от Москвы до Магадана. Как вы решились на такое путешествие? Страшно ли вам было? Если честно, у меня не было особого выбора: идею этого путешествия предложили журналисты из «Автоплюс», руководство Mazda утвердило его, а потому я лично не рассматривал целесообразность этого мероприятия. Впрочем, никакого страха перед дорогой не было, я ни на секунду не сомневался, что мы доедем до точки назначения и не застрянем нигде по дороге.

Каков был общий километраж поездки?

11 тысяч 700 километров. Причем где-то 60-65 процен-

тов этого маршрута я лично проехал за рулем. Из Москвы мы выехали 21-го сентября на трех машинах - двух Mazda3 и пикапе Mazda BT-50 в качестве «технички». А уже 9 октября мы были в Магадане. Машины оттуда отправились паромом во Владивосток и дальше в Москву по железной дороге, а мы улетели оттуда на самолете.

Долго ли вы готовились к путешествию?

Не слишком. Машины мы получили за 10 дней до отъезда, так что на них даже нельзя было провести полноценную обкатку. На момент старта пробег одной из Mazda3 составлял 600 км, а другой - 500 км. Специально же к пробегу их не готовили - единственное, мы установили защиту картера и оборудование, записывающее и отслеживающее все параметры работы автомобиля.

А лично вы готовились к экстриму? Походное снаряжение или запас тушенки брали?

Лично я в поездку взял обычную дорожную сумку со стандартным набором вещей, ровным счетом ничего экстремального. Из туристического снаряжения на все экипажи у нас было всего две палатки и несколько спальников. Но,

надо сказать, и они не пригодились: единственный раз, когда мы ночевали в «полях», пропустив последний паром у Алдана, мы вполне комфортно поспали в машинах. Кроме того, в «техничке» у нас находились запасные шины, канистры с бензином, тросы. Они, кстати, ни разу не понадобились - как я и предчувствовал до начала поездки, ни одна из машин ни разу не застряла.

А сколько колес «ушло»?

Всего за время пути мы повредили семь покрышек - но не насмерть, а с возможностью дальнейшего ремонта. И это неплохой результат, если учитывать состояние дорог в Якутии и на Колыме.

И как там?

В принципе, дороги строятся, это видно. Но происходит этот процесс не слишком быстро. Причем на многих ремонтируемых участках движение пускают в объезд, по разбитым обочинам с огромными колеями. Но осторожно ехать можно и там. Единственный по-настоящему опасный участок поджидал нас в горах - температура там опустилась до -23, выпал снег, а мы на летних шинах... Но, к счастью, все закончилось благополучно.



Окончание федеральной трассы "Амур" (по дороге к Нерюнгри)



Начало пробега в Музее техники в Архангельском

Как местные жители на вас реагировали?

Где-то после Красноярска народ дико удивляется, увидев машины с московскими номерами. Регулярно переспрашивают: а вы точно сюда своим ходом добрались? А в Якутии у людей пошел скепсис: дальше, говорят, вы точно не проедете, у вас, мол, дорожный просвет 12 сантиметров... Но спорить мы с ними хотели, просто ехали дальше - и, как оказалось, не зря.

Что вам больше всего запомнилось в поездке?

Как ни странно, наибольшее впечатление оставил момент возвращения одного из членов нашей группы в место, где прошла его молодость. Почему так? А просто этот человек - немец, работающий в европейской Mazda, Уве Крахт. Родом из восточной Германии, он в молодости работал в стройотряде на БАМе. С собой он привез советскую грамоту, показывал ее местным телевизионщикам - те дико удивлялись. Поездка по знакомым местам настолько растрогала Уве, что тот решил изменить планы - изначально он собирался вылететь обратно в Москву из Якутска, а в итоге доехал с нами до самого Магадана. Кстати, возможно именно благодаря его прошлому все наше путешествие было пропитано духом коммунизма - если останавливаемся в гостинице, так на улице Ленина, Маркса или Тито,

если обедаем - так в кафе «Горком».

Решитесь повторить подобную поездку?

Понятно, что если партия скажет «надо», комсомол ответит «есть», но сам по себе, в качестве отдыха в такую авантюру я бы не ввязался. Все-таки это очень выматывает - в день мы проезжали порядка 800-1200 км, причем основные регионы приходились на ночное время, поскольку днем журналисты занимались съемкой. Однажды, чтобы не отстать от графика, нам пришлось ехать без остановки почти двое суток. Так что, если честно, шанс совершить подобное путешествие выпадает единожды в жизни, и я свой уже использовал!

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ

Дата	Маршрут	Расстояние, км
21 - 22 сентября	Москва - Чебоксары	732
22 - 23 сентября	Чебоксары - Кунгур	984
23 - 24 сентября	Кунгур - Екатеринбург	311
24 - 25 сентября	Екатеринбург - Ишим	666
25 - 26 сентября	Ишим - Барабинск	735
26 - 27 сентября	Барабинск - Красноярск	1149
27 - 28 сентября	Красноярск - Тайшет	463
28 - 29 сентября	Тайшет - Байкальск	855
29 - 30 сентября	Байкальск - Улан-Удэ	339
01 - 02 октября	Улан-Удэ - Чита	823
02 - 03 октября	Чита - База строителей	881
03 - 04 октября	База строителей - Якутск	1341
06 - 07 октября	Якутск - Переправа р. Алдан	397
07 - 08 октября	Переправа р. Алдан - Усть-Нера	619
08 - 09 октября	Усть-Нера - Ягодное	554
09 октября	Ягодное - Магадан	568

Биография

Опыт работы:

С февраля 2005 года Павел трудится в техническом отделе Mazda Motor RUS, куда перешел из грузового отделения компании Scania.

С 1980 по 1997 годы Павел преподавал в МАДИ, на кафедре тягачей и амфибийных машин.

Образование

В 1975 году Павел закончил конструкторско-механический факультет МАДИ по специальности «Наземное оборудование ракетных комплексов». В 1981 году закончил аспирантуру.



Горячие штучки

ЧТО ВЛИЯЕТ НА ДИЗАЙНЕРА MAZDA ЛУЧАНУ СИЛЬВАРЕС

ВДОХНОВЕНИЕ

Вдохновляюсь я окружающими меня вещами. Дизайнер всегда находится в поиске новых идей, а они - повсюду: в природе, в новой и старой мебели, моде, пище, интерьерах...

В рамках работы, я посещаю большие европейские выставки по дизайну и готовлю доклады по актуальным европейским трендам, в частности, и для наших японских коллег.

СОВРЕМЕННЫЕ ДИЗАЙНЕРЫ

Сложно выделить какого-то одного современного успешного дизайнера - называть имена, которые у всех на слуху, не хочется, а талантливой молодежи очень много.

Но уж если нужно... то, пожалуй, начну с Филиппа Старка или Марка Ньюсона. Продолжу Наото Фукусавой, известным японским дизайнером, который известен своими работами для Miji или ±0. Он, кстати, занимается и разработкой упаковки.

Среди дизайнеров одежды, я бы выделила концептуальные работы Хусейна Чалаяна или Оскара Мецавата, бразильского дизайнера и владельца известной марки одежды для серферов OSKLEN. Из Бразилии я всегда привожу полный чемодан его вещей.

АРХИТЕКТУРА

Благодаря новым компьютерным технологиям и материалам, архитектура стала настолько креативной, что выбрать один пример сложно. Более того, я по образованию архитектор! Пожалуй, начать стоит с работ Ле Корбузье и Оскара Нимейера, которые до сих пор остаются актуальными. Среди наших современников нужно упомянуть Герцога и де Мерона - великолепный пример того, как, играя с формой и материалом,

можно создавать шедевры в разных точках планеты. Мне нравятся фасадные решения, применяемые Недом Каном, а еще динамичная архитектура Давида Фишера в Дубаи.

ХУДОЖНИКИ / ПИСАТЕЛИ

Среди художников однозначный гений - М.С. Эшер. Среди писателей меня в данный момент увлекают современные японские авторы, такие как Такаши Мураками.

МУЗЫКА

Стараюсь не слушать то, что слушают в данный момент все вокруг и песни, занимающие верхние позиции в чартах. В моей машине играет и бразильская, и электронная музыка. Иногда попадает немецкий хип-хоп, американские группы... Если говорить конкретно, то моя любимая десятка: Бьорк, Massive Attack, Arcade Fire, Аннет Луизан, Guano apes, Ян Дилей, Том Зе, Cultured Pearls, Dee Phazz, Morcheeba. Недавно открыла для себя «старые» записи в современных обработках: Пола Анку, Nouvelle Vague и Puppini Sisters - очень рекомендую!

ДЕНЬ-МЕЧТА

Погода - солнечная, температура - 28 градусов. Встаю поздно (что невозможно с двумя детьми), плотно завтракаю (и даже почти обедаю). Завтрак, естественно, готовит муж. Затем отправляюсь со всем семейством на пляж, потом - в гости на поздний обед. У бассейна едим чурраско (бразильский гриль). Дальше - спим, ленимся, читаем, гуляем по берегу моря. Вечером идем в кино. В общем, день у меня получился прекрасный, но для молодой мамы типа меня - совершенно нереальный!



ОБ АВТОРЕ:

Лучана Сильварес - из Бразилии. Родилась в США, в Бостоне (штат Массачусетс), где жила до трех лет. 14 лет назад переехала в Германию.

Обучение дизайну начала с курса по архитектуре и урбанизму в Университете Макензи в Сан-Пауло. После окончания решила продолжить обучение в области промышленного дизайна в университете прикладных наук в Мюнхене.

В Mazda работает уже 9 лет, с шестимесячным перерывом в 2005 году - на рождение сына Луки. В январе Лучана снова станет мамой.



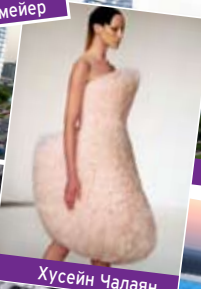
Оскар Мецават



Оскар Нимейер



М.С. Эшер



Хусейн Чалаян



Давид Фишер



Герцог и де Мерон

Тень независимости

ИНДИ-РОК: ОТКУДА ОН ТАКОЙ ВЗЯЛСЯ

Идея «независимой музыки» - независимой прежде всего от капризов руководства крупных фирм грамзаписи - витала в воздухе с момента возникновения собственно рок-музыки. Даже самые титулованные, коммерчески успешные и потому, казалось бы, абсолютно свободные в вопросах выбора формы своих музыкальных произведений артисты, на деле были рабами менеджеров, директоров и президентов звукозаписывающих компаний. Именно потому в 1968-м The Beatles учредили свою фирму Apple Records, чуть позже, в 1970-м, «роллинги» основали Rolling Stones Records, потом были Deep Purple, открывшие в 1971-м Purple Records, и, наконец, Led Zeppelin и их компания Swan Song. Естественно, эти музыканты действовали в своих интересах, однако их фирмы «зацепили» и целую кучу начинающих артистов, у которых не было иного шанса прорваться к публике.

Волна «независимого рока» («независимый» - по-английски independent, или, сокращенно, инди-рок), который издавали независимые фирмы грамзаписи, пришлось на 1980-е годы - строго говоря, это был не жанр музыки, а, скорее, статус групп, чья музыка шла вразрез общественному мнению, то есть, с точки зрения коммерческих директоров больших фирм, не имела шансов на успех. Как же удивились «специалисты», когда одни из самых первых «независимых», англичане The Smiths и издававшая их фирма Rough Trade, вдруг стали продавать альбомы миллионами, а The Smiths приобрели в Англии репутацию «второй после «битлов» самой популярной группы»!

Как вспоминает сегодня бывший лидер The Smiths Моррисси, «вначале мы пришли в ужас: колоссальные тиражи наших дисков противоречили идее независимости! Но потом Джонни Марр [гитарист The Smiths - Ред.] сказал: «Нет, в этом что-то есть - мы даем понять всем, что инди-рок это сила!».

Американский независимый рок 1980-х был по сравнению с английским более жестким и более «гаражным» (английские «независимые» тяготели к классическому панку, американцы строили свой рок на базе хэви-метал и его маргинальных производных). Там пионерами были Husker Du, Dinosaur Jr., Sonic Youth и Big Black - их титаническая работа привела к возникновению считающихся сегодня абсолютными звездами R.E.M., Nirvana, Pearl Jam, Pavement.

«Вначале мы всех здорово запутали, - говорит идеолог «независимости» американского рока Перри Фаррелл. - Стихийное возникновение доморощенных групп, которые ничего не умели, но очень хотели покрасоваться перед девочками, породило иллюзию, что инди-рок - дилетантский рок, и многие независимые фирмы грамзаписи едва не обанкротились на контрактах с проходимцами. Воспитанная на хорошем панк-роке публика понимала что к чему, но новое поколение слушателей уже не разбиралось в тонкостях, ненастроенные гитары они считали «фишкой», неумение басиста



работать в паре с ударными казалось идеей, а отсутствие мысли в музыке - идеологией. Мы едва не похоронили «независимый рок».

Благодаря успеху Oasis и Blur в Англии и Jane's Addiction и Nirvana в США, в 1990-е, наконец, возникли школа и институт «независимого рока», публика научилась на слух воспринимать особенности этой музыки - фантастические тиражи дисков лучших ее представителей говорили о том, что главный элемент коммерческого успеха нового направления - мода - уже есть. Как сказал Лайэм Галлахер в 1995-м, «теперь на наших костях можно возводить храм инди-рока», но с ними были согласны далеко не все.

Radiohead, Coldplay, White Stripes и Strokes урок усвоили, они отлично знают музыку предтеч, - по меркам 1980-х их рок был бы идеальным «независимым». А сегодня он представляет собой мэйнстрим: элементы гитарного «инди» сейчас звучат повсюду, от песен повзрослых девушек Аврелии Лавинь и Эшли Симпсон, экстремалов Union 69 и Schizo Fun Addict до «чугунных маргиналов» Clawfinger и All III. Если «День независимости» празднуют недавние короли эстрады Энрике Иглесиас и Барри Мэнлоу, диски которых издают крупные фирмы (как, кстати, и диски Coldplay и White Stripes), о каком противостоянии может идти речь? Как образно выразился Крис Мартин, вокалист и клавишник группы Coldplay, «сегодня контракт с маленькой компанией говорит не о том, что ты находишься в контракте с шоу-бизнесом, а свидетельствует о грустном факте: ты - неудачник, большие люди тебя не замечают». Хотя, например, Джонни Марр убежден, что «беда настоящего рока - неважно, «независимого» или общепризнанного - в дурном вкусе широкой публики». С ним не согласен Игги Поп: «Проще всего винить в своих проблемах публику! Создать хит намного сложнее - напиши шедевр, и после решай, кто ты. Не сумеешь определить сам, именно публика подкажет правильный ответ, - публика, она не дура».

ОБ АВТОРЕ:

Сергей Кастальский. Советский и российский рок-журналист, автор и переводчик. С середины 80-х годов и по настоящее время работает в журнале «Ровесник», где опубликовал множество статей о рок-музыке. Кастальский - автор изданной в 1997 году «Рок-энциклопедии». С 2009 года - автор MazdaLife.

Танцующая в темноте

СЕРГЕЯ КРЕСТОВА ОПЯТЬ ТЯНЕТ В ТЕНЬ



ОБ АВТОРЕ:

Сергей Крестов. 10 лет назад, будучи студентом-первокурсником, Сергей устроился на должность печатника в профессиональную фотолабораторию, а спустя некоторое время стал учеником известного московского фотографа Льва Мелихова. Позже Сергей начал работать фотокорреспондентом в журналах «Эксперт» и «5Колесо», где увлекся автомобильной фотографией. Сейчас большую часть своего времени он посвящает съемке автомобилей.

В ФОКУСЕ

КТО: MAZDA3 MPS **ГДЕ:** ДРАКИНО
КОГДА: 2009 ГОД **ФОТОГРАФ:** СЕРГЕЙ КРЕСТОВ

Я был безумно рад, когда мне поступило задание сделать фотосессию для новой Mazda3 MPS. Во-первых, мне очень нравится, как эта машина выглядит. Во-вторых, хотелось поехать на этой «зажигалке».

Перед съемкой мы тщательно выбрали места для фотосессии. Ведь выбранное заранее место экономит время на съемке и позволяет тщательно подготовиться и спланировать график.

Как всегда на уличной съемке, в уравнении было одно большое неизвестное - погода. Грозные облака, собиравшиеся на кромке неба, могли обернуться продолжительными ливнями. И тогда все, график сорван. Но обошлось без мелодрамы, а мандраж только добавил куража команде: съемочной группе пришлось переквалифицироваться в синоптиков, предсказывая, когда пойдет дождь, а когда на несколько минут выглянет солнце и намокшая трава заблестит под его лучами.

Кадр, про который я рассказываю, мы сняли в самом конце самого последнего дня съемки. Обычно на шестой день вся съемочная группа сильно устает, но нам так хотелось испытать новую технику фотосъемки, что мы, несмотря на усталость, сняли очень эффектный и сложный кадр.

Для фото была выбрана взлетная полоса одного из подмосковных аэродромов. Мы решили сделать ночной кадр с высветленной необычным светом машиной. Всегда для рекла-

мы ночной кадр снимают не глубокой ночью, а в так называемое «режимное время», или, попросту говоря, сумерки: когда солнце уже зашло, но небо все еще синее и оно заливают холодным светом пейзаж.

Способ освещения решили выбрать в уже знакомой читателям технике light painting (см. ноябрьский выпуск MazdaLife), когда машина подсвечивается одним источником света с использованием длительной выдержки. Напомним, что, если вы находитесь в неосвещенном месте, то, кроме вашей лампы, другой свет на машину не попадает. Во время экспозиции можно обойти вокруг машины, так что на фотографии она будет подсвечена. А свет от лампы оставляет на машине тонкие полоски, прибавляя динамики кадру.

Для кадра понадобится мощный фонарик и стабильный штатив, чтобы во время длительной выдержки кадр не смазался. Используя цифровой фотоаппарат, можно каждый раз контролировать результат, подбирая правильную выдержку и диафрагму, а так же - направление света.

Для более объемной прорисовки машины мы решили светить только сверху, имитируя яркий луч света, идущий с неба: верхний свет выгодно подчеркивает грани автомобиля. В результате кадр получился настолько необычным, что мы выдумали байку, как будто машину освещает летающая тарелка столбом яркого света.

Некоторые верят.

Страх - естественная реакция!

ИНТЕРВЬЮ С ЧЕМПИОНКОЙ МИРА ЕЛЕНОЙ КЛИМОВИЧ

Чемпионка мира Елена Климович о внештатных ситуациях, желании летать и стремлении к победе.

Не так давно вы завоевали новую награду. Расскажите, как это было.

В августе 2009 года в английском Сильверстоуне проходил чемпионат мира по высшему пилотажу, на котором я завоевала звание абсолютной чемпионки мира среди женщин. Здесь нужно пояснить: в нашем виде спорта медали присваиваются как по отдельным дисциплинам и программам, так и по многоборью. Абсолютный зачет - это именно многоборье. И золото в «абсолюте» на чемпионате мира у меня действительно первое - раньше удавалось побеждать лишь в отдельных программах и командном зачете.

Как вы относитесь к принципу «важна не победа, а участие»?

Участвовать важно в любом случае, хотя бы потому, что любому спортсмену нужно приобретать соревновательный опыт, без него невозможно побеждать. Но наша команда годами демонстрирует довольно высокий уровень, а потому для

всех нас, если говорить честно, любое место кроме первого - это проигрыш. Но ситуации, разумеется, бывают разные. Порой даже второе или третье место - уже достижение, ценность которого не ниже «золота». К примеру, если у спортсмена нет полноценной возможности тренироваться, сам факт того, что он оказался на пьедестале уже почти невероятен. И такое, к сожалению, случается: на соревнованиях выступают те, кто имел возможность провести на тренировках 200 часов, и те, у кого налет составил всего 20 часов.

20 часов - это вы про свою команду говорите?

К сожалению, да. В последние годы у нас складывается тяжелая ситуация: техники мало, она уже не молода и требует большего внимания, ее нужно ремонтировать. И по сути это сокращает то время, которое самолеты могли бы проводить в воздухе. В результате спортсмены из нашей команды не могут тренироваться в должном объеме.

Какой объем считается достаточным?

Для подготовки к соревнованиям по-хорошему нужно



ОБ АВТОПЕ:

Елена Климович. Заслуженный мастер спорта и абсолютная чемпионка мира 2009 года по высшему пилотажу. Победительница и призер российских, европейских и мировых соревнований по высшему пилотажу. Первый самостоятельный полет Елены состоялся в 19 лет, и с тех пор она провела в воздухе 2500 часов.



иметь налет порядка 100 часов в год. В лучшие наши годы удавалось проводить в небе и по 300 часов. А сейчас наши спортсмены имели перед чемпионатом мира налет в 15 или меньше часов - разумеется, этого не достаточно. Это плохо еще и тем, что теряется «влетанность» организма - он должен быть привычен к высоким нагрузкам. А такая привычка вырабатывается лишь тогда, когда ты имеешь возможность равномерно распределять летную нагрузку на весь год, а не трудиться ударными темпами перед выступлением.

На поражения вы тяжело реагируете?

Любой человек тяжело переживает неудачи, и я - не исключение. Другой вопрос - есть ли у тебя время просто сидеть и переживать. Если у тебя нет возможности сидеть и ничего не делать, если работа поглощает твоё время, на излишнюю рефлексию времени не остаётся. Кроме того, подобные страдания неконструктивны: куда полезнее попытаться разобраться и понять, чего именно не хватило для победы и что делать, чтобы занять первое место в будущем году. Кроме того, у нас сильная команда - и часто горечь от собственных неудач нейтрализуется радостью за успехи товарища.

А бывает так, что вам просто хочется полетать в свое удовольствие?

Конечно. Тем более, что и пилотаж можно исполнять с разной нагрузкой. Иногда нужно скрупулезно отработать каждый элемент, а иногда можно полетать и для души - это называется фристайл.

Другое дело, что фристайл нагружает технику больше, чем классика. А нам постоянно приходится помнить о ресурсе самолетов, а значит, мы вынуждены себя ограничивать. **Знакомые часто просят покататься?**

Все мои друзья с большим удовольствием прокатились бы вместе со мной. Порой это даже получается. И недовольных еще не было.

Вам страшно было когда-либо в небе?

Страх - естественная реакция организма на опасность. Не бывает людей, которым ничего не страшно. Другое дело, что спортсмен не может и не должен бояться чего-то перед самым полетом - если так происходит, лучше остаться на

земле. Но испугаться в ответ на некую нештатную ситуацию - это нормально. Важно лишь то, как ты реагируешь после на эту опасность - бросаешь все и ударяешься в панику или предпринимаешь грамотные попытки выхода из сложного положения.

Как сложилось, что вы стали летчиком-спортсменом? Не самая женская профессия...

Еще в детстве я мечтала о полетах, причем о полетах абстрактных - о том, что на самолете можно исполнять фигуры высшего пилотажа, я не думала. С этой мечтой я и пришла в авиаклуб. Причем мне в какой-то мере повезло, обычно девушек не слишком охотно туда принимали. Нас было всего пять на группу из

30 человек - и это считалось много. А дальше, побывав на соревнованиях, увидев, что могут делать члены сборной СССР по пилотажу, я поняла, что это - мое.

В экстренном случае, смогли бы вы посадить гражданский самолет?

Сложно сказать. Если верить фильмам, в подобных ситуациях новоявленному пилоту очень сильно помогают с земли. Но могу сказать точно: если подобная ситуация возникнет, сделать хоть что-то попытаюсь обязательно. Иначе что, просто сдать? Это не для меня. Кстати, когда нашу команду перевозят на больших самолетах, едва ли не каждый просится посидеть в кресле у пилотов, попробовать управление - в разумных пределах, конечно же. Разница большая: если наши маленькие самолеты реагируют на малейшее отклонение ручки, то в тяжелых нужно долго ждать обратной реакции. Главное в этот момент - не суетиться.

Чего еще вы хотели бы достичь в своей профессии?

Каждое следующее соревнование - это очередная вершина. Кроме того, есть необходимость передавать свой опыт молодым ребятам. Когда твой ученик выигрывает свои соревнования - это тоже безумно приятно. Получение титула - это не точка в карьере, а очередная запятая.



Ужас что делается

«ПАНДОРУМ»: СМОТРЕТЬ ВСЕМ!



ОБ АВТОРЕ:

Константин Кравцов. Генеральный директор студии «Главмонтаж», в которой за последние несколько лет были сняты и смонтированы многие фильмы и ролики о Mazda в России. На страницах MazdaLife Константин рассказывает о фильмах, которые вы, возможно, забыли посмотреть или просто «пропустили».

Еще несколько месяцев назад казалось, что кинематографический жанр космических ужасов отживает свой век. Чужие, сражающиеся с хищниками в ацтекской пирамиде в Антарктиде, - это, разумеется, комедия. «Особь» выродилась в подростковый «Факкультет». В мире, где дрожь вызывает «Глаз», а законодателем «кошмарного» бокс-офиса становится «Резня бензопилой» в шестом издании, нет места ужасу из глубин Вселенной.

Но вот на экраны вышел фильм с небольшим по голливудским меркам бюджетом

(40 миллионов долларов). И ему удалось вернуть жанру блеск. Встречайте: «Пандорум».

Сюжет фильма: на далекую неизведанную планету в XXII веке отправлена космическая экспедиция с целью освоить новое пространство, поскольку на Земле стало тесно. Все пассажиры судна находятся в анабиозе, а экипаж заступает на вахту в строгом порядке. Слишком много времени экипаж провел в капсуле, и в результате они не помнят ни кто они такие, ни цели миссии, даже местоположение и то определить не могут, приходя в себя постепенно на протяжении всего фильма. К тому же это не главная их проблема - на корабле появились неизвестные монстры-людоеды, воспринимающие людей как дичь.

Фантастический боевик переплетается с элементами психодрамы и фильма ужаса. Режиссер Кристиан Альверт все сделал очень хорошо, так хорошо, что, смотря кино, не устает от постоянного недостатка объема в кадре, и снятый не выходя из павильона блокбастер затягивает, подводя к непредсказуемому финалу.

P.S. Довольно иронично, что самый слащавый фильм фантастического жанра года (а, может, и десятилетия), «Аватар», происходит на планете «Пандора». Уж не приквел ли «Пандорум» к возвращению Кэмерона, мастером топить титаники?



В КАДРЕ
ПАНДОРУМ
 (PANDORUM)
 РЕЖИССЕР:
 КРИСТИАН
 АЛЬВЕРТ
 США - ГЕРМАНИЯ
 2009

Как фишка ляжет

АЛЛА КИБИЗОВА В ГОСТЯХ У ОЛЬГИ ОДИНЦОВОЙ



ВСЕ ЛОГИСТИЧНОЕ - ЛОГИЧНО!

Ольга Одинцова работает в Mazda с октября 2008 года и руководит отделом логистики и планирования продаж. Все свое свободное время посвящает игре на фортепиано, изучением современных тенденций в дизайне жилых помещений.

Ольга поделилась с MazdaLife и Аллой Кибизовой двумя рецептами, выбранными ею по принципу легкости и быстроты приготовления. Следующий рецепт ждет вас в январе, а пока - рыбный день!

Комплектующие:

Филе белой рыбы - 500 г (можно приготовить окуня, телупию, мы использовали пангасиус)
3 больших моркови
2 средних луковицы
4 ст.л. оливкового масла
Соль, красный перец и специи по вкусу

Эксплуатация:

1. лук очистить, мелко нарезать и обжарить в двух столовых ложках оливкового масла до получения золотистого оттенка
2. филе рыбы нарезать средними кусочками (примерно 3x5 см) и выложить на поджаренный лук. Обжаривать на среднем огне в течение 5 - 7 минут.
3. морковь очистить и натереть на крупной тёрке.
4. натёртую морковь выложить на обжаренные рыбу и лук
5. добавить соль, красный перец и специи по вкусу
6. перемещать всё содержимое сковороды, накрыть крышкой и тушить 25 минут



PRO ПИТАНИЕ

В российском офисе Mazda Алла Кибизова трудится со дня его основания и является бесценной ведущей кулинарной рубрики на страницах MazdaLife. Начиная с декабрьского выпуска, Алла расширяет географию блюд - если вы умеете хотя бы варить сосиски, возможно, ваш рецепт появится на страницах MazdaLife!



1



2



4

Дело - техника

СЕРГЕЙ ПЕТЧЕНКО, ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНСУЛЬТАНТ MAJOR-AUTO, РАСКРЫВАЕТ СЕКРЕТЫ ПРОФЕССИИ

Сергей Петченко одержал уверенную победу в соревновании технических консультантов российских дилерских центров по результатам года. О том, как ему удалось организовать лучшее обучение, он рассказал MazdaLife.

В чем конкретно заключается ваша работа?

Я обучаю механиков принципам работы, рассказываю и показываю на своем примере, и показываю на своем примере, что нужно делать в определенных ситуациях. Причем мы разбираем не только техническую сторону вопроса, но и, скажем так, психологическую его составляющую - как грамотно и правильно общаться с клиентом, что можно, а что нельзя ему говорить. Вначале, не скрою, было тяжело, не все механики с энтузиазмом воспринимают обучение. Поэтому первой моей задачей было сделать так, чтобы учеба стала для них интересной и наглядной. Мы много времени проводили не за «партами», а в ремзоне, где они могли увидеть, понюхать и пощупать то, о чем мы говорили, на конкретных автомобилях. Тем более, что я сам с 1990-х го-

дов работал механиком, с этой должности я начинал в Major в 2005 году, став через год тренером, а потому прекрасно знаю, что невозможно хорошо ремонтировать автомобили, не испытывая интереса к этой работе, не пытаясь ежедневно решать все новые и новые технические задачи.

Вас учили учить или вы сами разрабатываете методики?

В Major отлично поставлен процесс обучения. Нас, тренеров, тоже специально готовят, дают определенные основы и методики. Но всегда нужно помнить, что все люди разные, к каждому «студенту» нужен свой особый подход. Умению найти «ключик» к человеку нельзя научить, это приходит лишь с опытом.

Люди в России не всегда любят самосовершенствоваться, приходится сталкиваться с этой проблемой?

Тех, кто скептически относится к учебе, конечно, хватает. Нередко сотрудники уверены, что и без всяких тренингов все знают и умеют, но со временем таких становится все меньше и меньше. Возможно, это связано с тем, что к нам все чаще приходят работать



механиками люди с высшим образованием - уже сейчас их порядка 10-15 процентов. Они изначально настроены на учебу, а, глядя на них и на тот прогресс, которого они дости-

гают, начинают подтягиваться и остальные. И даже те ребята, что не имеют даже среднего образования (а это самый сложный контингент), проявляют заинтересованность





Зона отдыха в центре Major City

в учебе. И это очень важно, ведь от занятий «киз-под палки» толку немного.

А как именно вам удается заинтересовывать ваших «студентов»? Прибавкой к зарплате?

Как показывает практика, деньги не являются самым лучшим стимулом. Моральное удовлетворение от работы порой ценится даже больше, чем повышенная зарплата. Приведу пример. Около года у нас работает механик – не ленивый, способный, но – не растет. Недавно мы занялись одним автомобилем – сложный случай, нужна комплексная диагностика. Он прогоняет тесты, все нормально – но проблема-то есть, машина не едет. В итоге ему самому стало интересно выяснить, что случилось, он эту ситуацию воспринял как вызов себе. И нашел: оказалось, что в воздушный фильтр залетел полиэтиленовый пакет. Весь день он ходил радостный – проблема решена. А позже мы вместе возвращали клиенту автомобиль, поехали на пробную поездку. Клиент счастлив – у меня, говорит, машина так никогда не ехала. Увидев такую реакцию человека на свою работу, механик и вовсе расцвел. Теперь он от меня не отходит – так понравилось учиться.

Есть такое мнение, что уровень сервисных работников в России не самый высокий. Это правда?

Я бы сказал так: уровень подготовки механиков, если, конечно, говорить о крупных дилерских центрах, на сегодняшний день вполне достойный. Раньше при большей текучести кадров такая проблема действительно суще-

ствовала: очень сложно взять человека и с «нуля» за полгода превратить его в квалифицированного мастера. Сейчас ситуация успокоилась, хороших специалистов вроде бы хватает. Но при этом у людей довольно часто встречается нежелание копаться и разбираться в конкретных проблемах. Банальная лень. Если у мастера есть желание помочь клиенту, в 90% случаев любая проблема будет решена – и решена быстро.

С чем была связана текучесть кадров?

Как это ни странно, все дело опять же в человеческой лени. У нас в Major достаточно серьезная дисциплина и организация труда – а многим это приходится не по душе. Отучившись у нас, они переходят в другие дилерские центры – порой даже на меньшие деньги, но с более расслабленным графиком и более низкими требованиями. Но в

последнее время люди понимают, что «халява» – это не то, к чему нужно стремиться, если, конечно, ты хочешь быть настоящим профессионалом.

С клиентами вам часто приходится общаться?

Не слишком часто, но иногда, что называется, выхожу в народ.

С курьезными вопросами от клиентов сталкивались?

Раньше это было довольно часто – с завидной регулярностью люди говорили: «что вы мне тут ерунду рассказываете, я знаю, что у меня в машине происходит». Не так давно приемщик общался по телефону с клиентом и параллельно консультировался со мной. Было ясно, что человек не очень хорошо представляет себе устройство автомобиля – мы говорим ему, что проблема в сцеплении, а он просит разобрать коробку передач. В итоге мы пошли ему навстречу, разобрали ко-

робку, пригласили его лично на нее посмотреть. В сервис он приехал со своим отцом, который, судя по всему, и был его главным консультантом. Отец посмотрел и говорит: «о, а на 41-м «Москвиче» другая коробка, собирайте обратно». Но в последнее время таких людей все меньше, люди больше доверяют специалистам.

А вы лично доверяете механикам? Свою машину в сервисе чините или самостоятельно?

Доверяю, почему нет. В большинстве случаев везу на сервис, но, если выдается свободное время, могу и на даче сам покопаться в машине. Хотя раньше, конечно, чинил свои машины сам – на сервис банально не было денег.

Автомобили для вас – это только работа или еще и хобби?

Я люблю ездить за рулем, иногда просто выезжаю в свободное время кататься по Москве, так легче думается. Но кюльта из машины я не делаю, называть их главным увлечением жизни я бы не стал.

Тогда что главное?

Рыбалка. Только не спрашивайте, какую самую крупную рыбу я поймал – надо мной и так все смеются, что для меня важнее процесс, а не результат. Стабильно два-три в месяц выезжаю на рыбалку – в Подмоскowie или к Выборгу, я там служил. Зимой ездю на день, летом – с ночевкой.

И все-таки, какая была самая крупная рыба?

Ну не было у меня глобальных результатов! Щука два-три килограмма – максимум. Но вес – не главное. Важно, чтобы интересно было!

Major

Компания Major является самым крупным официальным дилером Mazda в России. В 2003 году компания открыла первый дилерский центр Mazda, и к настоящему моменту имеет три центра – «AA Major 18 км», «AA Major 47 км» и «AA Major City».

Дилерский центр Mazda в дилерской деревне Major City был открыт в начале 2008 года и является самым крупным центром Mazda в Европе. Шоу-рум Mazda занимает площадь более 700 м² и располагает сервисной зоной площадью более 800 м². Сервисная зона открыта круглосуточно и может обслуживать до 75 автомобилей в сутки. Территория автосалона Mazda включает в себя и развлекательный комплекс с бесплатными кинотеатрами, баром, рестораном, интернет-кафе, детской комнатой и салоном красоты.



Тайна пищевого вклада

Уже несколько лет Mazda составляет собственный путеводитель по лучшим ресторанам и гостиницам Европы. В 2009 году на страницах MazdaLife были опубликованы адреса лучших ресторанов Италии, Испании и Великобритании. Завершают цикл лучшие адреса ресторанов в Швейцарии.

В 2010 году наша рубрика будет продолжена, но немного в другом формате.

Ждите январского номера!



НАСТРОЕНИЕ У МЕНЯ БЫВАЕТ РАЗНОЕ,

поэтому посоветовать один ресторан в Женеве я не смогу - и не уговаривайте! Если я «в образе», то лучшим местом для его поддержания является ресторан "Auberge du Lion d'Or". Принадлежит заведение двум известным шеф-поварам уже несколько лет, и репутация у него высочайшая. Перед ужином можно посидеть в баре с прекрасным видом на Женевское озеро.

Еще один выдающийся швейцарский ресторан - *Domaine de Châteauvieux*, который, несмотря на свою дороговизну, является одним из самых популярных в Швейцарии.

Если настроение неформальное, то советую отправиться в старый город, в душевный бар "SodaBar", где можно послушать музыку, поболтать с друзьями и просто отдохнуть.

Ситуации бывают разные - если появилось желание вечер продолжить, сходите в новый клуб "White'n'Silver", с самым продвинутым хай-тек дизайном в Женеве. Светящиеся стены, полы, серебро, стекло и металл - загляденье!!!

Джузеппе Лофредо, PR директор Mazda Швейцария

Buffet de la Gare-des-Eaux-Vives

9, Av. de la Gare-des-Eaux-Vives, Geneva, Тел.: +41 (0)22 840 4430

Традиционная кухня в хорошем исполнении в очень уютной атмосфере. Ресторан закрыт по выходным.

Cafe de Paris

26, Rue du Mont-Blanc, Geneva, Тел.: +41 (0)22 732 8450

Меню очень скромное: салат, антрекот в масляно-пряном соусе, картофель-фри, вино и вода.

La Favola

15, Rue Jean Calvin, Geneva, Тел.: +41 (0)22 311 7437

Настоящий рай в центре исторической Женевы. Очень хорошая швейцарско-итальянская кухня. Необычные итальянские вина. Закрыт по выходным. К оплате не принимаются кредитные карты.

La perle du Lac

128, Rue de Lausanne | Parc Mon-Repos, Geneva
Тел.: +41 (0)22 909 1020

Один из самых элегантных ресторанов на берегу озера с открытой верандой и романтическими видами на Женеву и Мон-блан. Замечательная французская кухня, фирменные блюда - из рыбы. Закрыт по понедельникам.

Le Carnivor du Centre

11, Rue Neuve du Molard, Geneva, Тел.: +41 (0)22 310 0928

Хорошая традиционная кухня. Конек меню - цыпленок-гриль. Очень хорошее бордо по смешным ценам.

L'entrecôte couronnée

5, Rue de Pâquis, Geneva, Тел.: +41 (0)22 732 8445

Фирменное блюдо - стейк. Но помимо этого в меню множество вкусных блюд. Рекомендуем парковаться в Parking des Alpes на Rue Talberg. Ресторан закрыт днем в субботу и по воскресеньям.



Томас Берн и Жиль Дюпон, владельцы ресторана "Auberge du Lion d'Or"

Les Armures

Rue du puits-St-Pierre, Geneva, Тел.: +41 (0)22 310 9172

Приятный старый ресторан в исторической части города. Никаких открытий он не сулит, только качество.

Le Socrate

6, Rue Micheli-du-Crest, Geneva, Тел.: +41 (0)22 320 1677

Очень уютное и дружелюбное место. Немного старомодное, но очень вкусная еда. Прекрасный ресторан, не зайти в который невозможно.

Miyako

11, Rue de Chantepoulet, Geneva, Тел.: +41 (0)22 738 0120

Японский ресторан, где вы можете есть на татами, как в Стране восходящего солнца, или сидя за столиками теппан-яки. Очень хорошее качество, всегда великолепные рыба и мясо.



Restaurant de Rive

5, Rue de la Terrassière, Geneva. Тел.: +41 (0)22 736 7663

Традиционная и очень вкусная французская кухня, чарующая атмосфера. Ресторану более 25 лет. Хороший выбор французских вин. Закрыт по выходным.

Restaurant du Soleil

6, Place du Petit-Saconnex, Geneva. Тел.: +41 (0)22 733 3417

Одно из самых старых бистро Женевы. Просто, но со вкусом. Лучшее фондю в городе. К оплате не принимаются кредитные карты.

Roberto

10, Rue Pierre-Fatio, Geneva. Тел.: +41 (0)22 782 4250

Если в Женеве вам захочется итальянской еды, нужно идти только сюда. И обязательно закажите trio de raviolis - это что-то невероятное. Ресторан закрыт вечером в субботу и по воскресеньям.

Auberge du Cheval-Blanc

15, Place d'Armes, Carouge. Тел.: +41 (0)22 343 6161

Традиционная французская кухня, к которой прилагается хорошее обслуживание. Закрыт по понедельникам и днем во вторник.

Auberge d'Onex

18, Route de Loex, Onex. Тел.: +41 (0)22 792 3259

Доброжелательная атмосфера. Очень хороший итальянский ресторан. Впечатляющая карта вин с Аппенинского полуострова. Закрыт по воскресеньям и понедельникам. Не принимают кредитные карты.

Auberge de Pinchat

33, Ch. De Pinchat, Carouge. Тел.: +41 (0)22 342 3077

Один из самых известных ресторанов. Очаровательное место с очень вкусной едой. Дорого. Столик бронируйте заранее. Закрыт по воскресеньям и понедельникам.

Auberge du Lion d'Or

5, Place Pierre-Gauthier, Cologny. Тел.: +41 (0)22 736 4432

Два самых знаменитых швейцарских шеф-повара управляют этим рестораном уже несколько лет. В том же стиле и с той же публикой (сливки общества), как и в Chateauvieux. Есть возможность заказать столик в совмещенном кафе Bistro de Cologny (та же кухня, другое меню и менее дорого). Есть замечательный сигарный бар с видами на Женевское озеро. Закрыт по выходным.

Auberge du Raisin

1, Place de l'Hôtel-de-Ville, Cully (VD). Тел.: +41 (0)21 799 2131

Предлагаем обратить внимание на меню Le Raisin и Les Envies de Peter, которые состояются из самых свежих продуктов в соответствии со временем года.

Café du Raisin

26, Grand-Rue, Begnins. Тел.: +41 (0)22 366 1618

Традиционная швейцарская кухня.

Chez Uchino

66, Route de Suisse, Versoix. Тел.: +41 (0)22 755 1032

Японский ресторан, не зайти в который - преступление. Очень вкусная аутентичная кухня. Простая атмосфера японского ресторана, к сожалению, не доступная по воскресеньям и понедельникам - закрыто. Не принимают кредитные карты.

Domaine de Chateauvieux

Chemin de Chateauvieux | Peney-Dessus, Satigny.

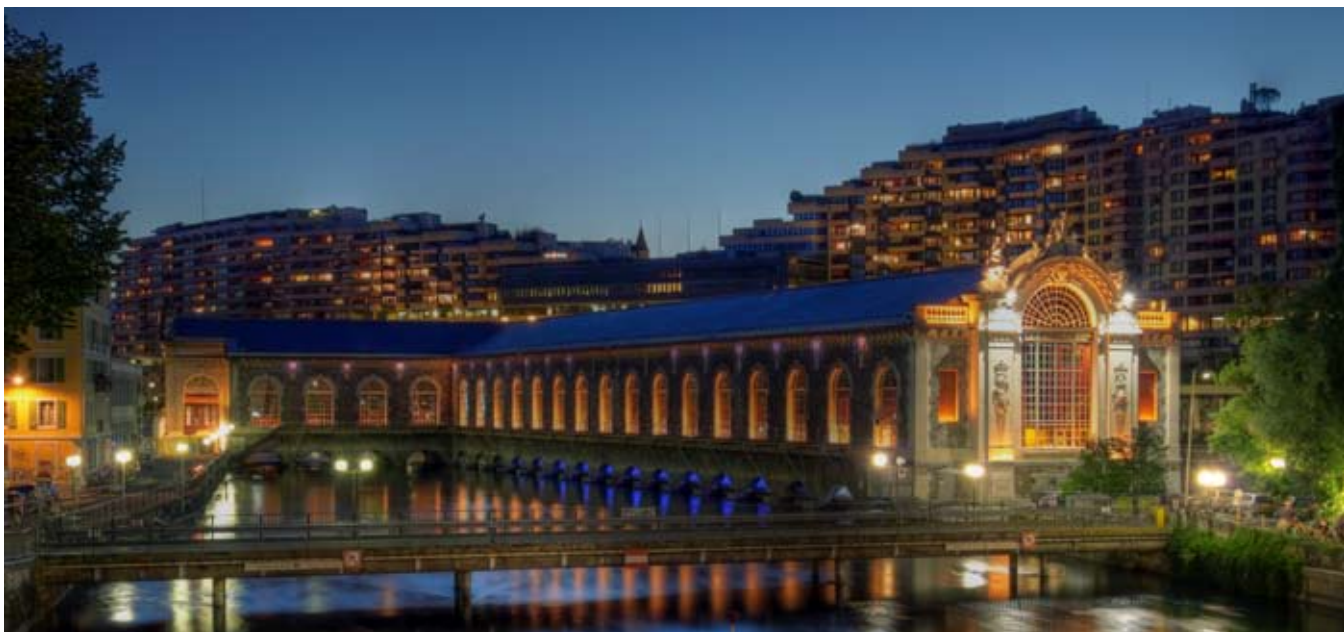
Тел.: +41 (0)22 753 1511

Один из самых знаменитых ресторанов Женевы. Современная кухня. Обед здесь оставит незабываемые впечатления. Однако стоит иметь в виду, что этот ресторан считается одним из самых дорогих в Швейцарии, что не мешает ему быть и одним из самых популярных. Резервировать столик нужно обязательно. Закрыт по выходным.

La Chaumière / Brasserie de la Chaumière

16, Ch. de la Fondelle, Troinex. Тел.: +41 (0)22 784 3066

Современная кухня и хорошая карта вин. День ото дня блюда могут быть разными, в зависимости от предложений на местном рынке. Очень мило! Закрыт по воскресеньям и понедельникам.



Полезли в петлю

КАК С ПОМОЩЬЮ MAZDA3 MPS ДОСТИЧЬ ПРОСВЕТЛЕНИЯ

В ноябре небольшая, но отважная группа энтузиастов из московского клуба любителей Mazda3, вооружившись тремя новенькими Mazda3 MPS, отправилась в приключение, о котором мечтала долгие четыре года. На самой спортивной машине из модельного ряда Mazda самые отважные поклонники марки отбыли покорять Мекку автоспорта - северную петлю Нюрбургринга.

Девять рыцарей ордена Zoom-Zoom готовились к путешествию, как иные - к хаджу. Помимо детальной и буквально почасовой проработки маршрута, участники мероприятия в течение долгих дней и ночей разучивали трассу с помощью игровых приставок. «MPS - горячая машина, и покупают ее люди, склонные к спортивной езде. Нюрбургринг - это знаковое место для многих из нас», - рассказывает Давид Габисония, инициатор поездки и руководитель клуба Mazda3.

В путь отправились 12 ноября, рано утром. К вечеру добрались до Бреста, пронесшись вихрем по ровным платным дорогам Белоруссии. Мчали так быстро, что на границе пришлось даже ждать два с лишним часа, пока не наступила полночь и не начала действовать виза одного из участников пробега.

Через сутки группа оказалась в Праге, где рыцари в красной форме на конях с московскими номерами стали «быстрой» достопримечательностью города. Оставшиеся до Нюрбурга 600 километров пролетели незаметно и омрачились лишь случаем на чешско-немецкой границе, где, и-за отсутствия разрешающей передвигаться по платной магистрали наклейки, группу ждал штраф и местный блюстител порядка. Чешский «гаишник» поведал, что летом совершил пробег из Праги в Крым, и на дорогах дружественной Украины был остановлен 42 раза.



Преодолев все препятствия на пути к мечте, группа благополучно прибыла в руки известных российских гонщиков и руководителей Mazda Sport Academy, Олега Кесельмана и Бориса Шульмейстера.

Оба гонщика знают немецкую трассу как свои пять пальцев, поэтому Mazda3 MPS под их управлением пре-

вратилась в настоящего зверя. Идеальные траектории, выверенные переключения и отточенная до зубов техника позволяли «профессионалам» расправляться с более мощными соперниками на трассе как с детьми. Впечатлений от поездки с гонщиками хватило на целый вечер обсуждений.



Адреналин после первого дня «покатушек»



Дизайн-центр Mazda в Европе

В плане следующего дня значилось продолжение тренировок на трассе. Утро выдалось дождливым и туманным. На трассе, которая открылась в 9 утра, не было практически никого, однако дождь сыграл против сил добра, то есть участников пробега. После передвижения колонной по трассе и ее внимательного изучения, была надежда, что асфальт высохнет, и группа сможет ездить самостоятельно. Но погода так и не наладилась.

В целом, это обстоятельство подстегнуло всю группу пообещать друг другу и себе

потратить год на тренировки и вернуться на трассу еще раз, более технически подготовленными.

Впереди, помимо плана промчаться галопом по Европе, перед путешественниками стояла еще одна цель - посещение секретного центра по техническим и дизайн-разработкам Mazda.

Вернее сказать, секретным он представлялся путешественникам, а на деле оказалось, что трехметрового забора нет, пропускная система (в случае заранее заказанного пропуска и назначенной встречи, конечно) - проще, чем фейсконтроль в московском клубе, а внутри работают люди, которые придумывают будущее. «На столах лежат разные странные предметы, духи, например. Я спрашиваю - зачем? А мне говорят: мы изучаем, куда движется мода, - делится впечатлениями Давид. - Глядя на людей, работающих в дизайн-центре Mazda, понимаешь, что они делают свою работу с удовольствием».

Постигнув с помощью сотрудников Mazda смыслы жиз-



Тренировка на северной петле Нюрбургринга под руководством Олега Кесельмана

ни, команда перешла на новый духовный уровень и двинулась к культурным центрам. Города Европы замельтешили, как березки за окном электрички в Шатуру. Из Франкфурта - в Милан, из Милана - в Рим, из Рима - в Париж. Затем, «на сладкое» - Амстердам, едва выбравшись из которого, «клубни», по старой русской традиции, пошли на Берлин, а затем взяли Варшаву и Брест.

И, наконец, вернулись в родную Москву.

Столица встретила их равнодушно. Никому их приключения не оказались в диковину, ведь все интересующиеся следили за их передвижением в режиме он-лайн через сайт клуба. И тут участникам пробега открылась последняя истина: если в тебе есть Zoom-Zoom, то искать смысл жизни нелепо. Ты и есть смысл.



Участники пробега в гостях у Марии Грегер, дизайнера по интерьерам, в европейской дизайн-студии Mazda