

magazine

4 · 2011

Mercedes-Benz magazine



СОВЕРШЕНСТВО: антикварная мебель



ПРЕМЬЕРА: ML63 AMG

ПЕРСОНА: Елизавета Юрушева



Династія лідерства

Новий М-Клас

ML 250 BLUETEC від **46 500** Євро*

ML 350 BLUETEC від **51 100** Євро*

*Оплата в гривнях. Розрахунок вартості автомобіля проводиться за курсом НБУ на день оплати.

Зображений автомобіль може відрізнятися від автомобілів представлених в салоні. BLUETEC - Блютек.



125! років інновацій



ПРАТ "АвтоКапітал"

www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)

Ми рекомендуємо

Mobil 1



Mercedes-Benz
Найкраще або нічого.

Chopard



Шедевр

L.U.C. Tourbillion Steel Wings «Baguette». Через два століття після винайдення турбійона, він залишається найскладнішим годинниковим механізмом, а його виготовлення й по сьогодні є прерогативою вузького кола годинникових мануфактур. Компанія Chopard увійшла до цього кола, створивши перший в світі винахід, змінно-інерційний баланс, який значно спростив регулювання механізму. Віконце в циферблаті дозволяє милуватися роботою цього пристрою. Механізм з ручним заводом L.U.C. калібр 4T є гордим володарем «Женевської печатки» - найзаповітнішого клейма якості годинникової індустрії, його висока точність підтверджена сертифікатом хронометра COSC. Індикатор запасу ходу показує, що чотири заводні барабани (запатентована технологія Quattro) забезпечують механізм енергією більш ніж на 8 дб. Видатним технічним параметрам годинника відповідає чудове дорогоцінне обрамлення: корпус, циферблат, вушка і пряжка цієї моделі повністю вкриті діамантами багетної огранки. Сліпуча оправа неперевершеної годинникової майстерності.

L.U.C

MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE
LOUIS-ULYSSE CHOPARD

Годинники L.U.C. Tourbillion Steel Wings «Baguette»: представлені двома лімітованими серіями по 25 екземплярів в кожній: у корпусі з білого золота 750 проби (арт.171914-1001) і в корпусі з платини (арт.171914-9001)



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Мы живем в эпоху новых технологий, достижений и мислей. Чем больше я лично думаю об этом, тем больше искренне радуюсь тому, что на нашу с вами долю выпал XXI век. Уровень информационных технологий дает безграничные возможности, позволяет быть не только созидателем, но и активным участником всех социальных процессов. Я — представитель автомобильной индустрии, и всю свою жизнь проработал с автомобилями Mercedes-Benz. Могу сказать одно — в ногу со временем, а значит, и в ногу

с потребностями поколений идет бренд со звездой. На сегодняшний день Mercedes-Benz — лучший автомобильный бренд, и я не побоюсь так говорить, поскольку уровень его технологий всегда на шаг впереди остальных. Заглядывая в будущее, могу с уверенностью сказать, что 2012 год будет насыщенным: концерн Daimler AG подарит новое поколение A-class, B-class, GL, SL, GLK Facelift и SLS roadster. Поразительно, не правда ли?! Каждая новинка Mercedes-Benz — техническое совершенство, в любом классе!

С уважением, Хериберт Мюллер,
глава правления генерального
представительства Mercedes-Benz в Украине

БУТІК "CHOPARD", М. КИЇВ, ВУЛ. ГОРОДЕЦЬКОГО, 11-А, тел.: 279 02 22

БУТІК "RIVIERA", М. КИЇВ, МУЗЕЙНИЙ ПРОВУЛОК, 4, тел.: 270 51 43; ТЦ "МАНДАРИН-ПЛАЗА", тел.: 230 95 47

МОНИТОР

6 МОЩНОСТЬ РАСТЕТ, РАСХОД ПАДАЕТ
На мотор-шоу в Лос-Анджелесе состоялась презентация ML63AMG

7 10 ЛЕТ УСПЕХА
Компания «АвтоКапитал», генеральное представительство Daimler AG в Украине, входящая в группу компаний УкрАВТО, отметила свой юбилей

8 MERCEDES-BENZ FASHION WEEK: ПЛАТФОРМА ВОЗМОЖНОСТЕЙ
Вслед за «мерседесовскими» неделями моды в Нью-Йорке, Берлине, Стокгольме и Москве MBFW впервые прошла и в Киеве

ДРАЙВ

18 АБСОЛЮТНАЯ ГАРМОНИЯ
Новый Mercedes-Benz В-класса задает ритм в классе компактных автомобилей

30 СЕРДЦЕ И ДУША КОВБОЯ
Ни один Mercedes-Benz так не напоминает американца, как М-класс, чтобы удостовериться в этом, мы отправляемся в Техас

50 ЛЕД ПОКОРЯЕТСЯ ДРИФТЕРАМ
Тренинги Mercedes-Benz для гонщиков-любителей в северной Швеции — это не только полезный опыт, но и масса новых впечатлений

ТЕХНОЛОГИИ

80 УМНЫЙ ШТУРМАН
При создании нового В-класса были использованы передовые системы, помогающие избежать столкновения в ситуации, когда водитель недостаточно внимательно следит за дорогой

ПЕРСОНА

12 КРАСИВЫЙ БИЗНЕС ДЛЯ КРАСИВОЙ ЖЕНЩИНЫ
Елизавете Юрушевой — одной из самых молодых и наиболее успешных отельеров столицы

26 ГОРДОН ВАГЕНЕР: «МЫ ОТКРЫЛИ ДВЕРИ В БУДУЩЕЕ»
Главный дизайнер Mercedes-Benz рассказывает, каким может стать автомобиль премиум-класса завтрашнего дня

СОВЕРШЕНСТВО

42 КОМФОРТНАЯ СТАРИНА
Без антиквариата интерьер мерс. Покупая его, мы хотим привнести в свою обстановку некую «историю», пусть даже и вымышленную

ИСТОРИЯ УСПЕХА

56 ВСЕГДА ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ
Когда говорят «Mercedes», то чаще всего имеют в виду Е-класс. Именно эта модель воплощает в себе основные ценности бренда

64 ЭВОЛЮЦИЯ MERCEDES
Историю марки можно вполне назвать историей автомобильного искусства

НАВИГАЦИЯ

70 КИТАЙСКАЯ МЕЧТА
Дизайнер Оливье Буле, работающий в местном филиале компании Mercedes-Benz, любезно согласился провести для нас экскурсию по Пекину

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Издатель:
ЧАО «АвтоКапитал», ул. Большая Васильковская, 15/2
г. Киев, 01004, Украина.
Тел.: (044) 206-88-88
e-mail: magazine@mercedes-benz.ua

Редакционный совет:
Таризл Васадзе
Ярослав Пригара
Наталья Бей

Консультанты:
Ирина Михалева
Илья Кметюк
Вероника Селега

Редакция:
ИД «АТ Медиа», ул. Костельная, 9, оф. 33,
г. Киев, 01001, Украина.
Тел. (044) 279-12-12

Издатель: Татьяна Ковтун
директор: Марина Попелат
Главный редактор: Елена Качук
Арт-директор: Ольга Скорик
Дизайн и верстка: Ольга Скорик
Переводы: бюро переводов Tris
Литературное редактирование:
Марина Демьяновская

Эксклюзивные права на продажу рекламных площадей принадлежат ООО «АТ Медиа», тел.: (044) 279-12-12, 240-86-02. Периодичность выхода: 4 раза в год. Журнал зарегистрирован в Государственном комитете телевидения и радиовещания Украины. Свидетельство о регистрации КВ9836 от 17.05.2005 г. Учредитель: ЧАО «АвтоКапитал». Тираж: 6000 экз.

Отпечатано: ООО «Эд-Ворлд Принт», Украина, г. Киев, ул. Смирнова-Ласточкина, 3/5, тел.: (044) 200 45 45

Адрес центральной редакции:
Daimler AG,
COM/CMM – Corporate Media Magazine, HPC S4.02
D-70546 Stuttgart, Germany;
Tel.: +49(711) 17-59015, Fax: 17-59263
Contacts: Sandra Schuler.

Украинский журнал Mercedesmagazine является одним из 34 одноименных изданий, публикующихся на 30 языках мира.

Идея, оформление, стиль и содержание журнала являются объектами авторского права и охраняются в соответствии с украинским и международным законодательством об авторских правах. Запрещено полное или частичное воспроизведение или использование на любом языке опубликованных в журнале статей, фотографий, рекламы и других объектов авторского права без письменного разрешения издателей.

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях.

Компания «АвтоКапитал»
Генеральное представительство
Daimler AG в Украине

Информационный центр
Mercedes-Benz Украина
0-800-500-1-60
www.mercedes-benz.ua



ПРЕМЬЕРА

Мощность растет, расход падает



Германия для внедорожника ML лишь историческая родина. Не секрет, что автомобиль производится в США, и именно здесь, на моторшоу в Лос-Анджелесе, состоялась долгожданная презентация его флагманской версии — ML63 AMG. В последнее время в Аффальтенбахе, как правило, меняют свои прежние атмосферные моторы объемом 6,2 литра на более эффективные битурбированные V8 объемом 5,5 литра. ML не стал исключением. Мощность его нового восьмицилиндрового агрегата — 518 л. с., крутящий момент — 700 Нм. Это на 15 л. с. и 60 Нм больше, чем у прежнего ML63. При этом расход топлива у «заряженной» версии ML на 33% меньше, чем раньше. Теперь ML63 расходует в среднем 15 литров топлива на 100 км пробега. С места до 100 км/ч новый ML63 AMG разгоняется за 4,7 секунды, а его максимальная скорость, как и прежде, ограничена электроникой

на отметке 250 км/ч. Впрочем, есть возможность ездить и быстрее. Покупателям автомобиля предложат пакет опций AMG Performance Package, включающий увеличение мощности двигателя до 550 л. с., а крутящего момента — до 760 Нм (в пакет также входит карбоновая крышка двигателя, спортивное рулевое колесо и окрашенные в красный цвет суппорты тормозных механизмов). Разгон 0–100 км/ч у новой «сверхтоп-версии» занимает на долю секунды меньше, а максимальная скорость ограничивается уже на отметке 280 км/ч. В паре с мотором будет работать семиступенчатая автоматическая коробка передач AMG Speedshift Plus. Она имеет три режима работы — «Controlled Efficiency» (C), в котором активируется система «старт-стоп» и более комфортны настройки отклика на нажатие педали газа, а также «Спортивный» (S) и «Ручной» (M).



ЮБИЛЕЙ

10 лет успеха

Компания «АвтоКапитал», генеральное представительство Daimler AG в Украине, входящая в группу компаний УкрАВТО, отметила свой юбилей. Вот уже десять лет, как она работает на автомобильном рынке страны. На данный момент в состав компании входит 21 представительство в разных регионах Украины. «Мы удерживаем позицию бренда номер один в премиум-сегменте, и наша цель — оставаться номером один и в дальнейшем, — заявил генеральный директор компании Ярослав Пригара. — Очень много было сделано для того, чтобы украинский

покупатель имел дело с официальным представительством марки, а не с серыми дилерами. Это вопрос и качества самого продукта, и сервиса, который получает покупатель».

«Водитель автомобиля Mercedes-Benz всегда «на коне», поскольку сама философия компании диктует высокие стандарты комфорта благодаря высококлассным автомобилям и программам поддержки. В первую очередь это программы «Сервис 24 часа» и «Мобило», — отметила финансовый директор компании «АвтоКапитал» Нина Васадзе.



АКЦИЯ

«Премиум-сервис» — для всех Mercedes-Benz

До 31 декабря 2011 года во всей дилерской сети компании «АвтоКапитал», входящей в группу компаний УкрАВТО, действует акция «Премиум-сервис». Программа позволяет экономить до 20% на всех запчастях для автомобиля, а также до 10% — на стоимости услуг. «Забота о клиенте занимала и всегда будет занимать ключевое место в разработке программ поддержки сервиса автомо-

билей Mercedes-Benz», — заявляют в компании «АвтоКапитал», подчеркивая, что официальные сервисные центры Mercedes-Benz оснащены самым современным оборудованием. В их распоряжении, в частности, находится STAR Diagnose — единственный в своем роде электронный прибор, позволяющий безошибочно осуществить диагностику автомобиля Mercedes-Benz.

МОДА

MERCEDES-BENZ FASHION WEEK:

Платформа возможностей



молодых дизайнеров, шоу-румы, образовательные лекции представителей мировой fashion-индустрии и вечеринки. «Мы всегда были нацелены на международный уровень проведения недели моды, и нам очень приятно признание как иностранных коллег, так и такого бренда, как Mercedes-Benz, ведь именно он является партнером главных модных событий по всему миру», — говорит организатор Mercedes-Benz Fashion Week Kiev Дарья Шаповалова. За пять дней киевской MBFW свои коллекции сезона весна-лето представили ряд замечательных дизайнеров — Жан-Пьер Браганза (Лондон), Лилия Пустовит, Светлана Тегин (Москва), Саша Каневский, Ламберто Петри (Милан), Ксения Шнайдер, Юлия Паскаль, Анна Октябрь, Саша Глыбина, Антон Белинский, Костя Омеля. А открылась неделя моды арт fashion перформансом художницы Зинаиды Лихачевой.

«Показы Саши Каневского и Саши Глыбиной были очень интересными, — заявила доктор наук Йельского университета, директор музея нью-йоркского института технологий моды Валери Стил. — Боб Бассет — абсолютно уникальный и удивительный, его вещи поразили меня. Я очень рада, что мне представилась возможность увидеть все происходящее. Я удивлена, что всего лишь на третий сезон проведения эта неделя моды действительно прекрасно устроена, идет по правильному пути». По словам организаторов, по итогам Mercedes-Benz Fashion Week Kiev было заключено множество контрактов, и уже скоро ряд коллекций, представленных на неделе моды, появится в столичных бутиках. «Прекрасно, что есть такая платформа для молодых дизайнеров, — говорит журналист, историк моды, автор британского Vogue.co.uk Робб Янг. — Место для показов, внимание и возможности, кото-

рые они получают на Mercedes-Benz Fashion Week Kiev, — это, с одной стороны, больше поощрение, а с другой — невероятная ответственность, ведь все участники оказываются на виду. Очевидно, что все очень стараются — есть большие взлеты и есть большие падения — очень интересно наблюдать за всем происходящим. Это правильный путь развития fashion-индустрии». Большим успехом на Mercedes-Benz Fashion Week Kiev пользовалась обширная образовательная программа от главных мировых fashion-экспертов. Лекции Валери Стил и Кристофера Брюарда (куратор музея Виктории и Альберта, Лондон, директор Эдинбургского колледжа искусств) показали, что интерес к теме моды с каждым годом растет, порождая все большую потребность в информации от профессионалов. Всего за три дня состоялось 11 лекций. «Я был приятно удивлен, что в рамках Mercedes-Benz Fashion Week Kiev проходят образовательные мероприятия, и я рад, что поделился своим опытом с посетителями лекции. Молодая индустрия, конечно же, нуждается в информации. Смесь новых идей и накопленного опыта — это, безусловно, лучшая формула развития», — делится впечатлениями Кристофер Брюард. «Mercedes-Benz Fashion Week Kiev — это, с одной стороны, масштабный национальный проект, но больше того, это событие международного уровня в мире моды, — заявила финансовый директор компании «АвтоКапитал» и глава наблюдательного совета корпорации «УкрАВТО» Нина Васадзе. —



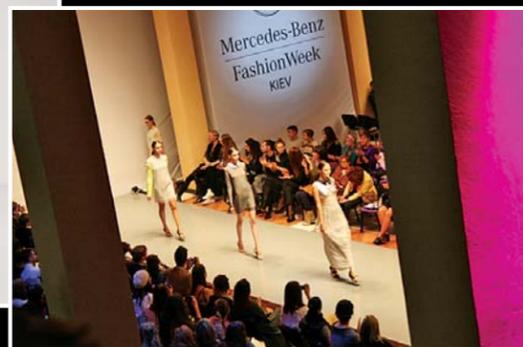
Mercedes-Benz, как никто другой среди автомобильных брендов, поддерживает самые громкие, самые известные fashion-недели во всем мире. Лондон, Нью-Йорк, Берлин, Москва. И, наконец, Киев! Это говорит только о том, что с каждым годом интерес к моде в нашей столице неумолимо растет». По мнению Нины Васадзе, украинская столица вполне созрела для того, чтобы принимать мероприятия такого уровня. «Я уверена в том, что Киев за последнее время, а это несколько лет, вырос в плане отношения людей к моде, — заявила она. — У нас не стали больше тратить, но стали более щепетильно подходить к вопросу внешнего вида.

У нас очень прогрессивная молодежь, и она задает тенденции. Людей, интересующихся модой, становится больше и больше. И этим людям недостаточно просто видеть зарубежные показы. Они хотят видеть Киев модным городом со своим «Я». В то же время общаться с законодателями моды, слушать лекции известных дизайнеров, узнавать их пути развития. Все это дает Mercedes-Benz Fashion Week Kiev». В компании «АвтоКапитал» уверены: первая «мерседесовская» неделя моды в Киеве прошла более чем успешно. «Я хочу выразить огромную благодарность всем участникам, гостям и организаторам

Вслед за «мерседесовскими» неделями моды в Нью-Йорке, Берлине, Стокгольме и Москве Mercedes-Benz Fashion Week впервые прошёл и в Киеве. Отличие данного события от обычных дефиле — в многогранности ивента, позволяющего проявить себя всем участникам модной индустрии. MBFW традиционно включает в себя показы на главном и малом подиуме, презентации и инсталляции



Коллекция дизайнера Лилии Пустовит



Дизайнер Жан-Пьер Браганза



М О Н И Т О Р



Нина Васадзе: "Мы вместе сделали то, во что верили с самого начала"



Дарья Шаповалова: «Дизайнеры и зарубежные гости были поражены качеством и уровнем проведения MBFWK. Все хотят вернуться в Киев в марте!»

молодыми дизайнерами и украинскими блогерами. Они засыпали ее вопросами, показывали свои работы и просили приехать в следующем году. Теперь я с полной уверенностью могу сказать: мы успешно провели первый сезон Mercedes-Benz Fashion Week Kiev, и Киев, как модная столица Европы, получил новое событие с новым именем, новой философией, присущей всем автомобилям со звездой — лучшее или ничего!»

Осталась довольна итогами недели моды и одна из ее организаторов Дарья Шаповалова:

«В конце мероприятия у нас был последний коктейль со всеми гостями и самыми близкими людьми, — то есть со всеми дизайнерами, стилистами, журналистами. Все благодарили, говорили, что все прошло прекрасно. Дизайнеры и зарубежные гости восхищались тем, что нам удалось сформировать своего рода community. Они были поражены качеством и уровнем проведения мероприятия. Все хотят вернуться, приехать в Киев снова. Как оказалось, это самая большая наша проблема — наши гости хотят вернуться, и мы уже просто не знаем, что с этим делать. Нам приходится отказывать очень многим людям, потому что мы каждый раз хотим менять список гостей, привозить новых людей. Очень важно, что многие из

тех, кто к нам приезжает, очень впечатляются мероприятием и впоследствии много об этом рассказывают. В результате о нас знают во всем мире. Например, у нас был байер из «Spiga 2», который утверждает, что в Милане все знают о Киеве и нашем мероприятии. То же самое говорит байер концепт-стора «Ra» в Антверпене Ромен Бро. Все люди, которые к нам приезжают, открывают для себя Киев, — нам это чрезвычайно важно. Их впечатления от Киева и самого мероприятия, как правило, оказываются гораздо лучше, чем они ожидали. Мы, безусловно, этому очень рады».



Топ-модель Алла Костромичева открыла показ Omelya Atelier



Mercedes-Benz FashionWeek KIEV



Коллекция дизайнера Саши Каневского



ПЕРСОНА

КРАСИВЫЙ БИЗНЕС ДЛЯ КРАСИВОЙ ЖЕНЩИНЫ



“Сложнее всего было доказать, что я могу, моему отцу. Потому что у родителей всегда есть определенная предвзятость по отношению к детям”

У

спешно управлять роскошным отелем в стране, где традиции первоклассного сервиса пришлось, по сути, создавать из ничего? Думаю, многие согласятся — для этого нужен человек с железным характером, неумейной энергией и большим опытом. Встретив Лизу Юрушеву впервые, трудно и предположить,

что в этой хрупкой, необыкновенно очаровательной девушке сочетаются все эти качества. Но узнав о юной бизнес-леди немного больше, лишний раз убеждаешься, что первое впечатление бывает обманчиво...

— Лиза, как Вы пришли в отельный бизнес?

— Все очень банально. Это наш семейный бизнес. И я приняла для себя решение работать вместе с семьей.

— Но у Вашего отца многопрофильный бизнес.

— Это его желание, чтобы дочери занялись именно таким бизнесом. Конечно, металлургический завод — тоже интересно, но все-таки красивый профильный бизнес для женщины — это отель.

— Вы где-то учились управлять отелями?

— По образованию я журналист, правда, всегда занималась в основном fashion-бизнесом. Но я считаю, если у человека есть способности, он может делать все, к чему лежит его душа. В отельном бизнесе я начинала с малого, а когда приобрела опыт, стала заниматься более крупными проектами.

— С чего же Вы начинали?

— С Intercontinental.

— Ничего себе «малое»! Один из лучших отелей Киева!

— Не спорю, это один из лучших отелей на рынке. И это была отличная школа, потому что его открытие было очень тяжелым. К «пятерке» предъявляется множество строгих требований, необходимо было проводить много тренингов. Ну, и вы же знаете, что такое стройка. Постоянно срываются сроки. Из-за этих сроков уже не можешь спать ночами. У тебя перед глазами все время эта стройка.

— К тому же стройкой занимаются большие взрослые дяди, которые поначалу не воспринимают красивую молодую девушку всерьез...

— Это правда, ведь она, ко всему прочему, еще и дочка «самого главного». Но кажется, мне удалось с этим справиться. Особенность моей философии работы с людьми в том, что я не команду. Я не сижу и покрикиваю: «Пойди туда», «Сделай то...» Я объясняю, что мы команда и идем к одной цели. И все, что я требую, необходимо, чтобы достичь этой цели. Конечно, было непросто. Сложнее всего было доказать, что я могу, моему отцу. Потому что у родителей

всегда есть определенная предвзятость по отношению к своим детям. Думаю, мне это удалось. Я даже полюбила стройку. Для многих открытие отелей — это кошмар и ужас. Для меня, после всего пережитого, — большое удовольствие. Знаете, есть такой момент, когда двери отеля открываются впервые. И в это мгновение понимаешь — ты это сделал! Первые посетители говорят, как все красиво! А ты слушаешь и понимаешь, что во всем этом участвовал и все сделал хорошо.

— Сейчас Вы управляете отелем Riviera...

— Отелем Intercontinental занимается моя сестра. А я перешла в этот отель генеральным менеджером. Одновременно занимаюсь сдачей в эксплуатацию нашего нового отеля Fairmont.

— Вы принимали участие в создании проекта Riviera?

— Он создавался еще до меня. Но я все-таки приложила к нему свою руку. Вот эта терраса, где мы сидим, — моя идея. Такая же терраса есть и на седьмом этаже. Я считаю, что это очень красиво: вы можете сидеть и любоваться Подолом в маленьком зимнем садике. Помимо прочего, террасы увеличили площадь ресторанов. И пусть Riviera — бутик-отель, но многие люди все равно хотят проводить здесь свадьбы и другие мероприятия.

— В чем ее отличие от того же Intercontinental?

— Intercontinental и Fairmont — это большие машины. В них постоянно поток новых клиентов, делегаций. В Riviera более узкий круг постоянных клиентов, которые не любят суеты и не хотят сталкиваться с большим количеством людей.

— Вы, наверное, много путешествуете...

— Обожаю путешествовать. Я уже посетила очень много стран...

— И первым делом всегда осматриваете отель, в котором остановились?

— Не скрою, привычка остается — заезжаешь в новый отель и сразу начинаешь все осматривать — изучать, что как устроено. Знаете, меня поразили отели Гонконга. У них все построено как-то нетрадиционно. Скажем, ресепшн находится на последнем этаже, и ты не поднимаешься, а спускаешься к себе в номер. Впечатлил и один из отелей в Барселоне, выполненный в стиле модерн — из стекла и металлоконструкций. И у меня появилась идея когда-нибудь построить отель в таком же духе, потому что сейчас в Киеве мы создаем в основном классику, в чем-то смешанную со стилем ар-деко.

— Ваш самый любимый отель?

— Costes в Париже. Там потрясающая атмосфера — освещение, запах, музыкальное сопровождение — все продумано до мелочей. У них правильно отобраны клиенты — в этом отеле всегда останавливаются звезды.



“Жду появления нового поколения S-класса. Мне очень нравится эта машина”

— А где понравилось меньше всего?

— Мне не нравится в Америке. Я обожаю Нью-Йорк, но там все, как в «МакДональдсе». Возьмем отель Plaza — он не так давно был реконструирован, теперь вся отделка в нем белая. Но через три недели новый ремонт выглядит так, словно ему уже десять лет. А персонал только и ждет от тебя чаевых. Конечно, чаевые это тоже важно, но не до такой степени, когда консьерж тянет руку, просто требуя от тебя денег. Невольно думаешь, неужели у них все так плохо?

— Путешествуете с сыном?

— Очень часто. Вновь окунулась в мир аттракционов, дельфинариев. Стоишь два часа в очереди и думаешь, неужели и моим родителям приходилось терпеть все это? Кстати, сыну очень нравится путешествовать и жить в отелях. Он обожает завтраки в отеле. Приходит в садик и говорит: «Я люблю завтракать только в отеле». Другие дети его не понимают.

— Вы ездите за рулем?

— Иногда. Но я очень люблю машины. Недавно отдала маме свой S-класс, пока еду на внедорожнике и жду появления нового поколения S-класса. Мне очень нравится эта машина — она очень комфортная, большая и безопасная. В ней лучшая мультимедийная система, что очень важно, когда подолгу стоишь в пробках.

— Но следующее поколение появится, может быть, только через год...

— Не может быть, а он будет ровно через год!

— Я вижу, у Вас даже более достоверные источники, чем у Mercedesmagazine. А какую модель Вы заказали?

— Я в раздумьях. Возможно, вы мне поможете. Я хочу AMG, но у него нет полного привода. А на наших дорогах эта опция очень важна...

— Думаю, AMG — отличный выбор для тех, кто любит драйв. А по поводу 4 Matic... Мне кажется, что S-класс настолько напичкан вспомогательными системами и системами безопасности, что Вам нечего беспокоиться...

— Спасибо, но я все-таки еще подумаю...

Свідчення про державну реєстрацію друкованого ЗМІ КВ № 14119-3090ПР від 20.06.2008

ПЕРШИЙ В УКРАЇНІ ЖУРНАЛ



МИ ЗНАЄМО, ЯК СТВОРИТИ ОСОБЛИВИЙ ДІМ

ПРО МИСТЕЦТВО ДЕКОРУВАННЯ

ДРАЙВ

АБСОЛЮТНАЯ ГАРМОНИЯ

Новый Mercedes-Benz В-класса задает тон в классе компактных автомобилей.

текст Мартин Трокнер фото Дэвид Фиш



СТИЛЬ: ТОВЯС ФРЕРИКС (TOVIAS FREERICKS); АССИСТЕНТ БЪРНИНГХАЙШЕР (BIANCA FLIEßNER); ПРИЧЕСКА И МАКΙΑЖ: АЛЕКСАНДР ХОФМАН (ALEXANDER HOFMANN) / ARTISTGROUPMERAU.COM

Тонкие линии: даже наружные зеркала аэродинамически оптимизированы

Д Р А Й В

Этот автомобиль
безусловно станет
НОВЫМ ХИТОМ



Форма капли отражает влияние
естественных форм на дизайн

ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ

B-CLASS

В 200 BlueEfficiency

Двигатель / Мощность
1,6-литровый
с 4 цилиндрами, 115 кВт
при 5000 об/мин.;
макс. крутящий момент
250 Нм при 1250-4000 об./
мин.

Коробка передач
7G DCT с двойным
сцеплением Acceleration
0-100 km/h (62 mph)
in 8.4 s

Ускорение
0-100 км/ч за 8,4 с

Максимальная скорость
220 км/ч

Расход топлива
городской режим:
8,3-7,9 л премиум/100 км
загородный режим:
5,0-4,7 л премиум/100 км
смешанный режим:
6,2-5,9 л премиум/100 км

Выбросы CO₂
(смешанный режим)
145-138 г/км Cd 0.27

Багажный отсек
486-1545 л

Приведенные выше данные
не относятся к конкретному
автомобилю и не являются
частью коммерческого
предложения, они служат
исключительно для сравнения
различных моделей.

WWW.MERCEDES-AMG.COM

Е

Если у вас был шанс посидеть за рулем Mercedes-Benz В-класса, вы уже наверняка знаете, что в премиум-сегменте компактных автомобилей попросту нет равных этой модели.

Один взгляд на приборную панель sports tourer убеждает, что это машина, в которой дизайн и функциональность играют ключевую роль. Серебристые вентиляционные отверстия напоминают двигатель реактивного самолета, а центральный дисплей как будто парит над приборной панелью. Дизайн кабины формируется технологией, но при этом не теряется в ней. Качество исполнения и материалов истинно мерседесовское.

Комната отдыха

Новый автомобиль В-класса почти на 5 см ниже своего предшественника, тем не менее даже водители, рост которых превышает 1,90 м, могут быть уверенными, что у них над головой еще остается достаточно места. Вдоволь свободного пространства и у задних пассажиров. Размещение объемного багажа также не станет проблемой. Если вам нужно больше места, можно сложить спинки задних сидений.

По количеству систем безопасности компактный В-класс мало чем отличается от люксовых седанов марки. Доступная в качестве опции система предупреждения столкновений, работающая при помощи радара, уменьшает риск возникновения аварии. Специально для В-класса инженеры разработали мощный, но очень экономичный 1,6-литровый 4-цилиндровый бензиновый двигатель. Турбонаддув вместе с прямым впрыском и функцией ECO старт/стоп обеспечивает максимум лошадиных сил при минимальном расходе топлива.



VIP-область

Пассажиры sports tourer могут наслаждаться эксклюзивной безопасностью. В-класс даже может предупреждать водителя о возможном наезде сзади, приводя тормоза в боевую готовность

Форма капли отражает влияние естественных форм на дизайн



На гастролях:
дисплей «плавает» над вентиляционными отверстиями, привнося в интерьер элемент «высокой точности»



В бардачке есть все, что может вам понадобиться в дороге



Заметили? При нажатии педали газа автомобиль В-класса, ни секунды не раздумывая, срывается с места. Секрет в новаторской двухдисковой трансмиссии, разработанной Mercedes-Benz. Инновационная 7G-DCT настолько молниеносно реагирует на рост оборотов двигателя, что можно подумать, будто мы имеем дело не с «автоматом», а с механической коробкой передач.

Конечно, обтекаемый

Облик нового sports tourer подчеркивает его динамичность, спортивные наклонности автомобиля становятся очевидными еще до того, как он тронется с места. Возьмем, к примеру, рельефные линии на боках, которые изгибаются круто вверх и назад, — с их помощью дизайнерам удалось добиться, чтобы автомобиль компактного В-класса казался длиннее. Добавляют силуэту динамизма также изящные новые фары и широкие слегка изогнутые задние фонари.

В Mercedes-Benz отмечают, что аэродинамические качества новой модели были приоритетными еще на стадии начальных эскизов нового В-класса. Здесь дизайнеры черпали вдохновение у природы, придав основным формам автомобиля сходство с каплей воды.

Многочисленные оптимизации и «умные» элементы дизайна, такие, как скобы на наружных зеркалах, позволили снизить Cd до 0.26. Эти аэродинамические хитрости приводят к уменьшению расхода топлива, позволяя автомобилям нового В-класса экономить до полулитра бензина на 100 км. Экономичность, возможно, не то свойство, которое делает нас поклонниками Mercedes-Benz. Но это лишнее свидетельство уровня технологий, присущих марке.

Інтернет-трейдинг — Ваш безпрограшний бізнес



Гроші — це те, що дає людині незалежність. Саме вони відіграють важливу роль у політиці та економіці. Вони здатні вирішити всі проблеми та подарувати фінансову незалежність. З грошима можна все! Адже недарма кажуть, що сила мільйонів — у нулях. А щоб Ви могли володіти такою силою, необхідно обрати вірний спосіб заробітку.

САМ СОБІ КЕРІВНИК — МРІЯ, ЯКА МОЖЕ СТАТИ РЕАЛЬНІСТЮ!

Ще одна з переваг інтернет-трейдингу — можливість самостійно вирішувати питання, скільки часу витратити на торгівлю. Саме так: трейдинг не вимагає від Вас постійного перебування перед монітором комп'ютера. Ви можете укласти кілька угод на день, або здійснювати торговельні операції усього кілька разів на тиждень.

Крім того, міжнародний валютний ринок Форекс працює цілодобово, тому Ви обираєте самі — працювати вдень чи вночі. При цьому Ви можете перебувати в будь-якому місці. Сьогодні програмне забезпечення для трейдингу підтримують усі сучасні гаджети: ПК, КПК, iPhone та смартфони. Достатньо встановити відповідну програму — і все: Ви вже заробляєте де та коли завгодно.

ЗАРОБИТИ КУПУ ГРОШЕЙ — ЗОВСІМ НЕ ПРОБЛЕМА ДЛЯ ТИХ, ХТО ПРАЦЮЄ З «FOREX MMCIS group»!

Для того щоб кожна торговельна угода, починаючи з першої, приносила прибуток, Вам потрібен надійний партнер. Саме таким стане для Вас дилінговий центр «FOREX MMCIS group». Багаторічний досвід роботи компанії дозволяє надавати послуги, які відповідають світовим стандартам.

Варто зазначити, що дилінговий центр «FOREX MMCIS group» орієнтований на співпрацю як із професіоналами, так і з тими, хто лише починає робити перші кроки на міжнародному валютному ринку. Компанія допомагає усім своїм клієнтам досягти найвищих фінансових результатів на ринку Форекс.

Особливу увагу варто звернути на неймовірно вигідну бонусну програму. Тільки клієнти компанії «FOREX MMCIS group», відкривши та поповнивши рахунок на суму до 1000 доларів США, гарантовано отримують бонус 50% на свій депозит.

Більше 100 000 трейдерів уже успішно торгують на валютному ринку з «FOREX MMCIS group». Почніть і Ви заробляти реальні гроші!

Окрім цього, усі бажані — початківці або більш досвідчені трейдери — можуть скористатися ексклюзивною пропозицією від дилінгового центру «FOREX MMCIS group». Компанія зробила революцію на валютному ринку, впровадивши безкоштовні Форекс-

Щоденно з'являються нові можливості, у тому числі ті, які дозволяють заробити колосальні суми та реалізувати свій потенціал. До речі, сьогодні кожен другий українець починає шукати таку можливість саме в глобальній мережі. Справді, інтернет відкриває величезні перспективи. Однак виникає питання: чи всі варіанти заробітку через інтернет дійсно здатні принести бажаний прибуток?

Усі — безумовно, ні. Але торгівля на міжнародному валютному ринку Форекс — безпрограшний варіант.

ДОВІДКА: Міжнародний валютний ринок Форекс (Forex, іноді FX, від англ. FOREIGN EXchange — обмін іноземної валюти) — ринок міжбанківського обміну валют за вільними цінами (котирування формуються без обмежень або фіксованих значень). «Форекс» — найбільший ринок у світі, щоденний його обіг сягає 4 трильйонів доларів.

Варто зазначити, що у всьому світі професія трейдера визнана однією з найпрестижніших. І в Україні інтернет-трейдинг вже давно не є чимось екзотичним. Адже робота на валютному ринку — це не тільки поважний статус, колосальний прибуток і втілення стабільності, але й повна свобода дій!

До того ж секрет популярності трейдингу простий: на міжнародному валютному ринку Форекс падіння однієї валюти означає зростання іншої. При цьому завжди є ті, хто хоче продати або купити ту чи іншу грошову одиницю. Виходить, що навіть світова економічна нестабільність не зможе Вам завадити заробити бажані гроші. Мільйони людей вже зробили вибір на користь трейдингу. Сьогодні вони успішно працюють на міжнародному валютному ринку Форекс і про іншу роботу навіть не мріють.

УСПІШНИМ ТРЕЙДЕРОМ МОЖЕ БУТИ КОЖЕН — ЖОДНИХ ОБМЕЖЕНЬ!

Деякі роки тому 82-річна німкеня Інгеборен Моц довела всьому світу, що заробити на коливаннях валют здатний кожен. Фрау Моц заробила на біржі понад мільйон доларів менш ніж за рік. Зараз ринок Форекс приносить їй понад 10 000 доларів щоденно. Неймовірно великі гроші!

турніри з реальними грошовими винагородами. Торговельні операції виконуються швидко — і кошти примножуються на очах. При цьому Ви не витрачаєте ні копійки. Усі переможі отримують справжні гроші і можуть зняти їх у будь-яку мить. Адже призовий фонд формується за рахунок дилінгового центру.

Форекс турніри наочно підтвердили, що заробити з нуля на міжнародному валютному ринку може кожен. І зовсім неважливо, скільки років Ви займаєтеся інтернет-трейдингом.

До речі, для тих, кому бракує часу самостійно торгувати, передбачена послуга «Довірче управління». Передавши гроші керуючим трейдерам компанії «FOREX MMCIS group», Ви отримаєте високий дохід без ризику для власного гаманця. Дилінговий центр рекомендує тільки кваліфікованих трейдерів, які проходять жорсткий відбір та перевіряються службою безпеки компанії. Тому примножувати Ваш статок будуть справжні професіонали.

Якщо у Вас виникли питання і Ви хочете отримати на них вичерпні відповіді, можете бути певні: у консультаційному центрі «FOREX MMCIS group» вирішать будь-яку проблему та допоможуть Вам стати успішним трейдером.

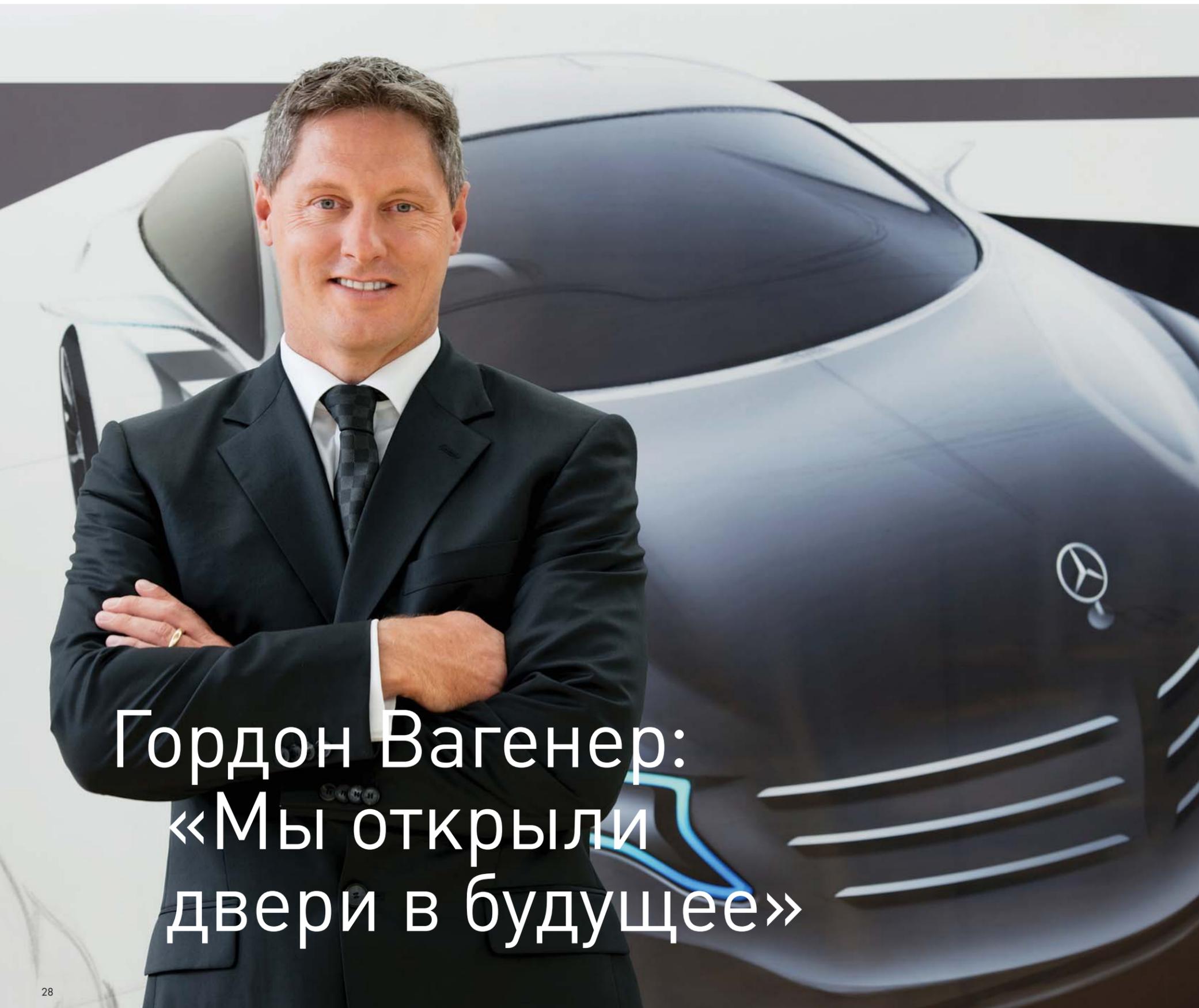
Працівники консультаційного центру — справжні професіонали, які досконало знають свою справу. Вони підтримують трейдерів з перших днів роботи на валютному ринку, надають їм практичні поради та забезпечують найповнішою і найсвіжішою інформацією.

МІСІЯ КОМПАНІЇ: створити максимально комфортні умови для тих, хто тільки робить свої перші кроки в трейдингу.

Команда дилінгового центру «FOREX MMCIS group» прагне зробити інтернет-трейдинг по-справжньому прибутковим, доступним та комфортним для кожного.

Тепер Вам відомі всі переваги інтернет-трейдингу з «FOREX MMCIS group». І Ви точно знаєте, який з нині існуючих видів бізнесу є безпрограшним!

Дилінговий центр «FOREX MMCIS group» запрошує всіх бажаних завітати до консультаційного центру, який знаходиться за адресою: м. Київ, вул. Мечникова, 2а, 20-й поверх (Бізнес-центр «Парус»). Записатися на прийом можна за тел.: +38 (044) 528-07-08



Гордон Вагенер:
«Мы открыли
двери в будущее»

Гордон Вагенер родился 3 сентября 1968 года в городе Эссен. Изучал промышленный дизайн в университете Эссена, а затем прошел специальный курс по созданию дизайна транспортных средств в Лондоне. В 1995 году началась его профессиональная карьера в качестве дизайнера автомобильного экстерьера, а два года спустя Вагенер решил работать для марки Mercedes-Benz в Зиндельфингене. В 1999-м он возглавил команду дизайнеров экстерьера и интерьера автомобилей и разработал вместе с ними модели GL, ML и R-класс. 2002-й стал годом, когда Гордон Вагенер взял на себя руководство дизайнерской работой над моделями A-, B-, C-, E-классов, а также CLK и CLS. С 2006 года он возглавлял отдел перспективных разработок и руководил также дизайнерскими студиями Mercedes-Benz в Калифорнии и Японии. С середины 2008 года Гордону Вагенеру поручено руководство департаментом дизайна Mercedes-Benz, сотрудники которого работают в разных частях света. Вагенер сменил на этом посту ушедшего на пенсию профессора Петера Пфайффера, посвятившего штутгартской автомобильной марке около 40 лет своей жизни. Как и его предшественник, Гордон Вагенер принадлежит к числу идейных первопроходцев. Вместе со своей командой он активно демонстрирует, каким может стать автомобиль премиум-класса завтрашнего дня.

— Г-н Вагенер, в этом номере нашего журнала мы рассказываем о студии дизайна Mercedes-Benz в Пекине. Почему Вам просто не пригласить талантливых дизайнеров к себе в Германию?

— Китай сегодня — чрезвычайно важный рынок для всех автопроизводителей. Именно поэтому мы и открыли собственную дизайн-студию в Пекине. Несмотря на глобализацию, национальные дизайн-школы вполне различимы, чем мы и стараемся активно пользоваться. С помощью наших дизайн-студий в Лос-Анджелесе, Токио, Кома и Пекине мы создали основу для творчества на ключевых рынках. Эти студии являются своего рода сейсмографами, чутко улавливающими новые тренды в искусстве, культуре и архитектуре. Мы отслеживаем глобальные тенденции, чтобы создавать автомобили, пользующиеся успехом во всем мире. И роль этого глобального измерения трудно переоценить.

— У покупателей на разных континентах свои предпочтения. В Китае, как и многих других развивающихся странах, больше любят кузова седан.

— Времена меняются. Автомобили с типом кузова, как у B-класса или универсала C-класса, которые присутствуют в нашем модельном ряду уже много лет, стали вдруг особенно популярны. Причем не только в Европе. Такое смещение предпочтений от формы классических седанов в сторону других типов кузова называют «европеизацией» дизайна. Очень интересно было бы знать, где мы окажемся в этом смысле через 10 лет.

— Автопроизводители сейчас стараются унифицировать модельную линейку под некий корпоративный стиль. Вы поддерживаете это стремление?

— Сейчас наши модели достаточно серьезно отличаются друг от друга с точки зрения дизайна. Модельный ряд Mercedes-Benz достаточно широк, в нем присутствуют автомобили разных габаритов. С самого начала, когда я стал заниматься дизайном всех



“Наша модельная линейка — это шахматные фигуры”

автомобилей Mercedes-Benz, я рассматривал эту философию как изготовление шахмат: все фигуры должны быть разными, но играть в одной команде. Мы хотели бы, чтоб наши модели и далее существенно отличались друг от друга, а не напоминали знаменитую русскую матрешку, когда одна машина отличается от другой только тем, что она меньше. Такому решению, кстати, следуют и некоторые наши конкуренты.

— Чего ждать от следующих поколений Mercedes-Benz? Строгой огранки или возвращения к мягким линиям?

— Главная наша задача сейчас — сделать дизайн автомобилей более эмоциональным, более привлекательным. Что касается конкретных деталей, то по нашим концепт-карам можно отследить процесс эволюции отдельных элементов дизайна. К слову, дизайн нашего последнего концепта А-класса очень близок к серийному автомобилю — можно даже забыть о том факте, что концепт трехдверный, а серийная модель будет иметь пять дверей. Именно А-класс совершенно четко показывает, в каком направлении мы движемся в дизайне, насколько он привлекателен с точки зрения динамики и эстетики. Он будет гораздо интереснее того, что сейчас предлагают другие немецкие премиум-марки.

— А каким станет новый S-класс? Представляю, насколько сложно поднимать планку еще выше, когда взята, казалось бы, максимальная высота.

— В настоящий момент я не могу раскрывать вам все карты. Скажу только, что следующее поколение S-класса будет совершенно новым творением, которое по-новому заставит взглянуть на весь данный сегмент автомобилей. Безусловно, это будет скорее революция, чем эволюция. Но, разумеется, в рамках привычных ценностей марки Mercedes-Benz. Могу заверить, что такие традиционные вещи, как задний привод, в автомобиле непременно останутся.

— Время от времени концерн Daimler сотрудничает с другими производителями в разработке новых моделей. Говорят, на основе платформы В-класса будет построен новый японский автомобиль премиум-класса...

— Двигатель нового А-класса действительно является продуктом кооперации между одним из французских концернов и Daimler AG. Совместно с французами мы будем развивать дальнейшие поколения автомобилей Smart. Но все, что мы делаем, касается в основном технологической платформы, на которой мы будем строить совершенно разные по дизайну автомобили.

— Недавно британцы показали концепт DC 100, по мотивам которого будет разработано новое поколение их леген-

дарного внедорожника. Планирует ли и Mercedes-Benz когда-нибудь создать новый Gelendewagen?

— Что касается G-класса, то он выпускается более 30 лет и, скорее всего, следующие 30 лет этот автомобиль будет производиться в том же виде. Конечно, мы время от времени проводим обновления этой модели, своего рода рестайлинг, который затрагивает силовые агрегаты, системы безопасности и многое другое. Фактически, мы постоянно доводим нашего «патриарха» до уровня современных авто. Но внешне G-класс остается таким же — иконой нашего внедорожного модельного ряда.

— Насколько новые технологии оказывают влияние на дизайн? Что для Вас первично при разработке новых моделей?

— Это вопрос о том, что появилось первым — яйцо или курица? Для меня, как для дизайнера, конечно, дизайн первичен, и разработка автомобиля должна начинаться прежде всего с дизайна. С точки зрения платформы тут ничего не нужно изобретать: автомобиль остается четырехколесным транспортным средством. На этой платформе строится прототип, который должен отражать определенное видение автомо-

биля, но платформа типична, и главенствующую роль играет дизайн.

— В какой мере на дизайн влияют предпочтения покупателей?

— У нас в компании действительно есть подразделение, которое собирает предложения и запросы клиентов Mercedes-Benz. Но мы к этому не имеем никакого отношения. Пусть несколько провокационно звучит, но в том, что касается дизайна, мы, как правило, не нацелены использовать подобные «пожелания». Во-первых, это замедлило бы нашу работу. Во-вторых, мнения высказываются слишком разные. В-третьих, пожелания клиентов ориентированы на требования сегодняшнего дня, мы же должны смотреть дальше, в завтрашний и даже послезавтрашний день. Это связано с длительностью разработки автомобиля и его производства. Конечно, мы анализируем мнения и пожелания, но это не значит, что мы их должны использовать.

— Есть ли у Вас любимый автомобиль, который бы Вас вдохновлял?

— Меня вдохновляет тот автомобиль, над которым я работаю в настоящее время. К

“Для меня дизайн первичен”

сожалению, я не имею права сейчас о нем рассказывать. Но могу откровенно признаться, что меня впечатляет дизайн спортивных купе одной из немецких люксовых марок. Эти машины традиционно считаются эталоном такого рода авто. Глядя на них, мы создали SLS AMG. Мне кажется, наша новая модель позволяет по-новому интерпретировать традиционные ценности спортивных купе и задать новую планку в этом классе автомобилей. Чего больше в SLS AMG — взгляда в историю или прогрессивных веяний? Нашей целью было создать самый красивый серийный автомобиль XXI века. И действительно, глядя на него, люди узнают элементы, заимствованные из прошлого. Верно также и то, что, создав SLS AMG, мы открыли дизайну Mercedes-Benz двери в будущее. ●



F700 — один из концептов, демонстрирующий будущее S-класса

Сердце и душа КОВБОЯ



Ни один Mercedes-Benz так не напоминает американца, как М-класс. И никто так не олицетворяет дух Америки, как ковбой. Для проведения небольшого генеалогического исследования мы отправляемся в Техас на последней версии SUV.

текст Юрген Калва фото Маркус Болсингер

Д Р А Й В



«Джордж Ранч» — музей под открытым небом, демонстрирующий, какой была жизнь в Техасе много лет назад

Назад к корням

Столетие назад лошади были единственным средством передвижения по бездорожью Техаса. На смену им пришли автомобили. А теперь — новый М-класс



ML 350 BlueTEC немного шире и короче своего предшественника

Задняя стойка нового М-класса напоминает стилизованное клеймо



Д Р А Й В

Этот SUV — лучшая лошадь в конюшне, имеющая постоянный привод на все колеса и противобуксовочную систему. Новый ML — идеальный компаньон для путешествий по проселочным дорогам, пролегающим в стороне от центральной магистрали



ДРАЙВ

Покажи им, ковбой!

Представьте себя несущимся по пыльным грунтовым дорогам с невозмутимой уверенностью Джона Вейна, скачущего галопом по бесконечной прерии. С новым М-классом возможно все!

Из гущи небоскребов делового центра Хьюстона всего час езды до того места, где мы постараемся лучше понять не только этот регион, но и уникальный характер нашего автомобиля. Маршрут 59, ведущий на юго-запад, прямой, как ружейный ствол. В пути двигатель нашей новой модели Mercedes-Benz ML 350 BlueTec почти не слышен, поскольку окружающий транспорт — в истинно американской манере — неторопливо движется со скоростью 65 миль в час. Мы на пути в «Джордж Ранч» — ферму-музей под открытым небом, где туристы имеют возможность погрузиться в будничную жизнь Техаса, какой она была сто лет назад. Со всех сторон ранчо обступили поля для гольфа, торгово-развлекательные центры и пригородные жилые районы, растущие вокруг Хьюстона с поразительной быстротой. Тысячи школьников приезжают сюда на экскурсии, молодые пары венчаются в местной баптистской часовне. Здесь даже есть зал для всадников, настолько обширный, что в нем вполне хватило бы места для проведения родео.

Новый М-класс — идеальный автомобиль для нашей увлекательной прогулки в историю США, ведь он истинно американский — собран в штате Алабама, откуда экспортируется по всему миру.

Корни М-класса, конечно, в Штутгарте, но импульс к его созданию зародился в Америке. В 70-80-е годы прошлого века распространенные в США полугрузовые автомобили-пикапы постепенно эволюционировали в класс внедорожников, которые стали покупать не только для выездов за город. К тому времени Mercedes-Benz уже имел опыт в создании внедорожной техники. Сконструированный поначалу для нужд армии, G-класс и сейчас считается одной из лучших машин своего класса — по проходимости, надежности и выносливости ему трудно найти равных. Но для завоевания массового покупателя нужен был несколько иной автомобиль — более роскошный и комфортный, который взял бы все лучшее как от внедорожника, так и от легкового седана. Так 14 лет назад появилось первое поколение М-класса. С тех пор во всем мире продано более миллиона этих роскошных немецких SUV из Алабамы.



Д Р А Й В

Меньше бензина, пожалуйста!

Мы плавно проезжаем мимо вездесущих фирменных логотипов и рекламных постеров, прямо и косвенно напоминающих о том, откуда берут свое начало богатство и высокая самооценка Техаса. Благополучие штата основано на добыче нефти, которую здесь добывают уже сотню лет. Однако растущие цены на бензин заставили американцев пересмотреть свои водительские привычки, и даже здесь, на родине SUV, автовладельцы меняют свои взгляды. Да-да, в Техасе стали обращать внимание на расход топлива — при выборе автомобиля его экономичность теперь играет немалую роль.

ML 350 BlueTec в этом отношении даст фору кому угодно — ему нужно на четверть меньше топлива, чем его предшественнику. В смешанном цикле движения большая и мощная машина потребляет как малолитражка — от 6,8 до 7,4 литра на 100 км. С таким вот аппетитом 3-литровый шестицилиндровый дизельный двигатель выдает впечатляющие 190 кВт мощности.

Мы делаем небольшой поворот налево на проселочную дорогу 762 и вскоре въезжаем на территорию «Джордж Ранч». Все здесь выглядит в точности так, как и сто лет назад, когда лошади были единственным средством передвижения по бездорожью, а ковбои работали на огромных ранчо, присматривая за миллионами техасских лонгхорнов и выпасая их на открытых пастбищах вдоль железных дорог. В формирующейся нации ковбои быстро стали символизировать присущее американцам отношение к жизни.

Сейчас лошадей на дорогах скорее можно увидеть в трейлере, прицепленном к мощному авто с сотнями лошадиных сил под капотом. Современными ковбоями стали водители грузовиков.

Заглушив едва различимое сопрано дизельного двигателя, мы выбираемся из машины и бросаем взгляд вокруг. Несмотря на влажный воздух, дует сильный бриз.

На мосту через реку вывешены предупреждения об аллигаторах. ▶

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

M-CLASS

ML 350 BlueTec 4Matic

Двигатель / Мощность
3-литровый
6-цилиндровый
190 кВт при 3600 об./мин.;
максимальный крутящий момент 620 Нм при 1600-2400 об./мин.

Коробка передач
7G-Tronic Plus
7-скоростная автоматическая

Ускорение
224 км/ч за 7,4 с

Максимальная скорость
224 км/ч

Расход топлива
городской цикл:
8,4-7,8 л премиум/100 км
загородный цикл:
6,8-6,3 л премиум/100 км
смешанный цикл:
7,4-6,8 л премиум/100 км

Выбросы CO₂
(комбинированный режим)
194-179 г/км
Cd 0.34

Приведенные выше данные не относятся к конкретному автомобилю и не являются частью коммерческого предложения, они служат исключительно для сравнения различных моделей.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM



Управление мультимедийной системой расположено на центральном дисплее



Корпоратив по-німецьки

0 800 50 22 50

Бізнес по-німецьки

www.forum.ua

ДРАЙВ



Дальние родственники: две лошади неожиданно встретились с 255 лошадиными силами

Движущийся огонек.

Запасы нефти все больше истощаются, даже в Техасе. Но ML 350 BlueTEC потребляет на 25 процентов меньше топлива, чем его предшественник

Усыпанные гравием дорожки и холмистые луга делают ранчо идеальным испытательным полигоном для нашего SUV третьего поколения, чей особенный, хотя и вполне современный внешний вид напоминает об удачливом потомке техасской скотоводческой династии. Без сомнения, пара ковбоев втайне оказывали помощь в разработке нового шасси W 166. Чем еще можно объяснить харизматичную мужественность его облика? Передняя часть последней модели Mercedes-Benz ML отличается принципиально новыми фарами, которые удачно сочетаются с уже хорошо знакомой нам формой решетки радиатора и трехлучевой звездой. Светодиодные фары дневного света встроены в передний бампер, тогда как крыша

опущена ниже и оснащена спойлером. Внешность нового автомобиля, безусловно, самая спортивная из всех моделей ML. Пейзажи за окнами автомобиля, несущегося по усыпанной гравием дорожке в живописном «Джордж Ранч», пробуждают в памяти образы старых вестернов. Кроме постоянного привода на все колеса и электронной противобуксовочной системы в стандартную комплектацию ML 350 BlueTEC входит специальный внедорожный режим. Активируемый одним прикосновением, он помогает водителям даже в самой непроходимой местности передвигаться с невозмутимой уверенностью Джона Вейна, преследующего очередного гангстера. Автомобиль также

способен буксировать до 3,5 тонны — это может пригодиться, если вы захотите взять парочку лошадей для конной прогулки. M-класс производит впечатление современного SUV, сочетающего в себе дисциплинированного спортсмена высочайшего класса и хрестоматийного ковбоя, овеянного романтическим ореолом: высокий, красивый, выносливый, немногословный и неуязвимый. Наше посещение «Джордж Ранч» подходит к завершению. Мы возвращаемся на маршрут 59. Но в ушах все еще звучат топот лошадиных копыт и победоносные возгласы «Йи-ха!», которыми ковбои обычно сопровождают удачный бросок лассо. ●

ХУДОЖЕСТВЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ: САММАР САЛАХ; ПРИЧЕСКА И МАКИЯЖ: КЭРОЛ ВЕЙТЕНЕР; МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ: «ДЖОРДЖ РАНЧ», ХЬЮСТОН.

СИНХРОННЫЙ ПЕРЕВОД



www.tris.ua

(044) 590-59-04

- Работаем по всей Украине
- 18 лет опыта
- Переводы узкой специализации
- Современное оборудование для конференц-сервиса



С О В Е Р Ш Е Н С Т В О



Комфортная старина

текст Кирилл Андреев



испытывали ностальгию по утраченной роскоши королевского двора. Впрочем, память о прошлых временах — лишь одна из основ коллекционирования. Антикварные предметы лучше, чем что-либо иное, свидетельствовали о статусе хозяина дома и его финансовых возможностях.

Однако умение искусно сочетать антиквариат и современную мебель возникло гораздо позже, когда на смену «историческому интерьеру», выдержанному в едином стиле, пришла эклектика и появилось понимание того, что в полной мере выразить свою индивидуальность с помощью интерьера можно, лишь смешав стили и эпохи. Как ни странно, но популярности антиквариата во многом способствовали американцы. Европейцы традиционно больше думают о чистоте стиля, тогда как жители Северной Америки более открыты новому, любят неожиданные сочетания. Для американских дизайнеров важнее не воссоздание прежних эпох, а переключки с ними. Неудивительно, что именно в Америке так много знаменитостей владеют крупными коллекциями мебели.

«В коллекции Мадонны есть вещи 40-х годов и произведения 60-70-х годов XX века, но все предметы уникальны — всегда с сумасшедшинкой и, как правило, в единственном экземпляре», — рассказывает Виктор Гасту, совладелец одной из самых влиятельных парижских галерей Galerie Yves & Victor Gastou.

По словам галериста, Билл Гейтс, актеры Сальма Хайек и Ричард Гир предпочитают мебель в стиле ар-деко, считая его последним великим стилем в искусстве (причину популярности мебели ар-деко Гасту объ-

ясняет тем, что «это стиль Людовика XV и Людовика XVI, но освобожденный от барочного излишнего орнамента, при этом он связывает традиции прошлого с современностью»). Впрочем, во Франции также есть немало людей, известных своими коллекциями, — это модельер Карл Лагерфельд, магнат Бернар Арно и экс-президент Жак Ширак.

Увы, у нас слово «антиквариат» чаще вызывает... недоверие: слишком уж много было скандалов, связанных с подделками. Есть и еще одна причина, почему, имея роскошные коллекции, скажем, фарфора или оружия, наши коллекционеры остаются равнодушными к мебели. «Большинство состоятельных людей испытывают какой-то иррациональный страх перед старой мебелью, — говорят галеристы. — Считается, что она аккумулирует чужую дурную энергетику».

В результате в современных киевских и московских интерьерах соседствуют артефакты из Древнего Китая, шедевры живописи стоимостью в миллионы и итальянская... штампованная мебель. «Мы готовы выложить немалые деньги за мебель, но новую, которая близка и понятна, например, фабричные изделия Armani Casa и Francesco Molon, — делится своими мыслями один известный московский декоратор. — Поэтому, используя антиквариат, я обычно говорю «старинные предметы» или «винтаж», тогда заказчики реагируют гораздо спокойнее».

«С технической точки зрения копии, бесспорно, лучше оригинала, в них нет начальной мысли мастера, — считает эксперт Сурия Садекова. Кроме того, фабричная мебель теряет в цене, как любая другая вещь. В отличие от антиквариата.

«Если вы покупаете мебель Armani, то ее цена сразу падает на 90 процентов, — рассказывают галеристы. — А мебель ар-деко ежегодно дорожает на 20 процентов». При этом цена антикварного столового гарнитура может колебаться на уровне 15-20 тысяч евро, а за один стол Armani Casa, которых ежегодно производится тысячи, придется заплатить не менее 30 тысяч евро.

Но даже покупая антиквариат, мы редко придаем ему тот же смысл, что и западные коллекционеры. По словам дизайнеров, в домах наших соотечественников ан-

Высокое искусство декорирования не может существовать без старинных вещей. Предметы старины придают интерьеру особый шарм, смысловую насыщенность, повышают его статус, а следовательно, и статус владельца. Но главное — без антиквариата интерьер мертв. Покупая его, мы хотим привнести в свою обстановку некую «историю», пусть даже и вымышленную. И неважно, где находится наша квартира или дом. В классическом

ню-йоркском пентхаусе с видом на Центральный парк должен быть и французский комод эпохи Людовиков, и персидский ковер, и ампирные канделябры. Как ни странно, но антиквариат доступнее, чем принято считать. Приобрести комод двухвековой давности иногда проще, чем современную брендовую мебель, срок доставки которой может занимать полгода. Кроме того, любое антикварное приобретение приносит гораздо больше удовольствия — ведь это уже не просто покупка, а пополнение коллекции.

Первыми коллекционерами мебели принято считать англичан. После революции во Франции началась распродажа великолепных гарнитуров из королевских резиденций и замков аристократии. Для покупателей с берегов Туманного Альбиона это была сказочная пора: за довольно небольшие суммы они приобретали настоящие шедевры, которыми славилась дворцовая обстановка Версаля. А в середине XIX века мода на коллекционирование мебели пришла и к самим французам. Состоятельные буржуа

“Билл Гейтс, актеры Сальма Хайек и Ричард Гир предпочитают мебель в стиле ар-деко”



“Вещи должны жить в доме, ими надо пользоваться, как сто или двести лет назад”



тиквариат зачастую безжизнен, как в музее, тогда как в Европе и Америке старинными предметами пользуются в повседневной жизни. «Чтобы старый комод зажил новой жизнью, его нужно вписать в интерьер другой эпохи, а стол должен оставаться столом, даже если он стоит миллион, — утверждают галеристы. — В отличие от европейцев или американцев, наши клиенты предпочитают антикварные зеркала, комоды, люстры, бра, то есть вещи, с которыми владелец физически меньше контактирует, а не кресла и диваны, даже если они представляют художественную ценность. На самом деле антиквариат не должен быть неприкасаемым. Жилой дом — не музей с экспонатами, которые запрещается трогать руками. Вещи должны жить в доме, ими надо пользоваться, как сто или двести лет назад».

Где лучше всего приобрести антиквариат? Бесспорно, там, где и появилась самая изящная в мире мебель, — в Париже. Побывав там, нельзя не посетить три галереи, которые уже много десятилетий считаются лучшими в своем деле.

Perrin Antiquaires — галерея Жака Перрена. Мэтр начал карьеру 50 лет назад — на блошином рынке Марше о Пюс. В 1960-м открыл свою первую галерею, а в 1986-м уже Версаль покупал у него бюро, украсившее дворец в 1745-м (среди прочих клиентов Perrin — например, калифорнийский Музей Гетти). «Мы — коллекционеры для коллекционеров», — уточняет сын мэтра Патрик Перрен, ведущий бизнес совместно с отцом. В самом деле, все восемь залов Perrin Antiquaires — это даже не галерея, а сказочная сокровищница для тех, кто знает толк в секретерах, козетках, креслах и вообще в мебельном искусстве времен Людовиков с XIV по XVI. В Perrin Antiquaires не любят называть цены для удовлетворения праздного интереса. Могут намекнуть лишь на порядок. Так, великолепный ампириный диван на львиных лапах был не так давно продан примерно за 400 тысяч евро, а не менее потрясающая софа того же периода — за 100-200 тысяч. Но если вам действительно нужны вещи из будуара Марии-Антуанетты или интересует свадебный кофр времен Людовика XIV (с любовно подобранной в пандан консолью — черепаховый панцирь, полированная бронза), семья Перрен выполнит ваш заказ лучше, чем кто-либо. «Вы

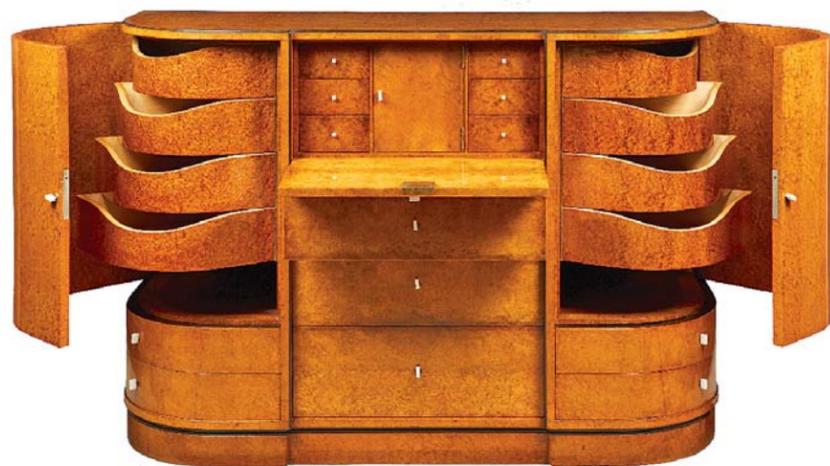


“Разбирается в искусстве лишь один клиент из тысячи”



можете быть полностью уверены, — убеждает Патрик, — вся наша мебель музейного уровня. Мы не держим никаких рядовых экземпляров «для декора». Среди ценителей Perrin считается довольно чопорным местом. Здесь не стесняются называть вещи своими именами. «Разбирается в искусстве лишь один клиент из тысячи, — улыбается Перрен-младший. — Остальным помогают потратить их деньги советники по искусству. Впрочем, просто богатые люди тоже у нас покупают, даже если не очень хорошо понимают, что именно они приобретают. Нередко случается, что через полгода они возвращаются со словами: мы понимаем, что купили очень хорошую вещь, но теперь мы хотим уникальную».

Галерея Aveline была основана сто лет назад антикваром Морисом Росси. Сегодня здесь главная — его внучка Морелла Росси-Моссери. Она лично встречает посетителей. Неизменно рядом с хозяйкой любимая такса Филио. Aveline специализируется на антиквариате XVIII века. Однако иногда в Aveline попадают предметы искусства начала XIX века, если они имеют выдающуюся культурную ценность. Принципов



„Клиенты часто возвращаются к нам со словами: мы купили хорошую вещь, а теперь хотим уникальную“



у Aveline два: во-первых, собирать только уникальные, необычные предметы искусства, а во-вторых, не ограничиваться Францией. Любимые предметы Мореллы Росси — два табурета из тронного гарнитура губернатора Нидерландов. Их отделку выполнял не простой мастер бронзовых дел, а ювелир. В галерее также выставлен комод XVIII века с европейским рисунком, который выполнен в строгом соответствии с китайской лаковой технологией. В Aveline можно встретить и кое-что из российской антикварной мебели. «Этот причудливый игровой стол XVIII века сделан в России, — рассказывает мадам Морелла. — Вы видите, он ничуть не похож на традиционные столики красного дерева в стиле «жакоб», складные, под зеленым сукном, которые мы привыкли считать игровыми: углубления для мелков в этом столе есть, а сукна нет. Вместо него — картина. Похоже, что это изделие крепостной мастерской крупного помещика... возможно, побывавшего в Италии». Отличие Aveline от других салонов в том, что здесь много ярких, праздничных вещей, таких, как, например, «шинуазные», под золотым лаком, эпохи Людовика XV, комоды мастера Делорма. Святая святых галереи — кабинет отца мадам Мореллы: в нем находятся шедевры Буля и Роя Лихтенштейна. Но честь попасть туда выпадает лишь избранным клиентам. С Perrin и Aveline соседствует еще одна знаменитая галерея — Didier Aaron. И хотя она также специализируется на французской мебели XIII-XIX веков, чего только здесь нет. Старина и современность, Египет, Испания. Мы долго любимся собранными в галерее механическими столами и секретерами в форме скрипки (оба — эпохи Людовика XV). Бесспорно, красиво, но нам нужно что-то более функциональное. Однако нынешний владелец галереи Эрве Аарон сделал вид, что не понял нашего шуточного тона. «Я, конечно, по своим пристрастиям, эклектик, — говорит он. — Мой девиз «любопытство и страсть». А люди, которые пришли покупать стол для офиса, меня как-то мало интересуют. Мой бизнес не в том, чтобы продавать, а в том, чтобы покупать».

ВПЕРШЕ В УКРАЇНІ НЕОЧІКУВАНИЙ ФОРМАТ

СОБЫТИЕ • ПРЕДМЕТ • ИНТЕРЬЕР

ОБ]ЕКТ:

№5 (15) / ноябрь-декабрь / 2011

стр. 68 стр. 28

стр. 60 стр. 46

стр. 84 стр. 76

стр. 36 стр. 24

стр. 40 стр. 50

**ДЕЛАЯ ТАК,
ЧТО ОНИ
ИСЧЕЗАЮТ**

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого ЗМІ КЕВ № 14892-3663Р від 04.02.2009

ОБ]ЕКТ:

«ОБ]ЕКТ»

**БАЖАННЯ
ПОВАГИ
ПІЗНАННЯ
ЗАХОПЛЕННЯ**

Д Р А Й В



Обучение скольжению: в принципе, дрифтинг — это просто. Вы входите в поворот и ускоряетесь до тех пор, пока задняя часть кузова не начнет скользить, затем переводите автомобиль в занос, удерживая высокие обороты двигателя...

...Именно в этот момент начинающие отчаянно крутят руль, вместо того чтобы управлять автомобилем с помощью педали газа

Лед покоряется дрифтерам

Компания Mercedes-Benz проводит тренинги гонщиков-любителей в северной Швеции, обучает их управлению автомобилем на заснеженной и обледенелой дороге, а также искусству дрифтинга.

текст Фабрик Браун фото Вольфганг Стар



Д Р А Й В

ца марта Mercedes-Benz проводит здесь тренировки по зимнему вождению. Каждые четыре дня на протяжении этого периода группы из 30 человек имеют возможность научиться водить автомобиль по льду и снегу. «Здесь вы можете делать то, о чем всегда мечтали, но вам это запрещали. Здесь это можно, и к тому же не опасно», — объясняет наш компаньон Йорк Бретцлер. Художник-иллюстратор по профессии, он осторожно направляет С-класс по кругу, и автомобиль попадает точно в нужное место — на середину озера.

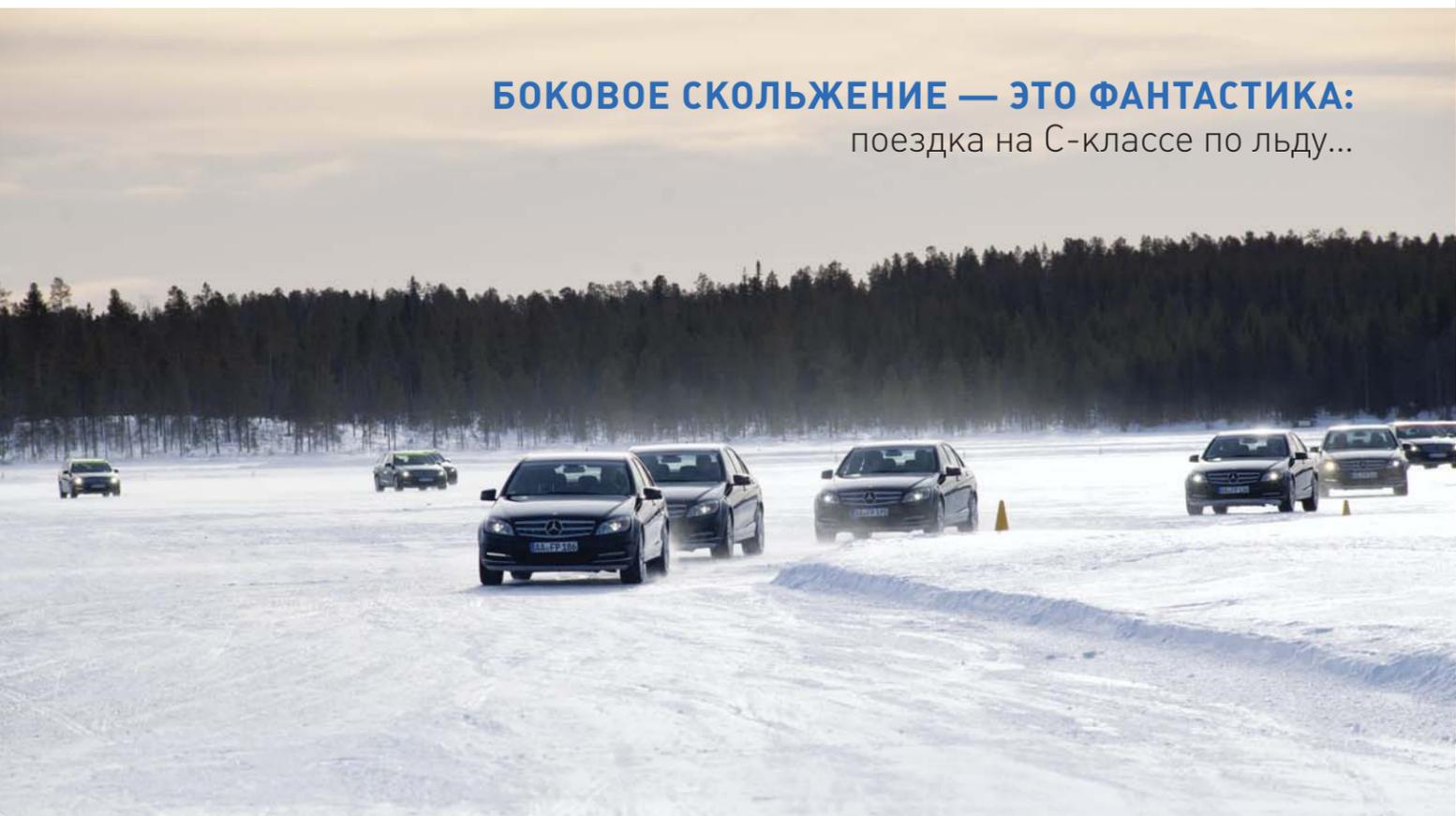
Расширяя границы

14 других участников сегодняшнего тренинга уже на месте. Здесь пять заднеприводных моделей Mercedes-Benz С-класса и пять полноприводных С 350 CDI 4Matic BlueEfficiency. Это прекрасно оснащенные машины, чья электроника готова до последнего сражаться с опасностями, ко-

торые таит в себе скользкая дорога. Но в нашем случае все системы активной безопасности отключены — никаких вам ABS, ESP. Все, что помогает водителю в дороге, — мешает процессу обучения. В конце концов, мы ведь хотим найти предел возможностей каждого автомобиля — и, конечно, наш собственный предел. Зато на всех автомобилях стоит специальная зимняя шипованная резина. Без нее здесь вообще нечего делать. Также днища автомобилей имеют мощную защиту от повреждений. Площадь для тренировок на замерзшем озере такая же обширная, как выставочный зал в шведском мебельном магазине, и если водитель совершит ошибку, то он (или она) в худшем случае окажется в сугробе. После чего черный внедорожник G-класса, оглашая округу сочным утробным ревом, вытащит застрявшую в снегу машину и вернет ее обратно на трассу.

Расход топлива С 350 4Matic BlueEfficiency: городской режим 10,1-10,0 л/100 км, загородный режим 6,1-5,9 л/100 км, смешанный режим 7,6-7,4 л/100 км

БОКОВОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ — ЭТО ФАНТАСТИКА: поездка на С-классе по льду...



Езда по льду в сумерках требует особых навыков

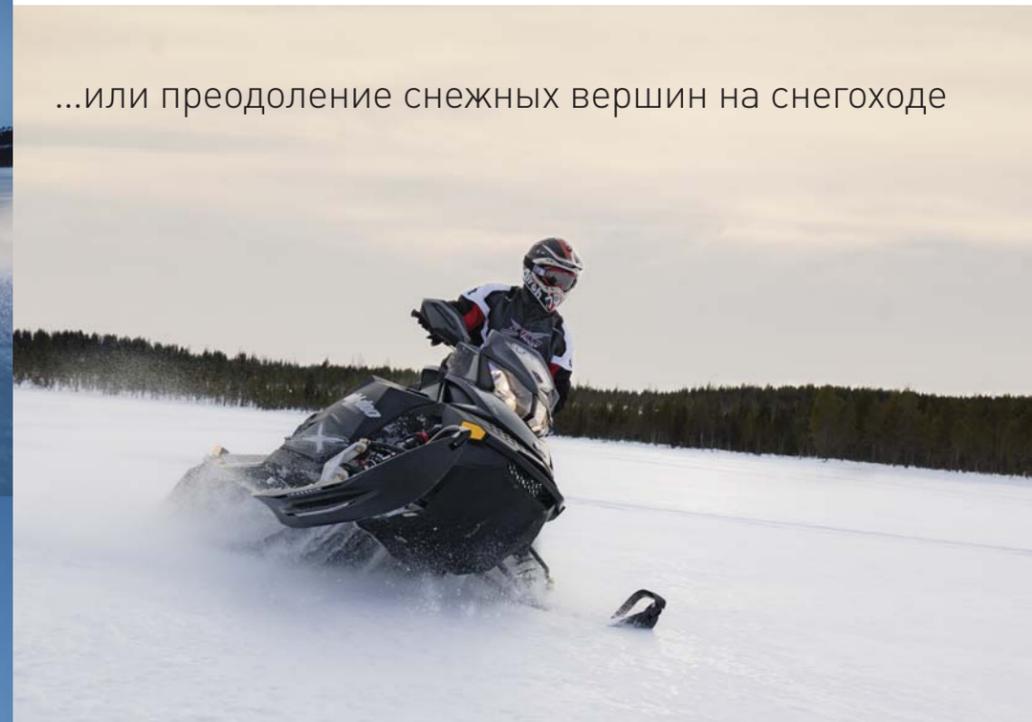


Лед готовится заранее в течение нескольких месяцев: его толщина должна быть не менее 70-100 см



Для С-класса достаточно 10 сантиметров льда

...или преодоление снежных вершин на снегоходе



Голос главного инструктора Вольфганга Мюллера в динамике нашей радиции (они установлены в каждой машине) советует: «Выходите, пожалуйста, осторожно. Очень, очень скользко». Мы открываем двери, выбираемся, широко расставляя руки, чтобы не упасть. Действительно, очень скользко. Здесь, в Лапландии, температура зимой достигает 20 градусов мороза по Цельсию; даже лоси зимой уходят на юг Швеции — там теплее. Хотя на самом деле ощущения сильного мороза нет: воздух сухой и светит яркое солнце. Тем не менее далеко не все из нас согласны с москвичом Александром Смирновым, с улыбкой заметившим: «Прекрасная погода сегодня».

Александр прилетел в Швецию с двумя друзьями. Кроме россиян среди нас есть житель Люксембурга Жан-Луи Беужьян с сыном Тьерри, студенты Джанет и Джульетта Лешке приехали вместе со своим отцом Яном с озера Кимзее на юге Германии. Среди участников вообще много немцев — супружеская пара из Эрфурта, бизнесмен из Людвигсбурга и сугубо мужская компания из Ульма (последние име-

ли некоторый опыт участия в гонках на классических автомобилях). Жан-Луи и Тьерри уже принимали участие в тренингах Mercedes-Benz. «Вы проводите большую часть времени здесь, на озере, наслаждаясь воздухом удивительной чистоты и сказочной природой, — это прекрасно», — говорит Жан-Луи. Мы вновь рассаживаемся по машинам. Наш С-класс устремляется по кругу, набирая все большую скорость. И вот уже задняя часть автомобиля срывается в занос! Первое время трудно не поддаться панике, но мы довольно быстро осваиваемся, начиная испытывать удовольствие от дрифтинга. В целях оптимизации процесса обучения все участники разделены на три небольшие группы, меняющиеся автомобилями. Все инструкторы — опытные профессионалы автоспорта. Вольфганг Мюллер — страстный автогонщик. Наш инструктор, Стефан Неубергер, привык управлять машинами Formula 3: когда он едет по зеркальной глади озера, его С-класс скользит, как по рельсам. Стефан держит руль одной рукой и раздает команды в микрофон: «Не крутите руль так сильно,»



Пора отдохнуть: напитки в ледяном баре, чтобы расслабиться после урока по скольжению на льду озера

Д Р А Й В



когда вы за рулем — будьте спокойны, не безумствуйте».

Через несколько часов большинство из нас уже могут ездить по льду более-менее умело. Модели 4Matic пользуются самой большой популярностью. На заднеприводных авто входит в повороты сложнее. А как эти автомобили ускоряются на льду! Даже молодые Джанетт и Джульетта, сначала немного неуверенные в себе, уже накручивают круги так, будто они выросли в Норвегии. Йорку нравится разгонять автомобиль до предела, мы часто оказываемся в сугробе. Еще один важный урок: застряв в снегу, не жать на педаль газа — автомобиль при этом только глубже зарывается в снег.

По вечерам в отеле можно отведать лосиной колбасы, копченой медвежатины и, конечно же, стейк из северного оленя. И мы все с нетерпением ждем гонок на трассе, когда ветер и снег, вздымаемый колесами наших машин на несколько миль над поверхностью озера, будут свистеть у нас в ушах. Стефан дает нам несколько советов: «Важно думать о том, куда вы смотрите, — всегда смотрите в том направлении, куда собираетесь ехать. Если вы посмотрите на сугроб, то окажетесь в сугробе!»

Однако теория, увы, редко совпадает с практикой, и, стремясь проехать побыстрее, многие гонщики сошли с трассы.

Но никто не пострадал, и автомобили тоже не повреждены. «Я проиграл», — смеется Жан-Луи, а его сын Тьерри, безусловно, вышел на первое место в семейном поединке. А нашим победителем стал один из парней, приехавших из Ульма, все-таки опыт участия в гонках дает большое преимущество.

Последний вечер зарезервирован для финала. Часть озера освещена прожекторами. У нас все выглядит почти как ночные гонки на ралли в Монте-Карло. Усовершенствованный CLK 500 с каркасом безопасности, шинами с длинными шипами и специально настроенным 5,5-литровым V-8 двигателем с 400 лошадиными силами мчится от одного луча света к следующему со скоростью 170 км/ч. Инструкторы по очереди садятся за руль, и мы с ними в качестве вторых пилотов. После прохождения трассы каждый из нас чувствует себя мячиком от пейнтбола, которым играли в снегу. С храброй улыбкой мы, шатаясь, выходим на дрожащих ногах из автомобиля: сидеть рядом с профессиональным гонщиком — само по себе непростое испытание. Будем откровенны — после стольких миль по снегу и льду некоторые из нас уже думали, что их можно сравнить с Михаэлем Шумахером. А на самом деле нам еще очень далеко до него. Но, может быть, когда-нибудь, кто знает?..

DATES

ТРЕНИНГИ
ПО
ВОЖДЕНИЮ

В 2012 году учебные курсы будут проводиться в период с конца января до середины февраля. Место проведения — Сорселе, Швеция, посреди нетронутой пустыни Лапландии. Каждый курс на замерзшем озере длится четыре дня. Водители будут использовать различные модели С-класса с задним приводом или полноприводные 4Matic. Максимальное количество участников каждого курса — 30 человек. Сопутствующая программа включает дегустацию блюд лапландской кухни, езду на снегоходах и овладение трассой, разработанной Германом Тильке, архитектором гоночных трасс Formula 1 в Малайзии и Шанхае.

Курсы зимнего вождения:

27-30 января
10-13 февраля
17-20 февраля

Курсы зимнего вождения для подготовленных водителей:

6-10 февраля
13-17 февраля

Каждый учебный курс «Совершенствование» длится один дополнительный день, что дает водителю возможность провести на льду больше времени.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM/
DRIVING-EVENTS



Преміум-сервіс для всіх поколінь легкових та комерційних автомобілів Mercedes-Benz

до - 20% на запасні частини*

до - 10% на послуги*

*Для легкових та комерційних автомобілів Mercedes-Benz, старше 2007 року виробництва за умови ремонту на авторизованих дилерських станціях. Термін дії пропозиції з 01.01.2011 по 31.12.2011 року.

Ми рекомендуємо

Mobil 1

www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz

ИСТОРИЯ УСПЕХА



ВСЕГДА ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Когда люди говорят «Мерседес», то чаще всего они имеют в виду Е-класс. Именно характерные черты этой модели воплощают в себе основные ценности компании: безопасность, комфорт, долговечность, качество и надежность. Е-класс — сердце бренда.

Текст: Кристоф Вьювер | Фото: Маттиас Шенховер
www.mercedes-benz.com/e-classSUCCESS STORY

Автомобиль с высоким IQ: электронные системы помощи контролируют каждое движение Е-класса. Например, свет настраивается автоматически в зависимости от ситуации для обеспечения безопасной езды
Часы: Fischer&Cie., 300 SL Original

ИСТОРИЯ УСПЕХА

Дизайнеры продемонстрировали внимание к деталям, придав каждому элементу управления изысканную индивидуальность
Часы: Zenith, El Primero Chronomaster Open

“Все, что нас впечатляет, должно быть реальным”

ИОГАНН ВОЛЬФГАНГ ГЕТЕ

ИСТОРИЯ УСПЕХА

“Стиль — это
определенный
недостаток
неуместности”

АНСЕЛЬМ ФЕЙЕРБАХ



За 60 лет E-класс внедрил множество передовых технологий, таких, как, например, первый четырехклапанный дизельный двигатель
Часы: TAG Heuer Formula 1 Lady Ceramic с бриллиантами

ИСТОРИЯ УСПЕХА



Е-класс всегда впереди своего времени — в технологии, комфорте и безопасности

Часы: Rolex Oyster Perpetual Explorer II

Хотя понятие «Е-класс» официально появилось только в 1993 году, история этого модельного ряда насчитывает уже более 60 лет. Именно средние седаны Mercedes-Benz всегда были площадкой для внедрения новаторских технологий марки. Каждое новое поколение автомобилей в той или иной степени являлось прорывом, выводя его на ведущие позиции и возвышая на фоне соперников. К ноу-хау, дебютировавшим на Е-классе, можно отнести конструкцию пола, которая снижала риск

опасных деформаций кузова при аварии, полноприводную систему 4Matic, 4-клапанные дизельные двигатели, боковые подушки безопасности и ограничители натяжения ремня. Именно Е-класс проложил путь современным универсалам. В 1978 году появляется первый роскошно оборудованный Estate, превративший практичную и вместительную рабочую лошадку в автомобиль для красивой жизни. Девятое поколение Е-класса, появившееся весной 2009 года, вновь доказало, что Mercedes-Benz — чемпион по числу новых технологий. Однако

этот автомобиль может предложить намного больше, чем просто комфорт или безопасность. В нем сочетается здравый смысл и чувственность, точный расчет и эмоции. Вы садитесь в машину, закрываете дверцы и оказывается в другом мире: захватывающее путешествие начинается. Этап первый: сделайте глубокий вдох и приготовьтесь насладиться роскошью. Отточенные формы и изысканные материалы излучают безопасность. Этап второй: запустите двигатель и ощутите, как оживает сложный организм автомобиля. Вслед за мотором ак-

тивизируются различные системы: всегда готовы к действию датчики для семи подушек безопасности, превентивная система защиты пассажиров Pre-Safe и система распознавания усталости Attention Assist. И это лишь некоторые из ваших «ангелов-хранителей». Этап третий: откиньтесь на спинку кресла и наслаждайтесь, пока километр пролетает за километром. Удобные сиденья — с мультиконтурными и массажными функциями в дополнительной комплектации — ждут своих пассажиров. Шасси регулирует чувствительность амортизаторов в

“Сила —
в качестве”
ФРИДРИХ НИЦШЕ

зависимости от ситуации, обеспечивая впечатляющую маневренность даже на извилистых дорогах. Все же Е-класс обладает завидным IQ. Электронные системы помощи всегда начеку. Постоянно следя за дорогой, они в любой момент подстрахуют водителя, удерживая машину в полосе или совершая автоматическое торможение в случае опасности. Е-класс от Mercedes-Benz соответствует наивысшим стандартам во всех областях, превращая вождение автомобиля в нечто новое — вы находитесь в дороге, но всегда ощущаете себя, как дома.

Эволюция Mercedes:

от простейших форм к совершенству



2012

КОНЦЕПТ А-КЛАССА демонстрирует, как будет выглядеть новое поколение компактных автомобилей марки. Единство линий и поверхностей, а также атлетичный приземистый силуэт придают автомобилю стремительный спортивный вид. «За его безудержную динамику мы называем этот концепт А-класса "Пойманной энергией"», — объясняет руководитель отдела дизайна Mercedes-Benz Горден Вагнер. «Мы черпали наше вдохновение у ветра, волн и самолетов».



Дизайн автомобилей Mercedes-Benz — это прекрасный пример сочетания формы и содержания, визуального впечатления и технологий, традиции и новаторства. В этом году компания отмечает 125-летие своей истории, которую без преувеличения можно назвать историей автомобильного искусства. Каждая ступень, пройденная Mercedes в его эволюционном развитии, — по-своему шедеврально, ведь вне зависимости от уровня развития техники и концепции модели инженеры и дизайнеры Mercedes доводили все свои автомобили до совершенства. Неудивительно, что сегодня мы восхищаемся старинными авто марки не менее, чем ее новинками и концепт-карами.

текст Тобиас Небл фото Daimler AG www.mercedes-benz.com/125

2010

У MERCEDES-BENZ пять дизайнерских студий по всему миру. Они работают от имени Daimler и разрабатывают стилистику будущих автомобилей Mercedes-Benz, подбирают материалы отделки, сочетание цветов. Концепт F 800 — творение группы дизайнеров из немецкого Зиндельфингена и итальянского Комо — запомнился своими выразительными рельефными формами, которые очень скоро стали новым трендом автомобильной моды.



2012

Новое поколение четырехдверного купе CLS появится в автосалонах в начале следующего года. Глядя на автомобиль спереди, видишь безудержную мощь суперкара SLS AMG, постепенно меняя угол обзора, наслаждаешься аристократизмом линий классических купе Mercedes, удивительным образом сочетающимся с монументальностью и размахом, которыми славятся флагманские седаны марки.



2011

Купе С-класса стало новой интерпретацией двухдверной классики Mercedes. Автомобиль получился по-настоящему экспрессивным. Это не двухдверный вариант седана — это истинное купе, со свойственным ему шармом и скрытой агрессией.



2009



Удлиненный капот, занимающий почти половину кузова, и ряд воздухозаборников на капоте и крыльях: SLS AMG решен в стиле легендарного 300 SL, однако новый суперкар — это гораздо больше, чем просто копирование стиля ретро.

2009

В новом E-классе переосмысливается очарование моделей с четырьмя фарами. Мягкие округлые формы в новом поколении автомобиля проходят огранку, что придает современное звучание традиционному стилю Ponton от Mercedes.



ИСТОРИЯ УСПЕХА

ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ только в сочетании с инновационным дизайном становится очевидной. Следуя этому принципу, руководитель отдела дизайна Mercedes-Benz Бруно Сакко сделал для бренда больше, чем кто-либо другой

2003



VISION CLS — 8 лет назад этот темно-красный концепт вызвал всеобщее удивление на Франкфуртском международном автосалоне (IAA). Многие посетители посчитали четырехдверный автомобиль с элегантной крышей купе смелым экспериментом. Однако мало кто мог себе представить, что этот образ послужит для дизайнеров Mercedes-Benz прототипом совершенно нового сегмента автомобилей. В отличие от многих других концептов, показанных на выставке, модель лишь год спустя почти без изменений была представлена в качестве серийного авто. И уже вскоре CL стал одним из фаворитов автосалонов Mercedes по всему миру.

1995

ОБВОРОЖИТЕЛЬНЫЙ для одних, непостижимый для других. Нравится вам это или нет, четырехглазый облик, который впервые был воплощен в E-Class W 210, скоро стал новой отличительной чертой бренда Mercedes-Benz. Одновременно эмоциональный и оригинальный, этот дизайн фар был внедрен не только в данном автомобиле, а в других сериях с трехлучевой звездой на капоте; в скором времени он также оставил свой след в стиле автомобиля в целом.



1982

ХАРАКТЕРНАЯ КЛИНООБРАЗНАЯ ФОРМА E-модели 190/190 заметно отличается от предшественников. Поднятая в задней части, низкая спереди, с полным отсутствием хромированной отделки окон и бамперов — новая модель компакт-класса совсем не похожа на те автомобили, что Mercedes выпускал раньше. Этот «маленький Mercedes» открывает новую главу в истории бренда, который до этого момента был представлен исключительно в сегменте престижных авто. Малогабаритный автомобиль завоевал мгновенный успех и стал предшественником сегодняшнего C-класса.

2008

Компактный кроссовер GLK стал уже четвертым внедорожным автомобилем марки. Его суровая внешность не обманчива — новая модель прекрасно приспособлена для покорения бездорожья. Сказываются корни легендарного G-класса!



1998

Новый S-класс выглядит компактнее и сдержаннее своего помпезного предшественника. Одна из отличительных черт автомобиля — иллюзия легкости. Она достигается за счет таких элементов, как боковые указатели поворотов, интегрированные в корпуса зеркал.



1991



W 140 был настолько большим, что помещался не на всех автобусах. Этот лимузин считался самым роскошным автомобилем своего времени.

1979



Первые модели G-класса: угловатый внедорожник, готовый, кажется, проломить любую преграду, всегда был воплощением принципа «форма следует за назначением».

1975



Бруно Сакко стал главой отдела дизайна в 1975 году. Его фраза «Mercedes всегда должен выглядеть, как Mercedes» часто цитируют. Сакко попал в автомобильный Зал славы в 2006 году.

1971

350 SL ознаменовал целую эпоху в автомобилестроении. Автомобиль выпускался в течение 19 лет, доказав, что его дизайн, бесспорно, является классикой. Последний выпущенный в 1989 году SL 500 отправился в Штутгарт, в музей Mercedes.



1953



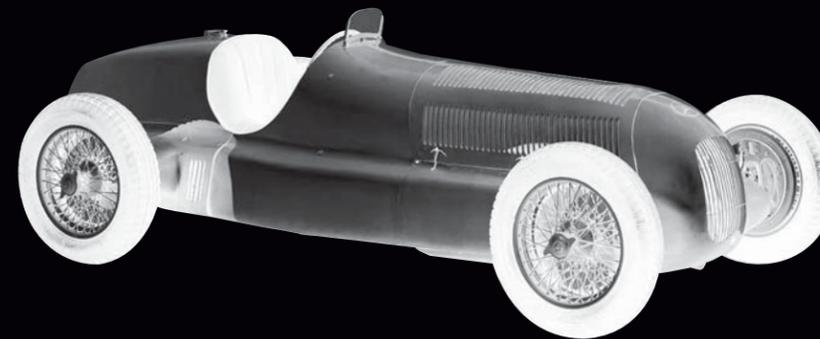
300 SL остается образцом автомобильного дизайна и по сей день

ФОРМА «PONTON»
180/180 D стала главным автомобильным стилем 50-х годов прошлого века. Крылья и фары были полностью интегрированы в корпус. По сравнению с автомобилями 1930-х годов в серии W 120/121 стало меньше вариантов дизайна. Увы, с появлением более прогрессивного несущего кузова стало невозможно создавать отдельные шасси под разные модификации автомобиля.



1954

ДВЕРЦЫ В ФОРМЕ КРЫЛА ЧАЙКИ — наиболее выразительная особенность Mercedes-Benz 300 SL. Как они появились? Инженер Рудольф Ухленхаут разработал трубчатый каркас, который стал основой автомобиля. Затем Фридрих Гейгер создал спортивный кузов. Но так как использовать обычные двери было невозможно из-за поднятых боковых стоек рамы, Гейгер был вынужден установить дверные петли намного выше, чем обычно. Так появилась концепция дверей в форме крыла чайки.



1934
МИФАМИ И ЛЕГЕНДАМИ овеяна история дизайна «Серебряной стрелы» (Silver Arrow). Разработанная в очень короткие сроки, новая гоночная машина немного превышала предельные 750 кг. И в ночь на 3 июня 1934 года команда спешно шлифовала оригинальную белую гоночную окраску до тех пор, пока автомобиль не достиг нужного веса.

Автомобиль Бенца (Benz Patent Motor Car) инициировал новую форму мобильности

1961



Stroke 8 стал наиболее известным творением дизайнера Поля Брака (слева), который практически десятилетие оставался правой рукой главы Mercedes-Benz. Француз также разработал крышу «Пагоды» 230 SL.

1959



Официальные конструктивные средства маневренности, вскоре названные публикой хвостовым плавником. Это название распространилось и на саму модель. Стиль этой машины отображает стремление к прогрессу в новую космическую эру.

1957



300 SL Roadster произвел сенсацию своими вертикальными фарами и встроенными указателями поворотов. Этот стиль стал характерным для автомобилей Mercedes и оставался таким вплоть до 1970-х годов.

1934



Экстравагантные крылья стали визитной карточкой модели 500 K, разработанной Германом Аренсом.

1926



Daimler и Benz объединились и создали Daimler-Benz AG. Эмблемой компании стала трехлучевая звезда.

1906



Компания Daimler-Motoren-Gesellschaft создала отдел дизайна интерьера.

1886



Китайская мечта

Пекин, бесспорно, один из самых оживленных городов в мире. Дизайнер Оливье Буле, работающий в местном филиале компании Mercedes-Benz, изучает Китай вот уже почти два десятилетия. Он любезно согласился провести для нас экскурсию по городу, показав его наиболее интересные места.

текст Дэвид Пфайфер фото Саймон Берtrand

Жить по-императорски:
часть Летнего дворца
преобразована в роскошный
отель Aman Resort

НАВИГАЦИЯ

Огромные светодиодные экраны светятся в одном из огромных торговых-развлекательных центров города. Название этого «потребительского рая» — The Place



Пекин гудит,
пульсирует и трудится без перерыва
на отдых — даже ночью



Оливье Буле в своем любимом кафе «Цзянь Мэнь», владелец которого также выходец из Франции. Кроме французского и английского языков Буле может говорить по-японски, по-немецки и немного по-итальянски

Весь мир утрачивает свою значительность, если взглянуть на него из Китая. Париж? Веселый. Лондон? Зрелищный. Нью-Йорк? Умеренно интересный. Но по своей динамике ни один из мегаполисов не может сравниться с Шанхаем, Гонконгом или Пекином. Китай стремительно развивается. Страна всего за несколько лет превратилась в крупнейшего игрока на мировой экономической арене. Аналитические статьи о Китае пеэстрят прилагательными в превосходной степени. В 1979 году в Шэньчжэне, промышленном городе, расположенном недалеко от Гонконга, проживало всего 30 тысяч человек. Сейчас население города достигло... 12 миллионов. Шанхай, самый западный город Китая, превратился в коммерческий мегаполис, не уступающий Нью-Йорку и Сингапуру. Не меньшими темпами растет и Пекин, где единение традиций с ультрасовременными тенденциями зачаровывает своей безграничностью.

53-летний француз Оливье Буле уже два года с интересом наблюдает за развитием города. Профессор японского университета Кейо, он также руководит студией инновационных разработок Mercedes-Benz, в которой создаются концепты автомобилей будущего. Для Буле нет лучше места, чем Пекин: «Здесь на каждом шагу сталкиваешься и с древним, и с современным Китаем. Все, что происходит здесь, оказывает большое влияние на всех нас». Пекин сейчас без малейшего преувеличения можно назвать городом строительных кранов (так называли и Берлин после объединения его западной и восточной части). Мегаполис постоянно пребывает в движении: небоскребы, кажется, возводятся за одну ночь, старые кварталы расчищаются бульдозерами или проходят реконструкцию, строительная техника повсюду. В последние годы город привлекает творческие умы со всей страны, не говоря уже об аферистах, богатых и бедных, которых манят в столицу новые безграничные возможности. Город гудит, пульсирует и трудится без перерыва на отдых — даже ночью. Сон не характерен для Пекина, здесь слишком много движения. Однако Буле в

суматохе азиатских мегаполисов чувствует себя совершенно непринужденно. Несколько лет назад он основал студию инновационных разработок в Токио, где изучал, прежде всего, маневренность в ограниченном пространстве. Здесь, в Пекине, Буле вдохновляет непрерывное развитие, которое по своей сути является чем-то уникальным. Нация изобрела новую форму общественного строя — «коммунистический капитализм», и стоит признать, пока она неплохо себя показывает.

Тайцзицюань среди уличного хаоса

Девять часов утра, и Оливер Буле бодрым шагом заходит в свой офис. Здесь находится одна из пяти разбросанных по всему миру студий инновационных разработок Mercedes-Benz. Скоро в ней кроме Буле будут работать еще 25 сотрудников — китайцы, тайцы, малайзийцы, немцы, японцы, британцы и индонезийцы. «Важно, чтобы в компании работали люди с разными культурными корнями, — утверждает Буле. — Если вы уже знакомы с чем-то, оно вас не поразит новизной». На перекрестке внизу образуется уличный затор — автомобили, велосипеды, скутеры и пешеходы сбиваются в одну сплошную плотную массу. «Я впервые приехал в Пекин 19 лет назад, — говорит Буле, — в то время уличное движение управлялось жестикулирующим полицейским-регулирующим. Это выглядело как гимнастика тайцзицюань, и никто не обращал на это ни малейшего внимания». Так было до того, как Китай начал разворачиваться в сторону рыночной экономики, когда автомобили были редким зрелищем в Пекине и на улицах города преобладали велосипеды.

Буле берет свою сумку на ремне и фотоаппарат, который он всегда носит с собой. Здания, логотипы, транспорт, продукты питания, ювелирные изделия, рекламные щиты, уличные заторы на перекрестках, подобные тому, который мы наблюдали у студии Буле, — все это может потенциально служить исследовательским материалом. Пока водитель S-класса с трудом прокладывает свой путь в уличной давке, Буле показывает на привлечшие его внимание предметы на той стороне улицы. Увидеть



Богатые и бедные

улицы Пекина часто представляют собой разительный контраст

В Пекине вы не встретите S-класс без шильдика, указывающего на серию модели, более того, вы увидите множество автомобилей с... фальшивым обозначением. «Такие символы престижа очень важны в Китае», — поясняет Буле





Прошлое и настоящее: новые здания захватывают все больше места в Пекине, впрочем, исторические храмы поддерживаются в хорошем состоянии и регулярно реставрируются

Пекин через окна автомобиля — значит увидеть безликий серый город. Чтобы найти определенную улицу или здание, нужно точно знать, где повернуть. Через 30 минут мы прибываем на старый завод. Производственные цеха больше не функционируют, здания пойдут на реконструкцию. Вместо станков здесь появились мастерские и галереи, а также киоски с антикварными и псевдоантикварными вещами, такими, как подставки под стаканы с изображением Великого Кормчего Мао и Карла Маркса. Эта маленькая деревенька, расположенная в самом сердце города, известна как «798». В ней предлагают так много всего, что просто забываешь поторговаться. Среди огромного количества сувениров, которые пытаются выдать за произведения искусства, есть и действительно ценные вещи. К примеру, здесь выставлены картины известного китайского художника Юэ Миньцзюня. Хотя уже в соседней галерее можно увидеть статуэтку... Майкла Джексона. «Это не то искусство, которым можно восхищаться, хотя в какой-то мере это тоже художественное творчество», — объясняет Буле, находясь в постоянном поиске новых впечатлений через видоискатель своей фотокамеры. «Два часа в этом художественном районе дают достаточно вдохновения на ближайшие две недели».

Буле находит вдохновение не только в галереях, но также и на улицах города. Двигаясь от одной галереи к другой, нужно быть особенно внимательным, чтобы не столкнуться с одним из многочисленных бесшумных электрических скутеров. Первой задачей Буле в студии инновационных разработок Пекина было научиться работать на элегантном электроскутере: «Когда я приехал сюда, одной из первых вещей, которые я купил здесь, был электрический скутер». Но ему нужно не только прочесывать город в поисках идей, которые могли бы «работать» в Европе. Сегодня Китай сам по себе является одним из самых больших рынков для производителей автомобилей со всего мира.

V12 по-пекински

В 2006 году компания Mercedes-Benz основала совместное предприятие с BBAC (Beijing Benz Automotive Co.) для производ-



Электрические скутеры — сегодня популярнейший вид транспорта в городе, где когда-то господствовали велосипеды

ства своих седанов в Китае. С тех пор в Поднебесной выпускаются E-класс и C-класс. Только в течение первых шести месяцев 2011 года компания Mercedes-Benz продала в Китае более 95 тысяч автомобилей. Среди них немалая доля приходится на S-класс. Причем китайцы хотят иметь преимущественно топ-версии модели. Буле улыбаясь указывает на S-класс с шильдиком V12. «Судя по выхлопной системе, это явно не шестисотый, — говорит он. — Но на этот факт здесь не очень-то обращают внимание».

Подходит время обеденного перерыва, и Оливье Буле собирается провести его в ресторане Li Qun Roast Duck, который расположен в Hutong, одном из старых китайских кварталов, где миниатюрные домики уютно гнездятся на полуденном солнце. Кто-то, должно быть, пожалел заблудившихся туристов — рядом с китайской надписью изображены утка и стрела, указывающая путь сквозь лабиринт зданий. Столики в Li Qun Roast Duck накрыты пластиковыми подставками под тарелки, пол немного липкий, а ощипанные утки, вывешенные в потускневшей витрине, словно предлагают поразмышлять о том, сколько человек может втиснуться в телефонную будку. Однако еда здесь великолепная! Родившийся в Париже и ставший гражданином мира, Буле наслаждается блюдами с типично французским упоением. Он лучезарно улыбается хо-

зайке ресторана, просит ее рассказать, как готовится утка и как нужно заворачивать нарезанное мясо в нежные рисовые блинчики. «Большинство европейцев отождествляют Китай с Азией. Однако между вьетнамцами и китайцами не больше сходства, чем между норвежцами и итальянцами. У них разная традиция приготовления пищи, разные языки, разный менталитет, разный уклад жизни». Китай — это больше, чем просто рынок сбыта для Mercedes-Benz, это огромная страна с невероятно разнообразной и древней культурой.

Мы покидаем Li Qun Roast Duck и направляемся прямо в «Цзянь Мэнь», престижный торгово-развлекательный центр на месте бывшего посольства США. Прогулка мимо множества роскошных магазинов и шикарных ресторанов наводит на мысль о разительном контрасте между «тем» и «этим» Китаем. Чем активнее развивается эта страна, тем все более непреодолимой становится пропасть между богатыми и бедными. Но пока в Пекине их все еще можно встретить бок о бок на одной улице.

Пекин и мир

Китайцы необычайно деятельный народ. Они не тратят времени на раскачку. Каждая новая идея здесь тут же «заглатывается», начинается ее моментальная реализация. Но спешка не всегда приносит успех. «Вместо того чтобы сначала начертить

Старина и современность: ремесло и народные традиции все еще играют важную роль, несмотря на стремительные перемены

план, продумать все нюансы, как это сделали бы в Германии или Японии, китайцы сразу же приступают к работе, — говорит Буле. — И если первая попытка оказалась неудачной, успех может прийти со второй, третьей или десятой попытки, если в них возникнет надобность. Уровень энергии здесь бешено высок». Энергию можно ощутить почти физически на улице Ванфуцзин, где всего на нескольких сотнях квадратных метров сконцентрировано такое количество людей, что чувствуешь себя одной из уток, вывешенных в витрине Li Qun Roast Duck. Кроме традиционных китайских блюд в здешних ларьках можно купить змей, мясо акулы на шампурах и обжаренных на гриле скорпионов. Впрочем, все это рассчитано скорее на туристов, высматривающих удач-

ный кадр. Рядом с нами бельгиец пытается загрузить свою фотографию в Facebook, однако наталкивается на запрет доступа, наложенный китайскими властями. В памяти сразу всплывают сообщения в прессе об ограничениях свободы и ужасных условиях труда в Китае. Но таковы реалии — на Поднебесную приходится самые большие продажи автомобилей S-класса в мире, однако это не означает, что в Китае доминируют европейские ценности. Незаметно спускаются сумерки, и жара и влажность становятся менее изнуряющими. Оливье Буле ведет нас в испанский ресторан в районе Embassy. Это еще одна сторона пекинской жизни: «Испанская кулинария приобретает здесь все большую популярность, может быть потому, что она в чем-то

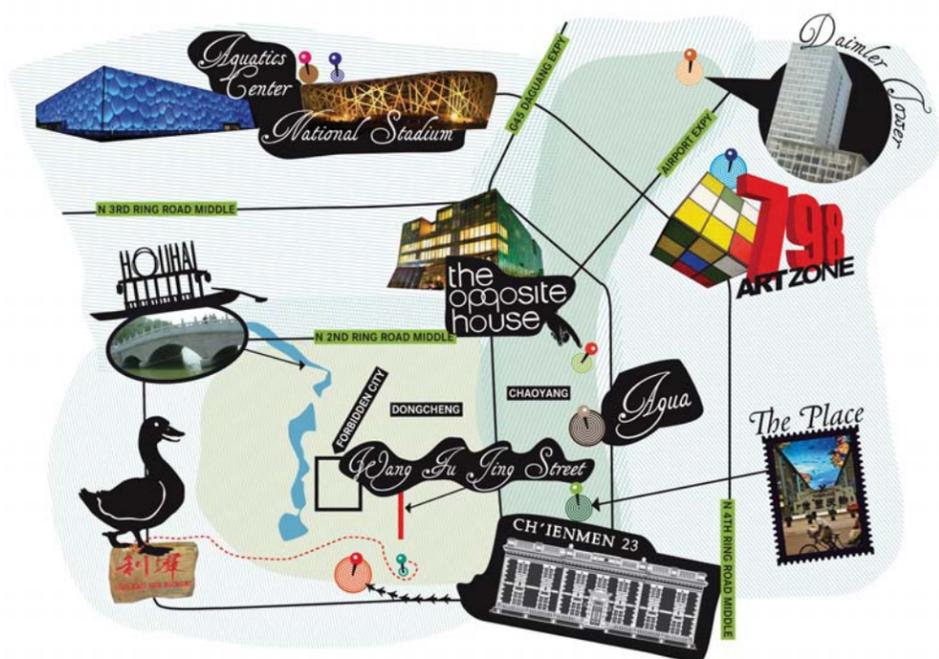
соответствует китайскому пониманию еды». В китайских ресторанах принято одновременно выставлять на стол различные блюда, которые можно брать из общей посуды, сочетая между собой, что в какой-то мере похоже на испанские закуски. В The Agua также есть бар на крыше, который стал одним из наиболее популярных в Пекине. После ужина Буле предлагает отправиться туда, чтобы пропустить стаканчик спиртного. Посетители пекинского бара — местные жители и персонал посольств — любят отблесками огней на зеркальных стенах небоскребов. Многие иностранцы, пришедшие сюда, смешиваются с завсегдатаями, которым теперь нет необходимости путешествовать по миру, поскольку весь мир сам устремляется к ним. С этой высокой точки обзора Париж, Нью-Йорк и Лондон кажутся такими далекими и не столь значительными. Оливье Буле наслаждается белым вином, с удовольствием выслушивая наши впечатления от экскурсии по городу. Затем он желает нам спокойной ночи. Даже в городе, который никогда не спит, все же стоит немного вздремнуть. ●



Китайцы гордятся своим кулинарным искусством, где бы оно ни демонстрировалось — в отеле «Аман» или на местном продуктовом рынке

ПУТЕШЕСТВИЕ

Попросите в отеле карточки с названиями мест, которые вы хотите посетить; водители такси здесь редко говорят по-английски. Художественный район 798 стоит того, чтобы уделить ему один день вашего путешествия. В Li Qun Roast Duck вы можете отведать утку, приготовленную в традиционном китайском стиле. Ресторан находится по адресу: Bei Xiang Feng Hutong. Расположенный на месте бывшего посольства США Legation Quarter весь во власти роскошных магазинов с весьма высокими ценами. Район Houhai, построенный на искусственном озере, является священным местом для людей пожилого возраста, приходящих сюда в течение дня для выполнения гимнастики тайцзицюань, а также местом встречи для городской молодежи вечером. Стоит посетить стадион «Птичье гнездо», построенный для Олимпийских игр, так же, как и «рай для покупателей» — The Place. Завершите день вечерним бокалом вина на крыше-террасе ресторана The Agua.



ПОЛЕЗНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ

Пекин



Художественный район 798
В галереях можно не только полюбоваться работами всемирно известных художников, таких, как Юэ Миньцзюнь, но и посмотреть картины молодых живописцев, открыть новые таланты. Здесь нет недостатка в кафе и ресторанах, предлагающих сделать небольшую передышку.
www.798art.org



Улица Ванфуцзин
Все, что продается здесь, — живое, поджаренное и сваренное — смешивается в великолепный суп.

Для туристов предназначены скорпионы и мясо акулы на шампурах. Местные жители выбирают ингредиенты для супа с лапшой в ларьках.



Aman Resort
Отель, недавно с любовью отреставрированный, расположен на территории Летнего дворца. Будет очень жаль, если внутренний кинотеатр и СПА-комплекс отвлекут посетителей от других достопримечательностей Пекина.

www.amanresorts.com

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Умный штурман

При создании нового В-класса были использованы передовые технологии, помогающие избежать столкновения в ситуации, когда водитель недостаточно внимательно следит за дорогой.

текст Кристоф Вьювер

Считанные секунды — иногда даже доли секунд — решают, произойдет авария или нет. К сожалению, бывает, что водители недостаточно быстро реагируют на происходящее. Что делать — людям свойственно отвлекаться, терять концентрацию и не просчитывать ситуацию должным образом. В таком случае на помощь должны приходиться вспомогательные системы, которые предупреждали бы об опасностях, реагируя на аварийную обстановку быстрее и точнее, чем водитель. На протяжении многих лет Mercedes-Benz играет ведущую роль в разработке таких систем. Один из примеров — Collision Prevention Assist (действие в предупреждении столкновений). В основе системы лежит технология радиолокации. «Наши исследования показывают, что эта технология может предотвратить половину всех столкновений с движущимся сзади автомобилем», — объясняет эксперт по активной безопасности д-р Йорг Бройер. Автомобили штутгартского премиум-бренда также оснащаются системой экстренного торможения (Brake Assist System), которая теперь входит в серийную комплектацию нового В-класса. Система отслеживает дистанцию до едущего впереди вас автомобиля. Если тот

резко сбрасывает скорость, и возникает риск аварии — система подает водителю акустический и визуальный сигнал, подготавливая тормозную систему к экстренному торможению. Все, что остается сделать водителю, — нажать педаль тормоза, и Brake Assist остановит машину. «Самонастраиваемая система экстренного торможения позволяет наилучшим образом использовать имеющийся тормозной путь и, таким образом, дает водителям шанс избежать аварии», — продолжает Бройер, подчеркивая еще одно преимущество технологии. Исследования показывают, что система действия в предупреждении столкновения (Collision Prevention Assist) работает практически безошибочно. Она предупреждает об опасности в 100 процентах случаев — как во время мониторинга дорожной обстановки, так и на стадии, когда необходимо применить экстренное торможение. Если ситуация на дороге меняется, например, водитель впереди вновь ускорится, система корректирует рассчитанное тормозное усилие. А если на дороге пробка? Йорг Бройер успокаивает: система также распознает заторы и регулирует порог срабатывания соответствующим образом. Это действительно «умная» технология. ●

СОДЕЙСТВИЕ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ СТОЛКНОВЕНИЙ

Принципы

Система использует радиолокацию для предупреждения неминуемого столкновения с едущим впереди автомобилем, дает водителю акустический и визуальный предупреждающие сигналы и рассчитывает тормозное усилие, которое необходимо, чтобы избежать удара.

Награда

Многие аварии происходят из-за того, что водитель отвлекается или неправильно просчитывает ситуацию. Эта технология может помочь водителю не только оценить расстояние до едущей впереди машины, но и выполнить точное экстренное торможение.

Технология

Отраженный радиолокационный сигнал определяет расстояние между транспортными средствами. Если столкновение возможно, активируются предупреждающие сигналы, и блок управления усилителями тормозов рассчитывает необходимое тормозное усилие. Система действует на скоростях от 30 до 250 км/час.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM



Мій перший сніг

Мій сервіс

Зимовий сервісний пакет

З приходом холодів Ваш автомобіль традиційно потребує підготовки до зимового періоду. Ласкаво запрошуємо Вас скористатись програмою підготовки легкових автомобілів до зими. Протягом листопада-грудня Ви можете заощадити 10% на відповідних роботах.

- Перевірка лакофарбового покриття на предмет пошкоджень
- Перевірка ефективності роботи гальмівної системи на стенді або при тест-драйві, перевірка ручного гальма
- Встановлення правильного тиску в шинах
- Перевірка тиску запасного колеса
- Перевірка строку придатності балончика з ущільнювачем для TYREFIT комплекту
- Перевірка роботи зовнішніх освітлювальних приладів
- Перевірка роботи передніх і задніх склоочисників, системи омивання скла
- Перевірка стану щіток склоочисників
- Перевірка рівня масла в двигуні
- Перевірка системи охолодження двигуна, стану та концентрації антифризу
- Перевірка рівня та стану гальмівної рідини
- Візуальний огляд вузлів і агрегатів на предмет герметичності
- Перевірка акумуляторної батареї (за винятком гелевої АКБ)

Ми рекомендуємо



www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160



PRAT "АвтоКаніан"

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz

Mobil 1. Максимальна продуктивність.

Для нових
автомобілів
із пробігом

від 0 км +

Для нових
автомобілів
із пробігом

від 0 км +

Для нових автомобілів
із пробігом

від 0 км +

Для автомобілів
із пробігом

від 100 000 км +

Для автомобілів
із пробігом

від 150 000 км +



**Mobil 1
ESP Formula 5W-30**

Дизельний
двигун працює
як новий



**Mobil 1
Fuel Economy 0W-30**

Спеціально
розроблено для
сучасних двигунів,
які потребують
масла низької
в'язкості



**Mobil 1
New Life 0W-40**

Підтримує
продуктивність
двигуна як нового



**Mobil 1
Peak Life 5W-50**

Уповільнює процес
старіння двигуна



**Mobil 1
Extended Life 10W-60**

Очищує двигун
від накопиченого
шламу



Світовий лідер серед синтетичних моторних масел

Mobil 1