

magazine

3 · 2011

Mercedes-Benz magazine



**В ОЖИДАНИИ
ПРЕМЬЕРЫ ВО
ФРАНКФУРТЕ:**
каким будет
обновленный ML

С-КЛАСС: экономичнее, мощнее —
иными словами, лучше,
чем когда-либо



ИРИНА ПШЕННАЯ:
технология гостеприимства

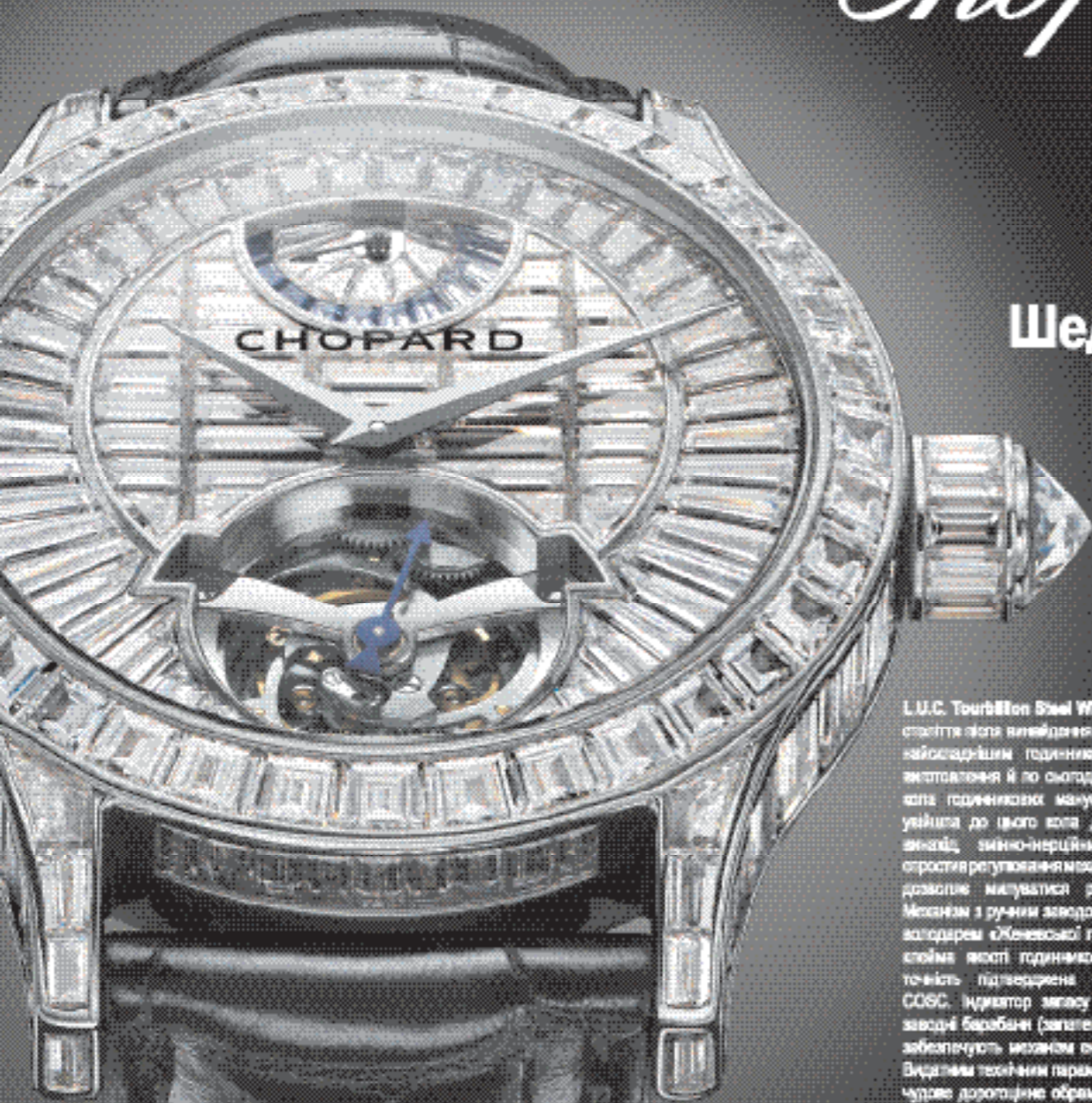


С-класс

Ирина Пшennая

Обновленный ML

Chopard



Шедевр

L.U.C. Tourbillon Steel Wings «Возвращение». Через два столетия после внедрения турбийона, он остается самым совершенным часовым механизмом, а його изготовление и по сей день — прерогатива высшего класса часовых мануфактур. Компания Chopard ушла до этого часа, создав первый в мире анкерный, инерционный баланс, а также значительное усовершенствование механизма. Вскоре в циферблате появились механизмы работы этого прибора. Механизм с ручным заводом L.U.C. калибр 4T в гордом одиночестве «Женевской печати» — наиболее высокого уровня в мире часового искусства, його высочайшая точность подтверждена сертификатом хронометра COSC. Индикатор запаса хода показывает, что четыре заводных барабана (запатентованная технология Quattro) обеспечивают механизм энергией больше, чем на 8 дней. Видимым техническим параметром механизма является чудовищно дорогое оформление: корпус, циферблат, булавки и пружины — все это выполнено из золота 750 пробы (арт. 171914-1001) и в корпусе с платиной (арт. 171914-9001).

L.U.C.

MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE
LOUIS-ULYSSE CHOPARD

Часы L.U.C. Tourbillon Steel Wings «Возвращение» представлены двумя вариантами: корпус из золота 750 пробы (арт. 171914-1001) и в корпусе с платиной (арт. 171914-9001).

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

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



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Вот уже более столетия бренд Mercedes-Benz является эталоном изысканного комфорта, надежности и высочайшего качества. За этот период легендарный немецкий производитель ни на шаг не отступил с пути развития и совершенствования в отрасли автомобилестроения. Каждый год приносит нам новые инженерные шедевры и непревзойденные инновации. Лишь подражанием способно приблизиться к уровню Mercedes-Benz подавляющее большинство автомобильных марок. Увидев, а тем более прикоснувшись к творениям немецких инженеров, каждый владелец Mercedes-Benz ощущает свойственную этому автомобилю ауру, которую невозможно описать словами, — совершенство, пределы возможностей и желаний человека. Есть только один бренд, дающий своему владельцу ощущение причастности к избранному кругу людей, творящих историю, — Mercedes-Benz.

Почетный Президент
Корпорации УкрАвто
Тарас Васадзе

МОНИТОР

4 ЖДЕМ ML В СЕНТЯБРЕ

Презентация нового поколения Mercedes-Benz ML пройдет в начале осени на автошоу во Франкфурте, но почти вся информация по автомобилю доступна уже сейчас

8 SLS УМЕЕТ ЛЕТАТЬ... ДАЖЕ БЕЗ «КРЫЛЬЕВ»

Уже второй суперкар AMG собственной разработки — родстер SLS AMG готовится стать одной из самых ярких новинок автосалона во Франкфурте.

14 G-КЛАСС СЛЕДИТ ЗА МОДОЙ

С сентября этого года концерн Daimler AG начинает поставки обновленных моделей легендарного внедорожника

16 ДИНАМИЧНАЯ КОМПАКТНОСТЬ

Концепт А-класса знаменует собой начало новой эры в сегменте компактных автомобилей стрелхучевой звездой

18 СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПРИОБРЕТЕНИЯ МУЛЬТИМЕДИА MERCEDES-BENZ

ДРАЙВ

24 БЛЕСТЯЩИЙ SLK

Третьего поколения уже в продаже. Никогда еще эта модель Mercedes-Benz не была столь спортивной и рациональной одновременно

40 ЭЛЕГАНТНАЯ СИЛА

Спортивная версия нового CLS — подарок для поклонников AMG. По крайней мере автогонщик Бруно Шпенглер от нее в восторге

ПЕРСОНА

36 ИРИНА ПШЕННАЯ: ТЕХНОЛОГИЯ ГОСТЕПРИИМСТВА

ТЕХНОЛОГИИ

48 А-КЛАСС — ВРЕМЯ РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ

А-класс создавался как автомобиль, использующий нетрадиционные источники топлива. И сейчас его преимущества очевидны

80 ТЕНИ ВЫХОДЯТ НА СВЕТ

Новая функция системы ночного видения Active Night View Assist Plus способна спасти не одну жизнь

СОВЕРШЕНСТВО

54 С-ОТЛИЧИЕ

Спустя четыре года после появления на рынке С-класс прошел через обновление

64 ВИЛЛА «ПОДОПРИГОРА»

Архитектор Олег Украина использовал сложившийся веками архетип украинской хаты для создания современного загородного дома

НАВИГАЦИЯ

72 НАМЕЧАЙ МНЕ ДОРОГУ

Путешествие через перевал Готард, ведущий из Северной Европы в Южную — это возможность насладиться красочными пейзажами, пронизанными духом европейской истории и культуры

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:
Тариэл 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 Попелета-Плотникова
Главный редактор: Тарас Ткачук
Арт-директор: Ольга Скорик
Дизайн и верстка: Ольга Скорик
Переводы: бюро переводов Tгіс
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: ЕД «ВОРЛД ПРИНТ», Украина,
г. Киев, ул. Лукьяновская, 11, тел.: (044) 200-45-45.

Адрес центральной редакции:
Daimler AG,
COM/СММ — Corporate Media Magazine, HPC S402
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, фотографии, 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:

Тел.: (044) 206-88-88
www.mercedes-benz.ua



ПРЕМЬЕРА

Ждем ML в сентябре!



Н

овое, уже третье по счету поколение автомобилей Mercedes-Benz ML построено на модернизированной

платформе нынешней модели. Поэтому основные изменения связаны в первую очередь с внешностью и силовыми агрегатами автомобиля. Отличить новый М-класс от предыдущего совершенно несложно. Автомобиль стал крупнее (на 24 мм длиннее и на 16 мм шире своего предшественника, но колесная база осталась неизменной — 2915 мм) и смотрится более мощно и статусно. Облик кроссовера эволюционировал в духе последних моделей марки. Передок М-класса стал более округлым и лаконичным, вытянутые по горизонтали фары делают машину визуально шире. Задние фонари также грациозно зашли за углы кузова. Боковина практически не изменилась, дизайнеры лишь слегка «подчистили» ее, избавив от молдинга, и сгладили вычурный рельеф крыльев. Изменения позволили улучшить не только внеш-



ний вид машины, но и ее аэродинамику: коэффициент лобового сопротивления $Cd = 0,32$ — лучший показатель в классе! Серьезный рестайлинг произошел и внутри: интерьер кроссовера стал богаче, изысканнее и комфортнее. Овальные воздушные deflectors сменились прямоугольными, сделав убранство салона несколько строже. Повысилось качество материалов отделки, шире применяются вставки из алюминия и дерева. Появилась такая опция, как панорамный люк в крыше. Дебютирует новый М-класс в трех версиях. Первая — ML 250 Bluetec с четырехцилиндровым дизелем 2.1 (204 л. с., 500 Нм). Расход топлива этой модели составляет всего 6 литров на 100 км пути. Далее идет ML 350 Bluetec с дизельной «шестеркой» 3.0 (258 л. с., 619 Нм). Средний расход топлива у последней модификации всего на литр больше, чем у ML 250, при этом автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 7,4 секунды. Последний из тройцы — ML 350 BlueEfficiency с бензиновым агрегатом V6 3.5 (306 л. с., 370 Нм). Все версии имеют постоянный полный привод и семиступенчатый «автомат» 7G-Tronic Plus. За первыми тремя следуют и более мощные модификации — топ-версия с бензиновой «восьмеркой» объемом 4,6 литра, а также флагман модельного ряда — ML 63 AMG с турбомотором V8 объемом 5,5 литра (543 л. с.). Кроме того, ожидается появление дизель-электрического гибрида ML 300 Hybrid. По сути это будет ML 250, оснащенный 15-киловаттным электромотором. Кроме уже привычной пневмоподвески Airmatic, новый М-класс можно будет оснастить антикреновой системой Active Curve System (пневмоподвеска и трансмиссия предоставляют водителю шесть ре-

жимов для различных условий движения: дорожный просвет можно увеличивать до 285 мм, а глубина преодолеваемого брода составляет 600 мм). И, конечно, в списке опций можно отметить изобилие средств активной и пассивной безопасности. У нового ML будет система стабилизации ETC, до 9 подушек безопасности, система Attention Assist Drowsiness Detection, не позволяющая засыпать за рулем, система PreSafe Pre-Collision Protection, которая постоянно оценивает ситуацию вокруг машины и в случае опасности предупреждает водителя о возможном столкновении, датчики давления в шинах, функция адаптивных стоп-сигналов Adaptive Brake Lights и система помощи при экстренном торможении Electronic Brake Assist, интеллектуальная система освещения Intelligent Light System, функция ночного видения с распознаванием пешеходов, система контроля скорости Speed Limit Assist, система предупреждения схода с полосы Lane Keeping Assist, система мониторинга объектов, находящихся в «слепой зоне», Blind Spot Assist, адаптивный круиз-контроль, система помощи при парковке Active Park Assist, камера заднего вида и система автоматического торможения в опасной ситуации. Новый М-класс поступит в продажу после Франкфуртского автосалона, тогда же станут известны и цены. «Широкая публика сможет познакомиться с новым поколением Mercedes-Benz ML осенью, на автошоу во Франкфурте. Презентация новинки в Украине состоится в сентябре», — заявил Вячеслав Дядченко, заместитель генерального директора компании «АвтоКапитал» по продаже легковых автомобилей. ●



МАСКИРОВКА СБРОШЕНА

SLS умеет летать... даже без крыльев



Впервые новый суперкар попал в объективы фотокамер весной этого года в Штутгарте: родстеры SLS AMG «наматывали» свои первые тестовые километры в защитной маскировке.

Для неспециалистов они выглядели как некие двухместные автомобили-прототипы с матерчатым верхом: ни «мерседесовских» звезд, ни шильдиков — лишь черная пленка на передней, задней и боковых частях кузова. Но любителей марки было не провести: пропорции автомобиля говорили сами за себя: длинный капот, крупные колеса и укороченная задняя часть указывали на завораживающий силуэт SLS.

Теперь тайна раскрыта, и родстер SLS AMG вполне официально готовится стать одной из самых ярких новинок автосалона во Франкфурте. Новинка — уже второй суперкар AMG собственной разработки.

По словам представителей компании, купе и родстер проектировались параллельно — это обеспечило решающие преимущества при разработке «открытой» версии SLS AMG. На создание автомобиля ушло ни много ни мало — три года напряженной работы! Инженерам пришлось уделить особое внимание увеличению жесткости кузова, а также снижению шума и вибрации. Немало времени потрачено и на совершенствование механизма складного верха.

Как поясняет Тобиас Мёрс, руководитель подразделения комплексной раз-



Крыша спорт-кара способна выдерживать сопротивление ветра вплоть до скорости 317 км/ч

работки автомобилей и член правления Mercedes-AMG: «Без достаточно жесткой конструкции кузова не будет необходимой динамики и стопроцентной герметичности складного верха».

Так же, как и в остальных случаях, в качестве основы при разработке и испытаниях нового суперкара AMG послужил его цифровой прототип (DPT). Самые современные системы компьютерного моделирования позволили инженерам получить близкую к реальности виртуальную копию автомобиля. И лишь затем на ее основе был сконструирован реальный автомобиль.

Поскольку о SLS с кузовом родстер думали еще на стадии проектирования обычных SLS AMG, то инженерам не пришлось менять конструкцию алюминиевой пространственной рамы. Она изначально была очень легкой и необычайно жесткой (рама родстера весит всего 243 кг, у купе SLS AMG — 241 кг).

Тем не менее, в результате отказа от металлической складной крыши (а истинный родстер-«аристократ» может быть лишь с матерчатым верхом) и дверей типа «крыло чайки» порогам кузова пришлось все-таки придать соответственно больше прочности.

По словам Тобиаса Мёрса, причина не в законодательных требованиях к безопасности на случай аварии. Свои пять звезд родстер получил бы и с порогами от купе. Но исследования и тестовые испытания показали: с помощью более мощных порогов можно дополнительно повысить динамику автомобиля. И тогда для открытого варианта спорткара SLS AMG была разработана иная конструкция порогов. «Родстер SLS AMG — такой же суперкар, как и его брат купе», — говорит Тобиас Мёрс. — Обеспечить даже в открытом варианте сверхдинамику — это для нас в AMG нечто само собой разумеющееся».

Чтобы еще больше увеличить жесткость (и, как следствие, добиться скоростных характеристик купе SLS), было разрабо-

В открытой версии SLS AMG пришлось отказываться от дверей «крыло чайки», чтобы увеличить жесткость кузова



“ В борьбе с шумами специалистами учитывается каждая мелочь ”



тано несколько оригинальных инженерных решений. Так, несущий элемент приборной панели жестко соединен с рамой лобового стекла и при этом опирается на центральный туннель. Кроме того, задней оси дополнительную жесткость придает поперечная распорка в пространстве между топливным баком и складным верхом.

Все эти меры, говорит Тобиас Мёрс, предотвращают нежелательные колебания еще на стадии их возникновения, а также избавляют от необходимости использовать дополнительные, утяжеляющие автомобиль гасители колебаний (что можно часто встретить у автомобилей такого же класса других производителей).

Инженерам пришлось немало поломать голову и над размещением дополнительного оборудования. Скажем, место задней полки в родстере занято под складную крышу. А ведь именно здесь устанавливается сабвуфер! Тем не менее, проблема была решена, и система Bang&Olufsen BeoSound AMG звучит в родстере не менее восхитительно, чем в купе.

Высокий уровень жесткости кузова, подчеркивает Тобиас Мёрс, необходим и для того, чтобы складной верх мог надежно подниматься и складываться с помощью

электрогидравлического привода при скорости движения до 50 км/ч. По его словам, трехслойный матерчатый верх родстера, который компактно складывается в форме буквы Z за сиденьями, — сам про себя шедевр инженерной мысли. В качестве каркаса крыши используется комбинированная конструкция из магниевых сплавов, стали и алюминия. У нее низкий центр тяжести и она способна выдержать сопротивление ветра вплоть до максимальной скорости в 317 км/ч. При этом (с откинутым или поднятым верхом — неважно) даже на таких скоростях в салоне родстера не должно возникать никаких неприятных шумов. Ничто не должно мешать удовольствию от поездки под открытым небом! В

борьбе с шумами специалисты учитывают каждую мелочь. Скажем, один из составляющих элементов отличной шумоизоляции — однослойное небьющееся заднее стекло, бесшовно впаянное в матерчатый верх. Крайне сложная задача — герметичность складного верха. Для ее успешного решения специалисты AMG и Mercedes-Benz используют колоссальный опыт, накопленный компанией за 125 лет. Таким массивом знаний не может похвастать ни один другой производитель. Штутгартская автомобильная марка выпускала открытые автомобили в течение всей своей истории, причем, в отличие от других компаний, автомобили такого типа здесь никогда не сходили с конвейера.



Воде, песок, пыль, зной и холод — вот те пять факторов, которыми пришлось вплотную заниматься специалистам из AMG при создании родстера SLS AMG. В результате особенностью его складного верха является сплошной водосборный мешок, улавливающий дождевую воду и отводящий ее через два отверстия — на левой и правой сторонах.

По словам Тобиаса Мёрса, каждый новый автомобиль с трехлучевой звездой должен выдержать необычный тест на выносливость, который проводится в Технологическом центре Mercedes-Benz (MTC) в Зиндельфингене. Во время теста на новичка выливается экстремальное количество воды, чтобы к концу процесса разработки быть уверенными, что автомобиль действительно герметичен. Для кабриолетов и родстеров это весьма непростое испытание. Всего, чтобы получить окончательное «добро», им нужно успешно пройти 16 испытаний.

Здесь есть и проверка поливкой из шланга всех уплотнений в области складного верха, дверей и крышек, и непрерывный суточный полив искусственным дождем, и проезд через воду, испытание обледенением, окатывание большой волной и проверка высоким давлением, а в заключение — прохождение автомойки. Таким образом, водное испытание моделирует любую возможную ситуацию, которая может возникнуть в какой-либо точке земного шара.

Определить проблемы и найти возможности их решения специалистам AMG,



помимо различных стендовых испытаний вроде дождевой камеры и климатической аэродинамической трубы, помогают и полевые испытания в разных климатических зонах. Например, в Лоредо (штат Техас) настолько тонкая пыль, что она способна проникнуть практически в любую нишу в автомобиле, — и тут от уплотнителей требуется максимум выдержки. Новый родстер или кабриолет Mercedes-Benz, как правило, проходит и стандартное испытание на долговечность складного верха, который должен подняться 20 тысяч раз. Такое упражнение не должно стать проблемой для гидравлических цилиндров, электромоторов и шарниров. К этому добавляются две с половиной тысячи закрываний в режиме движения. При этом неважно, в условиях жары, холода, сырости или сухого пустынного ветра. «Мы не отдаем на волю случая, — говорит Тобиас Мёрс. — Высокие затраты на испытания окупятся сторицей в виде безграничного удовольствия клиента от управления родстером SLS AMG». Выход родстера SLS AMG на украинский рынок ожидается весной 2012 года. ●

ЧТО СТАЛО ИЗВЕСТНО ЕЩЕ ДО ОФИЦИАЛЬНОЙ ПРЕЗЕНТАЦИИ:

SLS AMG

*Mercedes-Benz SLS AMG Roadster оснащен такой же 571-сильной атмосферной «восьмеркой» объемом 6,2 литра (650 Нм) и семиступенчатым «роботом» Getrag, как и закрытая «двухдверка». Несмотря на прибавку в весе (40 кг) и, как следствие, немного изменившуюся энерговооруженность — с 2,84 до 2,9 кг/л. с., новинка ничуть не уступила последней в динамике. Максимальная скорость родстера ограничена электроникой на том же значении 317 км/ч, а разгон до сотни так же составляет 3,8 с.

*Габаритные размеры родстера известны, и почти все они в точности, как у купе. Колесная база модели составляет 2680 мм, длина кузова — 4638 мм, а ширина — 1939 мм. Отличается лишь высота машины с мягким верхом — она на один миллиметр меньше, чем у купе, — 1261 мм. С появлением складного трехслойного матерчатого верха, убирающегося за 11 секунд на скорости до 50 км/ч, у автомобиля на три литра сократился объем багажника, который, независимо от того, поднята крыша или сложена, вмещает 173 л поклажи.

*Стоимость новинки для рынка Германии уже определена — 195 160 евро. Это на 11 900 евро больше, чем сейчас просят за купе.

*Среди новых опций, которые появятся у открытого спорткара, будет адаптивная подвеска AMG Ride Control и мультимедийная система AMG Performance Media с акустикой объемного звучания Bang&Olufsen BeoSound AMG. Первая позволяет менять характеристики ходовой части в рамках трех режимов — Comfort, Sport и Sport plus, а вторая отображает различные телеметрические данные автомобиля. В частности, при желании водитель может получать информацию о боковых и линейных ускорениях машины, температуре моторного и трансмиссионного масел, охлаждающей жидкости, давлении воздуха в каждой шине...

В ДУХЕ ВРЕМЕНИ

G-класс следит за модой



рители колесных арок AMG, хром-пакет и некоторые другие элементы экстерьера. Кроме того, покупателям предложат несколько цветовых решений кузова. По желанию клиента сиденья G 500 Edition Select могут также быть исполнены в двухцветной коже. Фрагменты дверей, а также руль и рычаг коробки передач будут отделаны деревом и покрыты черным рояльным лаком. Жемчужиной специальных автомобилей станет акустическая система Harman / Kardon® Logic7®, знаменитая своим неподражаемым звучанием.



С сентября этого года концерн Daimler AG начинает поставки обновленных моделей легендарного G-класса. Каких-либо радикальных изменений не произошло — все-таки незыблемая классика есть классика. Скорее, новшества позволят внедорожнику-аристократу идти в ногу со временем и даже в мелочах не отставать от других автомобилей марки. Так, у сурового G-класса появится навигатор COMAND APS, который станет частью серийного оборудования для модификации G 350 CDI. Подголовники для задних сидений станут такими же, как и на

R-классе (они съемные и регулируются по высоте). Кроме того, в состав базового оборудования G 350 CDI войдут окрашенные в цвет кузова бамперы.

С сентября 2011-го по май 2012 года будет выпускаться и специальная модель G 500 Edition Select. Отличительной чертой автомобилей специальной серии станут обновленные передние и задние бамперы, легкосплавные колесные диски с пятью сдвоенными спицами черного цвета, спортивная выхлопная система с боковыми выхлопными трубами, расши-

КОНЦЕПТ-КАРЫ

Концепция динамичной компактности



Концепт А-класса стал одним из наиболее обсуждаемых на Шанхайском автосалоне. Длинный капот, невысокий силуэт и узкий абрис окон — кажется, пропорции концепт-кара представляют нам автомобильную динамику в ее наиболее концентрированном виде. За счет эффектного чередования линий и плоскостей спортивный облик автомобиля приобретает особую глубину. Выразительность передней части дополняют инновационные светодиодные фары, состоящие из множества светящихся точек. Приборная панель автомобиля внешне напоминает крыло самолета, а сами приборы и круглые дефлекторы выполнены в красной подсветке и по форме чем-то схожи с авиационными моторами.

По словам представителей марки, концепт А-класса знаменует собой начало новой эры в сегменте компактных автомобилей с трехлучевой звездой. Причем не только в отношении дизайна, но и в технологическом плане. К примеру, «сердцем» автомобиля стал четырехцилиндровый бензиновый двигатель объемом два литра нового семейства М270. Благодаря непосредственному впрыску и турбонаддуву двигатель развивает 155 кВт (210 л. с.). Силовой агрегат работает в паре с новой трансмиссией Mercedes-Benz с двойным сцеплением. Что уже говорит о системах безопасности! Концепт-кар является первым в мире представителем компактного класса, обладающим радарной системой предупреждения об опасности столкновения в сочетании с системой превентивного экстренного торможения.

SEA-DOO 
POWERED BY **ROTAX 4-TEC**

НОВІ СТАНДАРТИ ЖИТТЄВОГО ПРОСТОРУ

Простір, якого достатньо для розваг. Навіть не виходячи за борт! Нові сидіння-шезлонги Transat™ на площадці для загару. Столик, який можна встановити на кормі, у кокпіті або на носу. Додайте до цього 510 к.с. «під капотом» і електронне управління дроселем, і навряд чи хтось захоче повертатися додому.



ПЕРЕВАГИ КАТЕРІВ SEA-DOO:

- Мала осадка судна (~30см)
- Вбудований імпеллер
- Реактивний водометний рушій забезпечує максимально швидку реакцію при керуванні:
- Поліпшена маневреність
- Чутливе керування
- Чудовий розгін і швидке глісерування, що спрощує буксирування
- Відсутність підйому носової частини, що забезпечує добру оглядовість
- Використання прямого приводу сприяє зниженню витрат енергії за рахунок передачі потужності
- Безпека:
- Відсутність відкритих гвинтів або гострих країв, що забезпечує підвищену безпеку.
- Дійсно суднові двигуни:
- Замкнута система охолодження
- Кріпильні деталі з нержавіючої сталі
- Спеціальне покриття E-coating (технологія електролітичного покриття методом занурення)
- Система ІТС (Інтелектуальне Керування Дроселем)
- Електроніка суднового типу

Авторизовані дилери в Україні:

АР Крим: "Юркаффа" (050) 588-71-52; "BRP центр Крим" (097) 454-7777; **Дніпропетровськ:** "BRP центр Дніпропетровськ", (056) 378-79-38; "Сінгл-Марін", (0562) 35-38-71; **Донецьк:** салон "Вояж", (062) 312-3-111; **Запоріжжя:** "Парк-Спорт", (067) 612-04-94; "Елітспорт", (099) 351-11-01; **Київ:** "BRP центр Київ", (044) 229-99-99; "Мотосалон Логос-Київ" (044) 247-95-00; "Спорт-Марін", (066) 0-881-881; **Луганськ:** "Адреналін", (0642) 49-07-99; **Львів:** "BRP центр Львів", (032) 227-17-12; **Н.Каховка:** "Maxim marine", (05549) 7-15-25; **Одеса:** "Спорт-Марін", (048) 758-43-44; **Харків:** "Бриг ЛТД", (057) 77-301-77; **Херсон:** "BRP центр Херсон", (0552) 42-47-96

АКЦИЯ

Специальные условия приобретения мультимедиа от Mercedes-Benz



Генеральное представительство Daimler AG в Украине, компания «АвтоКапитал», входящая в группу компаний УкрАВТО, объявляет о старте специального предложения для моделей Mercedes-Benz E-, C- и GLK-классов. Каждый покупатель при заказе одного из этих автомобилей получает мультимедийную систему COMAND APS по специальным условиям. Акция действует с 15.08.2011 по 31.10.2011. Mercedes-Benz COMAND APS представляет собой современнейшую программу телематики с новым увеличенным TFT-монитором высокого разрешения и контрастности. Система включает в себя массу всевозможных функций — это и навигация, и DVD-плеер, и аудиотюнер. Кроме того, установка COMAND APS позволяет расширить список заказываемых опций, которые ранее невозможно было установить в автомобиле. Это, к примеру, камера

заднего вида или ТВ-тюнер для трансляции телевизионных каналов на штатном мониторе. А беспроводной интерфейс Bluetooth делает возможным подключение к системе COMAND APS мобильного телефона и использование громкой телефонной связи с доступом к телефонной книге вашего телефона (в COMAND APS предусмотрено запоминание 2500 контактов телефонной книги). Управление COMAND APS осуществляется при помощи контроллера, удобно расположенного под центральным подлокотником между водителем и пассажиром или же клавишами на рулевом колесе. Для большинства автомобилей Mercedes-Benz система предлагается в качестве опции, но сейчас появилась уникальная возможность получить ее дополнительно к выбранной комплектации.

Межа досконалості існує Новий М-Клас



125! років інновацій



www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz
Найкраще або нічого.

КОММЕРЧЕСКАЯ ТЕХНИКА

Vito собирает награды

В Украине представлен обновленный коммерческий автомобиль Mercedes-Benz Vito. Ключевые изменения в новой модели — это заново разработанные двигатели, которые характеризуются повышенной экономичностью и экологичностью (в линейку четырехцилиндровых дизельных двигателей стандарта Евро-5 вошли моторы мощностью от 95 до 258 л. с.). Все силовые агрегаты завораживают плавностью хода и подкупают отличными показателями мощности и крутящего момента. Новая шестиступенчатая механическая трансмиссия ECO GEAR (поставляется со всеми четырехцилиндровыми двигателями) впечатляет широким диапазоном передаточных чисел, что обеспечивает максимальную эффективность при низком показателе как расхода топлива, так и уровня выбросов. Значительно улучшена шумоизоляция и эргономика салона, переработана ходовая часть.

Достоинства обновленного Mercedes-Benz Vito не прошли мимо профессионального сообщества автомобильных журналистов. Так, Vito был признан лучшим малотоннажным автомобилем 2011

года в Австралии. По словам Криса Маллета, главного редактора популярного журнала Delivery Magazine, присудившего Vito награду Van of the Year 2011, компания Mercedes-Benz основательно поработала над автомобилем, сделав его лучшим из линейки малотоннажников Mercedes-Benz. Г-н Маллет также отметил, что новые двигатели обновленного Vito в сочетании с оптимизированной коробкой передач ECO GEAR, передаточные числа которой были специально подобраны для оптимального использования мощностного потенциала силового агрегата в широком диапазоне оборотов, делают автомобиль более экономичным в сравнении с предыдущей версией.

Ранее обновленный Vito был отмечен призом Ирландской ассоциации автомобильных журналистов в категории «Малотоннажник 2011 года». Помимо превосходных технических характеристик Vito, жюри, состоявшее из девяти экспертов, оценило надежность, функциональность и высокую остаточную стоимость коммерческого автомобиля Mercedes-Benz.



ВПЕРШЕ В УКРАЇНІ НЕОЧІКУВАНИЙ ФОРМАТ

СОБЫТИЕ • ПРЕДМЕТ • ИНТЕРЬЕР

ОБЪЕКТ

№3 (13) / июнь-июль / 2011

 стр. 72	 стр. 86
 стр. 82	 стр. 95
 стр. 48	 стр. 90
 стр. 36	 стр. 30
 стр. 62	 стр. 50

СМОТРЕТЬ,
ПОЛЬЗОВАТЬСЯ

Свідчення про державну реєстрацію друкованого ЗМІ КЕН № 14892-3863Р від 04.02.2009

ОБЪЕКТ

«ОБЪЕКТ»

БАЖАННЯ
ПОВАГИ
ПІЗНАННЯ
ЗАХОПЛЕННЯ

Mercedes-Benz CLS-клас

Перетворює закоханість в пристрась.



АвтоКапітал

www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz
Найкраще або нічого.

Д Р А Й В



АВТОМОБИЛЬ КАК НАСЛАЖДЕНИЕ

Блестящий

SLK третьего поколения уже в продаже. Никогда еще эта модель Mercedes-Benz не была столь спортивной и рациональной одновременно.

текст Джо Клахсен фото Марк Траутманн

ДРАЙВ



Новая передняя часть возвращает нас к легендарным автомобилям, таким, как 190 SL



Калифорнийские мечты

Новый родстер как будто создан для нескончаемого лос-анджелесского лета. А может наоборот?



Задние габаритные огни с фотодиодами и парные трубы глушителя подчеркивают спортивный вид автомобиля

ДРАЙВ



Спортивный руль отвечает характеру модели

SLK 200 разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с

Б

ледно-голубое небо мерцает над Лос-Анджелесом. Яркое солнце, не жарко (24 °C). Но даже в такое время мало кто из прохожих наслаждается весенней погодой — они не отводят глаз от автомобиля. Мы хотим всего-навсего прокатиться с ветерком по Калифорнии на новом SLK. Но нечего и пытаться тронуться в путь прямо сейчас, пока родстер окружен толпой любопытных поклонников. «Блестящий!» — это мнение светловолосого серфингиста Дугласа. И он прав: новый SLK выглядит блестящим, даже когда стоит на месте с откидным верхом. Я говорю Дугласу, что, по-моему, автомобиль скорее выглядит «острым», подобно «острому носу», который ассоциируется с гоночными яхтами. Действительно, «нос» нового SLK заострен, и спойлер тоже острый. В таком же стиле сделаны воздухозаборные отверстия на передних крыльях. Весь автомобиль словно напичкан заостренными контурами. Дуглас ходит вокруг SLK, проводя рукой по его изгибам. Он даже снимает солнцезащитные очки. А это в Калифорнии знак большого уважения. Иан и Сью? Они влюбились в автомобиль так же, как совсем недавно ◀

ДРАЙВ



SLK оснащен 18-дюймовыми колесными дисками с пятью спицами

SLK и город

Спринтер на автомагистрали, крейсер в уличном движении: этот автомобиль превращает каждый перекресток в киносъёмочную площадку

влюбились друг в друга, и теперь ходят вокруг него, взявшись за руки. Они хотят увидеть SLK с откинутой вариативной крышей Vario-Roof, хотят сесть за руль и, наконец... «О-о-огромный!» — произносит Сью, пытаясь подчеркнуть своим протяжным «о» ту поразительную комбинацию «огромного» и «громдного», которая действительно свойственна этому автомобилю.

В направлении Сан-Диего

Постепенно ажиотаж стихает: наконец я могу сесть на место водителя и завладеть рулем. Он определенно меньше, чем у предыдущих моделей, и приплюснут в основании. Вот это да! За ним действительно чувствуешь себя, как за рулем гоночного автомобиля. Как всегда в автомобилях Mercedes-Benz, когда глаза пробегают по приборной панели, у меня сразу возникает ощущение комфорта. Кажется, все в машине хорошо знакомо. Во всем витает дух утонченности. Приборы скрыты в глубоко посаженных «колодцах»; переключатели и кнопки встроены с эргономической точностью. Вентиляционные отверстия напоминают мне суперкар SLS. Хочется немедленно включить зажигание — ехать, мчаться, планировать, рассекая этот пахнущий солью тихоокеанский бриз. На север или на юг? Конечно, на юг! В Сан-Диего, в Ла-Джолла.

Работа двигателя SLK 200 Blue Efficiency ощущается, но очень мягко и сдержанно. Каждый раз, когда я переключаю скорость, рычаг механической 6-скоростной коробки передач мягко перемещается в нужную позицию. «Прекрасно движется», — говорю я себе. 200-й имеет достаточно мощности, чтобы разогнаться до 240 км/ч. Фактически я мог бы преодолеть отметку 100 км/ч всего за

SLK 200 BlueEfficiency
Двигатель / Мощность
1,8-литра 4-цилиндровый,
135 кВт 5,250 об/мин;
максимальный крутящий
момент 270 Нм
при 1,800-4,600 об/мин

Коробка передач
Ручная 6-скоростная

Ускорение
0-100 км/ч за 7,3 с

Максимальная скорость
240 км/ч

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

Выбросы CO₂
(комбинированный)
149-158 г/км

Cd 0.30

Багажный отсек
От 225 до 335 литров

Вышеприведенные данные
не относятся к отдельному
транспортному средству
и не являются частью
предложения, а служат
исключительно для
сравнения разных моделей.

www.mercedes-benz.com/slz

семь секунд — автомобилю это вполне под силу. Но встреча с полицией Лос-Анджелеса не входит в мои планы. И так, я продолжаю свой круиз, полагаясь на многофункциональную камеру SLK, информирующую меня о местных ограничениях скорости, а также на новую систему контроля безопасной дистанции Distronic Plus, обеспечивающую мою безопасность на многополосной трассе. Вставляю CD с моими любимыми MP3-треками в мульти-

медийный проигрыватель и погружаюсь в великолепный звуковой ландшафт, созданный объемным звуком акустической системы Harman Kardon. Разве можно придумать что-то лучше?

Дань уважения 190 SL

Развевающий волосы ветер — неизменный элемент путешествия на родстере. В идеале я могу поэкспериментировать с новым опционным ветровым экраном

Airguide — набором хитроумных панелей, которые за считанные секунды способны выдвигаться между сиденьями или откидываться в исходное положение. Печально, но мы не можем воспользоваться Airguide: наш встраиваемый ветровой экран лежит в багажнике.

Как только я доезжаю до Санта-Моники, сворачиваю на автомагистраль 1. Ветер играет в моих волосах, звучит музыка,

приглушенный, но вполне различимый гул системы прямого впрыска с турбонаддувом создает восхитительное звуковое сопровождение.

Стоит мне нажать на газ и перейти на более низкую передачу, как SLK издает грубый рев, заканчивающийся бодрым вибрато тенора. Пора узнать, на что способна подвеска в спорт-режиме!

Что я заметил в первую очередь? В автомобиле не ощущается ни следа той





Вентиляционные отверстия подчеркивают элегантность суперкара

сверхжесткой тряски, которая у большинства водителей ассоциируется со спортивно настроенной подвеской. SLK остается верным традициям Mercedes-Benz, заботясь в первую очередь о вашем комфорте.

Пора пить кофе. Я хочу посидеть где-нибудь в полном покое и умиротворении, чтобы в полной мере насладиться видом моего двухместного автомобиля. Яркое калифорнийское солнце играет бликами на его тонких линиях. Рельефная передняя часть автомобиля с трехлучевой звездой Mercedes напоминает мне легендарный родстер 190 SL, выпускавшийся в пятидесятых годах прошлого века. Сочетание длинного капота, компактного пассажирского отделения и зауженной задней части создает сильный и вместе с тем утонченный мужественный образ. Не агрессивный и не накачанный тестостероном, на-

дежно посаженный на 18-дюймовые колесные диски с пятью спицами, SLK производит впечатление утонченного мачо. Элегантность и силу подчеркивают задние диодные огни и парные трубы глушителя. Но самое важное — уже в облике SLK читается то неземное удовольствие, которое можно получить от вождения этого автомобиля.

Удовольствие от автострады, удовольствие от экономичности

Мы снова на дороге, и наслаждение растет с каждой оставленной позади милей. Рулевое управление, подвеска, тормоза и двигатель — все идеально слаженно, и мне хочется подобно Сью воскликнуть: «0-о-огромный!» Особенно когда дисплей показывает, что двигатель скромно потребляет всего шесть литров на 100 километров. Потрясающая экономичность для авто

такого класса (большую роль здесь играет система Stop-Start, которая выключает двигатель в момент остановок на светофоре). Поэтому я получаю удовольствие и от автострады, и от экономии — уникальное чувство для водителя спортивного автомобиля.

Как только я подъезжаю к Ладжолла, снова складываю откидной верх, с восхищением наблюдая за удивительной трансформацией панорамной вариативной крыши Variorooft, управляемой с помощью функции Magic Sky Control. Это маленькое технологическое чудо творит удивительные вещи: одно нажатие кнопки — и крыша становится прозрачной; еще одно нажатие — и она снова светонепроницаемая. В результате я могу наслаждаться звездным небом даже когда верх автомобиля опущен. Фантастика!

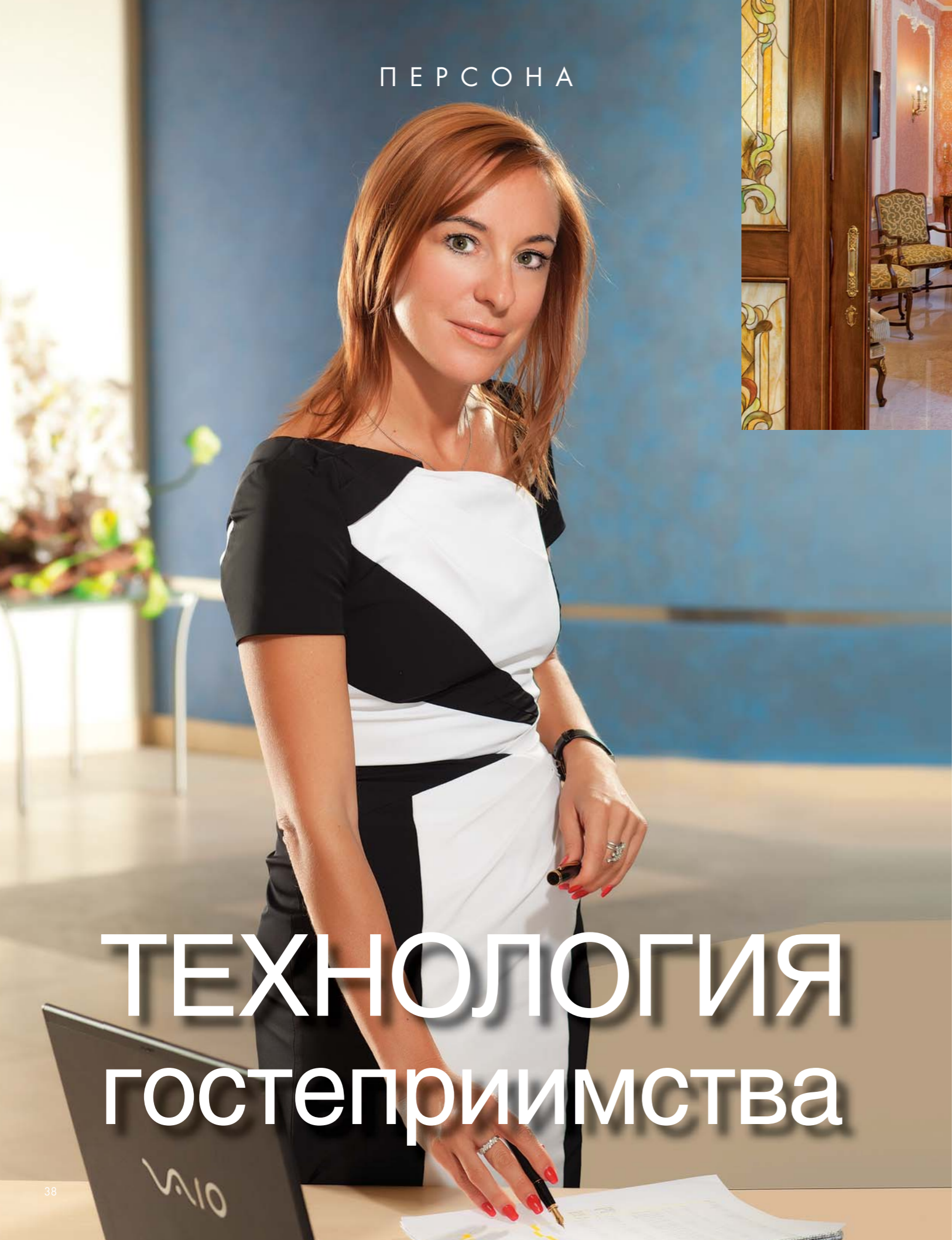
ФАВОРИТ V.I.P. КЛУБ

СУЧАСНА КЛАСИКА ФІТНЕСУ



Дізнайся про літню пропозицію!

«Фаворит V.I.P. Клуб», м. Київ, Музейний пров.6, тел.278-33-38, www.favoritvipclub.com.ua



ТЕХНОЛОГИЯ ГОСТЕПРИИМСТВА

Каждый год в Украине появляется все больше отелей самого высокого уровня, реконструируются и подтягиваются к мировым стандартам уже существующие гостиницы. Впрочем, далеко не все гостиничные проекты можно назвать удачными. Опыт успешных «набить шишки» инвесторов доказывает: без профессиональных девелоперов, способных пройти весь путь от создания концепции до запуска и дальнейшей эксплуатации отеля, добиться от проекта возврата вложенных в него инвестиций довольно непросто.

Ирина Пшенная — одна из тех немногих менеджеров, кто знает, как сделать гостиничный бизнес успешным. На ее счету запуск самых известных отелей страны. Под управлением ее компании Vertex Hotel Group находятся гостиницы «Лондонская» и «Бристоль» в Одессе, а также «Президент Отель» в Киеве.

Вместе с Ириной мы расположились в холле последнего, наблюдая, как прибывают в отель гости, приехавшие со всего мира на гонки водной «Формулы 1».

— Ирина, ваш отель, бесспорно, пользуется успехом!

— Мы постоянно принимаем гостей международных конгрессов и других важных событий, происходящих в Киеве. Я уверена, что в настоящий момент в сегменте «4 звезды» это однозначно одна из лучших event-гостиниц столицы. Лето для Киева — сезон низкий, но я с гордостью могу сказать, что все летние месяцы в «Президент Отеле» не менее 65 процентов загрузки.

— Как же вам это удается?

— Активная работа в сегменте продаж и маркетинга гостиницы. Мы уделяем огромное внимание работе с корпоративными клиентами и не ждем, пока они появятся у нас, — наша задача продать свою услугу на местных и международных рынках. Работа над доходами — это основной принцип, который пытаются привнести в Украину все международ-

ные гостиничные сети, но мы взяли его на вооружение с самого начала своей деятельности. Я не имею права говорить, что по уровню обслуживания мы лучше, чем кто-либо из наших конкурентов. Есть немало гостиниц в Украине, работающих очень хорошо с этой точки зрения. Однако основное ноу-хау нашей сети — это предоставление гостиничной услуги за рационально правильную цену, то есть взвешенное сочетание цены и качества, что приводит к взаимному удовлетворению как инвестора, вложившего деньги в формирование гостиничного продукта, так и конечного потребителя, готового приобретать этот продукт.

— Но вы ведь занимаетесь не только управлением отелями?

— Верно. Наша компания инвестиционно-девелоперская. Мы реконструируем объекты для определенной группы акционеров, а затем берем их в управление. Почему это происходит именно таким образом? Сегодня на рынке гостиничного девелопмента складывается следующая ситуация: инвесторы-девелоперы (а это, как правило, совмещенные структуры) строят некий объект. Они знают, что гостиница — это холлы, комнаты, ресторан, бассейн и т. д. Но при этом они весьма поверхностно понимают, как все это должно работать или, другими словами, что собой представляет отель как предприятие.

— Видимо, как и в любой иной сфере бизнеса, здесь необходимы профессионалы...

— Безусловно. Специфика нашей компании в том, что мы не только занимаемся девелопментом объектов гостиничного бизнеса, но и затем этими объектами управляем, получая ожидаемые инвестором финансовые результаты. В настоящий момент мы занимаемся тремя гостиницами. Это «Лондонская» и «Бристоль», запущенный нами в конце прошлого года в Одессе. А также «Президент Отель», которым мы управляем в течение двух лет и параллельно проводим его реконструкцию.



— **Вы говорите, инвесторы зачастую не понимают, что они строят...**

— Такая история — достаточно частая ситуация в Украине, где гостиничный бизнес только начал развиваться. К сожалению, многие инвесторы пользуются услугами частных иностранных консультантов, не имеющих опыта работы на украинском рынке и до конца не понимающих его специфики. Поэтому, как правило, приходится адаптировать эти концепции под реалии рынка и требования «покупателей». Видимо *(смеется)*, моя судьба — все время что-то до-страивать! Когда-то я запускала гостиницу Hyatt в Киеве. Теперь вот «Бристоль». По поводу этой гостиницы было достаточно много мнений. Но мы попытались сделать ее хотя и в сегменте luxury, но более динамичной и живой.

— **В чем была сложность работы над проектом «Бристоля»?**

— Понимаете, у этой гостиницы очень помпезные интерьеры, дорогая отделка, которые были восстановлены талантливым одесским архитектором Натальей Мержиевской на основе архивных материалов и в значительной степени повторяют изначальное убранство отеля конца XIX — начала XX века. Если говорить о западном рынке, то в таком отеле могут жить очень богатые люди (средняя стоимость номера в «Бристоле» — 250-300 евро в сутки). Но в нашу страну такие клиенты ездят крайне редко. В Украине этим людям не на что смотреть. И мы решили для себя, что потребителями такой услуги вряд ли станут классические туристы-иностранцы. Поэтому вся маркетинговая стратегия продаж и концепция обслуживания клиентов направлена на то, чтобы приблизить отель к современному украинско-российскому потребителю в возрасте от 30 до 50 лет. И мы не ошиблись. Сегодня основные клиенты «Бристоля» из Украины и России, причем россиян даже больше. Самое интересное, что в отеле огромным спросом пользуется сегмент люкс. У нас всегда стоит очередь на президентские номера, апартаменты, люксы...

— **Что, по вашему мнению, необходимо еще, кроме правильного выбора концепции, для успешного запуска гостиницы такого класса?**

— Чтобы успешно запустить гостиницу, необходимо в первую очередь правильно подобрать команду. Запуск гостиницы — это всегда проектная работа, когда результаты должны быть достигнуты быстро, в определенный срок. Для людей, которые привыкли заниматься процессным бизнесом, это довольно сложная, а иногда и просто невыполнимая задача. Я же однозначно отношу себя к ряду проектных кризис-менеджеров, поэтому и команда, которая работает под моим руководством, это люди такого же склада, нацеленные на получение результата. Очень важно для каждого проекта правильно подобрать квалифицированных сотрудников. Не факт, что эти люди будут работать на данном объекте после его открытия. Реализовав проект, они нередко начинают скучать. И задача руководителя — дать возможность этим людям и дальше реализовывать свой потенциал. А для этого необходимо занять их чем-то новым и динамичным...

— **Ваши специалисты перенимают опыт за рубежом?**

— Все наши сотрудники, занимающие руководящие должности, имеют определенное специальное образование. Часть людей учились за рубежом и получили опыт работы в международных гостиничных сетях. Хотя есть и просто талантливые ребята, и мы проводим их обучение сами.

— **Насколько приход в Украину международных гостиничных сетей может помешать развитию вашего бизнеса?**

— Я, бесспорно, отдаю должное международным гостиничным сетям, основным преимуществом которых является узнаваемость на мировом рынке. И, тем не менее, в глубине гостиничного бизнеса лежит человеческий фактор. Как показывает практика, мы сегодня успешно конкурируем с международными компаниями, выигрываем тендеры у пришедших в Украину известных сетей.

— **Они слишком пассивны, полагаются на магию своего имени?**

— Возможно, они менее динамичны, возможно, люди не те работают. Я говорю своим сотрудникам: в нашем быстрорастущем мире нужно быть очень коммерчески активным и гибким, чтобы улавливать

смену трендов и настроение рынка и все время оставаться первым.

— **Планируете добавить в свою сеть другие отели?**

— Я еще раз хочу подчеркнуть, что Vertex Hotel Group — это не сеть гостиниц в нашем привычном понимании, когда для всех отелей определены единые стандарты. Гостиницы, которые находятся под управлением нашей компании, относятся к разным типам и ориентированы на абсолютно разных клиентов. В наших ближайших планах — завершить реконструкцию всех наших объектов. Но, разумеется, мы смотрим на рынок, на какие-то другие объекты, которые можно либо приобрести, либо взять в управление.

“Лучшие технологии обслуживания — когда ты не замечаешь персонал отеля, а восхищаешься его радушием”

Прежде всего нас интересует город Киев. Следующий шаг — это, безусловно, капитализация компании и выход на финансовые рынки. Мы не собираемся конкурировать с Hyatt или Marriott и вкладывать безумные деньги в бренд. Мы вкладываем в капитализацию своего собственного бизнеса...

— **В чем, на ваш взгляд, основная проблема украинского гостиничного бизнеса?**

— Основная проблема на нынешнем рынке гостеприимства в том, что инвесторы видят лишь услугу «5 звезд», так как они сами являются потребителями этой услуги. А вот наш рынок еще недостаточно к ней готов.

— **Вероятно, вы много путешествуете: какой из недавно открывшихся в мире отелей наиболее вас впечатлил?**

— Меня поразил отель Jumeirah в Лондоне. Он построен на средства одного из шейхов Арабских Эмиратов и невероятно роскошен. В его отделке использованы такие дорогие материалы, а номера настолько большие, что это абсолютно несвойственно для Лондона. Отель открывал мой бывший коллега — сейчас он занимается развитием сети Jumeirah, а когда-то был моим руководителем в сети Kempinski. Когда мы с Джеймсом обсуждали этот отель, он сказал, что многие британские компании просто боятся работать с таким роскошным отелем. Они говорят: «мы не можем позволить, чтобы наши сотрудники пользовались услугами такого потрясающего отеля и затем не хотели останавливаться в гостиницах другого уровня».

— **Отель удивляет только роскошью или в нем появились новые технологии обслуживания?**

— Лучшие технологии обслуживания — когда ты не замечаешь персонал отеля, а восхищаешься его радушием.

ТЕСТ НА ТРЕКЕ

Элегантная сила

Спортивная версия нового CLS — подарок для поклонников AMG. По крайней мере автогонщик Бруно Шпенглер от нее в восторге.

текст Дэвид Пфайфер фото Стеффен Ян



Бруно Шпенглер
на трибуне —
непривычное место

Мercedes-Benz, щеголяющий логотипом AMG, — это всегда праздник, обещающий бурю эмоций и удовольствия. А CLS 63 — это вообще отдельный разговор. Модель CLS вызывает восторг и восхищение даже в самой обычной базовой версии, если слова «обычная» и «базовая» здесь в принципе уместны. AMG в данном случае — не просто топ-версия. Это сверх-топ! Серебристо-матовая окраска этого автомобиля выглядит сдержанно, но вызывает противоположный эффект: CLS AMG, как спортсмен в английском костюме, демонстрирует уверенность и в то же время излучает атмосферу аристократического превосходства. Но давайте начнем с главного: CLS 63 AMG поистине спортивный автомобиль.





Д Р А Й В

“Для меня AMG — это идеальное сочетание силы и комфорта”

БРУНО ШПЕНГЛЕР

Спрятанные под капотом 410 кВт способны разогнать его с места до скорости 100 км/ч за 4,3 секунды. О невероятной мощности говорит и передняя часть модели — она смотрится более агрессивно и вызывающе, чем у обычных CLS. Суппорты карбоново-керамических тормозов отсвечивают красным через широко разнесенные спицы 19-дюймовых дисков. Завершает спортивный образ задний спойлер, прижимающий автомобиль к асфальту.

Однако повторимся — вся эта спортивность очень сдержанна. Никто никогда не заподозрит водителя CLS 63 AMG в пристрастии к чрезмерным внешним эффектам.

И продолжая о джентльменах... Провести тест-драйв нового CLS 63 AMG для нас согласился Бруно Шпенглер, дважды серебряный призер Немецкого чемпионата среди гоночных автомобилей (DTM). Суперкары — его привычная стихия. Чтобы впечатлить Бруно, автомобиль должен быть действительно особенным.

Стрела пущена...

Бруно в отпуске, сезон закончен. Но для него быть водителем — это не совсем работа. С 9 лет он занимается картингом, с 18 — гоночными автомобилями, в 22 осваивает туринг-кар. Отдыхая дома в Страсбурге, он любит играть в «Gran



Turismo 5» на PlayStation 3, проводя свой виртуальный SLS AMG по воображаемому треку.

Для тест-драйва Бруно надевает кеды, которые выглядят немного странно в сочетании с костюмом. Гонщик подступает к CLS 63 AMG, как именинник набрасывается на пакеты с подарками. «Мне не терпится скорее сесть за руль», — признается он. Затем забирается в машину,



Шпенглеру нравится эргономичное спортивное рулевое колесо

Бруно Шпенглер (27) ездит на гоночных автомобилях с 9 лет

отключает автоматическую коробку передач и ESP, нажимает на газ, да так, что у пассажиров перехватывает дыхание. Автомобиль срывается с места и сразу уходит в поворот. Бруно словно дразнит его, бросая то вправо, то влево, чтобы затем дать нашему CLS возможность выплеснуть всю свою мощь на прямой. Похоже, гонщик нашел свой автомобиль. Азартная игра с CLS AMG захватывает



CLS 63 AMG привлекает много завистливых взглядов

его все сильнее и сильнее. «Он отлично держится дороги, — комментирует Бруно, — управляется очень точно». Говоря это, он давит на педаль газа, пришпоривая автомобиль на выходе из поворота. Мы уже говорили — визуально AMG версии CLS выглядит вполне сдержанно. Однако восторженный рев V-8 заставляет зрителей поворачивать головы. Это случается всякий раз, когда Бруно пере-

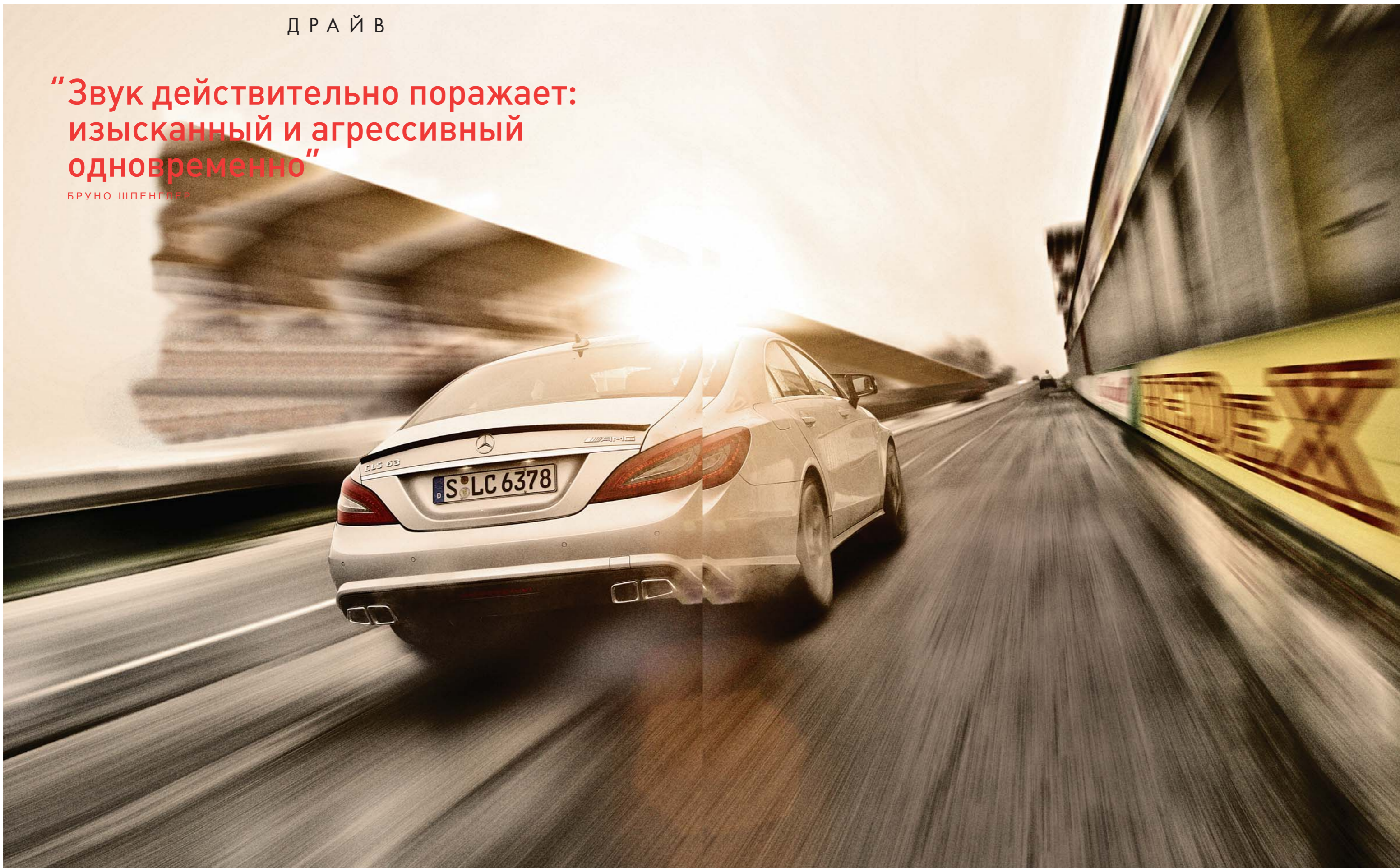
ходит на пониженную передачу, используя подрулевые переключатели скоростей. Бруно с улыбкой набирает обороты: «Автомобиль звучит бесподобно избыточно», — говорит он, — и, безусловно, агрессивно». Он продолжает разговор, азартно играя с машиной, в то время как фотограф на заднем сиденье вцепился в ремень безопасности. «При всем этом вы можете использовать такую ма-



Д Р А Й В

“Звук действительно поражает:
изысканный и агрессивный
одновременно”

БРУНО ШПЕНГЛЕР





ДРАЙВ

шину как семейный автомобиль, — размышляет Бруно. — Это если вам надо придумать убедительный довод в пользу ее покупки. Она комфортабельна, очень изысканна — идеальная для хорошего, спокойного вождения. Но в любой момент готова проявить совершенно иной, спортивный характер».

Бруно носит рубашку, костюм и галстук от Hugo Boss

наде, затем учил немецкий с командой инженеров HWA и со своей немецкой подругой).

Возвращаемся с гоночной трассы на нормальную дорогу, и Бруно становится шофером, ведущим CLS 63 AMG как лимузин, позволяя 7-ступенчатой коробке передач самой делать всю работу. Бруно исследует интерьер машины, рассказывая о своих впечатлениях. «Рулевое колесо не только удобно, его просто приятно держать в руках», — говорит он. Еще бы — такую роскошную алькан-

У Бруно есть два Mercedes-Benz: С-класса и GLK. «Но я люблю машины AMG», — продолжает он на хорошем — хоть и с французским акцентом — немецком (гонщик родился во Франции, вырос в Ка-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

CLS

CLS 63 AMG

Двигатель / Мощность
5.5-литровый V-8 двигатель,
410 кВт при 5,250 об/мин;
макс. крутящий момент 800 Нм
при 2,000-4,500 об/мин

Коробка передач
AMG Speedshift MCT
7-скоростная спортивная
коробка передач

Ускорение
0-100 км/ч за 4,3 с

Максимальная скорость
300 км/ч

Расход топлива
городской цикл:
13,9 л премиум/100 км
загородный цикл:
7,6 л премиум /100 км
смешанный цикл:
9,9 л премиум /100 км

Выбросы CO₂
(комбинированный)
231 г/км

Cd 0.30

Багажный отсек
520 литров

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



Центральные консольные часы изготовлены фирмой IWC



Рычаг коробки передач выполнен в матовом хроме



Мягкие кожаные сиденья



Сбоку CLS 63 AMG похож на своих обычных собратьев. Лишь передний бампер, спойлер и тормозные суппорты указывают на скрытую силу



“Внутренняя отделка действительно очень элегантна”

БРУНО ШПЕНГЛЕР



тару трудно найти где-либо еще! В нашем CLS в принципе нет «прозаичных» материалов. Весь салон автомобиля отделан кожей или углепластиком. Даже переключатель коробки передач выглядит как элемент высокого дизайна. «Я думаю, что решения AMG идеальны, — говорит Бруно, переключая рычаги и нажимая кнопки. — Потрясающе, AMG удалось взять серийный автомобиль и усовершенствовать его столь изощренным способом, что сразу и не поймешь, что это настоящий суперкар. Вы можете каждый день ездить на нем на работу или в супермаркет, не привлекая излишнего внимания людей. С ярко-красным гоночным авто это вряд ли удалось бы». Кажется, наш собеседник абсолютно расслабился, поддавшись чарам своего комфортного кресла. Он полностью по-

грузился в изучение системы управления различными функциями и совсем не спешит расставаться с автомобилем. Оказывается, Бруно умеет быть очень спокойным водителем, даже более того, он — спокойный пассажир. «Езда превращается в соревнование, лишь когда ты должен показать, на что способен», — поясняет сам Бруно.

Стрела пущена...

Бруно возвращается в тренировочный лагерь, чтобы готовиться к соревнованиям. В прошлом году он пришел третьим на Touring Car Championship, хотя до последнего заезда был первым. «Такое случается, и я, конечно, был раздосадован, поскольку очень амбициозен. Но я быстро смирился и теперь настроен на будущее», — поясняет он.

А нам пришло время вновь загрузить CLS 63 AMG в контейнер и отправить его назад в Аффальтербах. Но Бруно просит позволить ему насладиться последним кругом. Вновь заезжаем на трассу. Бруно включает режим «Спорт», выжимает педаль газа до упора. Дым валит из колесных арок, нас вдавливают в спинки сидений. Вираж, еще вираж. Когда Бруно тормозит, возникает чувство, что автомобиль врезается в резиновую стену. Но развлечение быстро подходит к концу. Бруно Шпенглер выбирается из машины и отдает ключи. Его лицо выражает удовлетворение и грусть одновременно... Может быть, еще? Нет, на этот раз хватит.

ФОТО: СТЕФФЕН ЯН; ПРОИЗВОДСТВО: ОЛАФ БОРХАРД; СТИЛЬ: ПАТРИЦИЯ БИТШНАУ / ARTIST GROUP MIERAU; ПРИЧЕСКА: МАКИЯЖ: АЛЕКСАНДРА МАРИЯ ВАЛДЕР / TUNE ARTISTS; МОДЕЛЬ: МИХАЭЛА БОДЕНМИЛЛЕР

ТЕХНОЛОГИИ

ИСТОРИЯ УСПЕХА

А-класс — время раскрыть потенциал

В течение 14 лет люди ездили на автомобилях А-класса по своим делам. Безопасно, экономно, удобно. Что же касается красоты, то как здесь не вспомнить слова Платона, сказавшего, что красота — это когда форма предмета идеально соответствует его содержанию.

фото Миерсва Клука

Сочетая в себе элегантность и ежедневную практичность, А-класс привлек около двух миллионов поклонников с момента своего создания

ТЕХНОЛОГИИ

“Элегантность — прерогатива тех,
кто уже завладел своим будущим”

КОКО ШАНЕЛЬ



Динамические формы
дополняются техническим
оснащением, уровень
которого намного выше, чем у
других компактов



Компактные размеры позволяют автомобилю легко прокладывать путь сквозь городские джунгли, по-прежнему предлагая достаточно места для пяти пассажиров

ФОТО: МИРСВА КЛУСКА (MERSWA-KLUSKA); СТИЛЬ: РЕНЕ ВЕРНЕР (REN E WERNER); ПОСТПРОИЗВОДСТВО: СТУДИЯ МИРСВА КЛУСКА (STUDIO MERSWA-KLUSKA); КОМПЬЮТЕРНАЯ ГРАФИКА: АНДРЕАС КРЕМЕР (ANDREAS KR MER)/TECHVIS

Некоторые дети в раннем возрасте могут доставлять немало хлопот. Но, несмотря на это, или, возможно, из-за этого — они в будущем становятся весьма успешными людьми. Достаточно вспомнить ряд исторических примеров. Эйнштейн был неспособным к чтению, Эдисона исключили из школы, а Вильма Рудольф страдала полиомиелитом, но выиграла олимпийскую медаль в спринте. У Mercedes-Benz A-класса также поначалу были большие проблемы. На первом этапе он почти провалился. У многих начало продаж этой модели по-прежнему ассоциируется со знаменитым лосиным тестом. Но тот факт, что более двух миллионов людей все-таки решились на покупку A-класса, говорит о том, что автомобиль имеет и множество положительных качеств. Идея первых автомобилей A-класса была весьма авангардной. Модель казалась похожей на футуристические машины из детских книг. Она поражала своей короткой колесной базой, изогнутыми линиями и непривычной высотой. Мало кто удивился бы, если бы ему сказали, что это аппарат для исследования Луны. По сути, компания Mercedes-Benz первой в мире предложила тип автомобилей так называемого компактного класса, имевших форму мини-вэна, однако меньше по размеру. В сущности это было открытием нового автомобильного сегмента. Впрочем, неверно полагать, что необычные линии A-класса появились только из желания создать нечто необычное. Идея автомобиля стала следствием жизненной необходимости обеспечить большую безопасность для компактных моделей. Ведь строгое соответствие стандартам безопасности важно для репутации Mercedes-Benz. Но придерживаться этих стандартов в рамках привычного кузова было довольно непросто. Поэтому инженеры Mercedes-Benz и создали автомобиль, в котором двигатель наклонен вперед над коробкой передач. При таком расположении в случае фронтального столкновения мотор не сместится в салон, а «пройдет» под пассажирами, что снижает риск возможных травм и значительно повышает уровень безопасности. Расположение передних сидений непосредственно над передними колесами остается одной из наиболее ярких особенностей A-класса. Впослед-

ствии эту новацию Mercedes-Benz взяли на вооружение и другие автопроизводители. Следующей инновацией был так называемый сэндвич-пол. A-класс был разработан как автомобиль будущего с возможностью спрятать в полу источник питания для системы привода, альтернативной бензиновому или дизельному мотору. Если бы мир был готов к этому, A-класс мог бы стать первым серийным автомобилем с водородной или электрической приводной системой. Как бы то ни было, двойной пол все равно был одобрен водителями, которые хотели бы сидеть повыше, но не за рулем массивного внедорожника. Высокое размещение сидений в A-классе также облегчает посадку и высадку и предлагает хорошую обзорность, что в сочетании с небольшими размерами модели делает парковку более удобной. А чтобы раз и навсегда решить вопрос с посадным лосиным тестом, Mercedes-Benz адаптировал к применению на компактных автомобилях электронную систему стабилизации ESP, разработанную двумя годами раньше для S-класса.

“A-класс создает новую форму мобильности”

Новая версия A-класса должна появиться в ближайшее время. Но для этого, считают в компании, должны быть задействованы технические возможности, предлагаемые нынешним A-классом. В частности, потенциал модели был раскрыт в электромобиле e-cell. Если для других подобных авто размещение массивных источников питания является одной из проблем, то аккумуляторные батареи A-класса спрятаны в сэндвич-полу, как это первоначально было предусмотрено инженерами-разработчиками. За счет этого центр тяжести автомобиля находится гораздо ниже, и проблема лосинового теста решается естественным образом без помощи дополнительных систем. ●

С О В Е Р Ш Е Н С Т В О

Н О В О Е Л И Ц О

С-ОТЛИЧИЕ



Спустя четыре года после появления на рынке увидела свет обновленная модель С-класса. Как находящийся на пике своей формы атлет, автомобиль теперь экономичнее и мощнее — иными словами, лучше, чем когда-либо.

текст Александра Фелтс фото Рейнхард Хангер



Высокоэффективная автоматическая коробка передач 7G-Tronic Plus вместе с гарнитурой Bang&Olufsen и роман Харуки Мураками (вверху)



Красота в миниатюре: модель 300 SL Coupe на кожаном заднем сиденье (слева)

Успех — не цель, это процесс. Добравшись до вершины, вы должны упорно трудиться, чтобы остаться там. И неважно, кто вы — чемпион мира по боксу или актер, получивший «Оскар». Эта истина верна и по отношению к С-классу. Текущий модельный ряд уже три года на рынке, продано более миллиона автомобилей. Чтобы модель оставалась не менее успешной и в будущем, было решено провести ее обновление. В результате новый С-класс выглядит более динамичным как внутри, так и снаружи. Его двигатели стали экономичнее, а кроме того, появился целый ряд инновационных систем помощи водителю. Всего у модели более двух тысяч новых элементов. Что-то заметно сразу, о чем-то узнаешь, лишь более подробно познакомившись с обновленным автомобилем.

Шире улыбка

Первое впечатление: контуры автомобиля стали выразительнее, линии — спортивнее. Облегченный алюминиевый капот, конструктивно переработанный бампер и решетка радиатора придают С-классу собранности и уверенности. Весь автомобиль словно прошел курс фитнеса. Кажется, что под руководством опытного тренера проведена работа над определенными группами мышц, и это позволило не только улучшить, но и сбалансировать всю фигуру. Изменения в дизайне прослеживаются также в салоне. Из-под нависающего козырька, под которым теперь оказался и центральный дисплей, выглядит обновленная панель приборов.



Классика встречается с современностью в пепельно-коричневых элементах (линия Elegance) и iPad «Swift» в телячьей коже от Hermes

С О В Е Р Ш Е Н С Т В О

“Всего в
модели
около двух
тысяч
новых
элементов”

ГОРДЕН ВАГЕНЕР



Вместе с С-образными
габаритами
дополнительные
биксеноновые фары
светят в будущее

С О В Е Р Ш Е Н С Т В О

Звездный дуэт — спортивное трехспицевое рулевое колесо, обтянутое кожей, рядом с другим произведением искусства — авторучкой Montblanc



ДЕРЖИТЕСЬ КУРСА

Теперь для С-класса в качестве опции доступна система активной безопасности Lane Keeping. Она активизируется, когда автомобиль пересекает сплошную линию разметки. Если водитель не реагирует на предупреждения, в дело вступает ESP, которая притормаживает некоторые колеса, чтобы удержать автомобиль на его полосе движения.

НИКАКИХ СЛЕПЫХ ПЯТЕН

Когда водитель намерен перестроиться в другой ряд, но не заметил следующий позади автомобиль, активный помощник Blind Spot предупреждает его об опасности, отображая в боковом зеркале заднего вида красный сигнал. Если водитель игнорирует предупреждение, система просит помощи у ESP, которая с помощью притормаживания отдельных колес пытается избежать столкновения.



ЭКОНОМНОЕ ДВИЖЕНИЕ

World Wide Web или разработка маршрута движения — дополнительная мультимедийная система Command Online. Интегрированная система навигации предлагает водителю несколько различных схем движения, в том числе наиболее экономичную.

Новый дизайн интерьера сближает С-класс и Е-класс

Есть в обновленном автомобиле и много общего с новым CLS



Поверхность элементов управления и дефлекторы обдува получили элегантную отделку на основе гальванического покрытия. Декоративная накладка на передней панели тянется почти до самой двери, делая переднюю часть салона визуально шире. Новый дизайн интерьера сближает С-класс и Е-класс. Есть в обновленном автомобиле и много общего с новым CLS, который, бесспорно, стоит на вершине мировой автомобильной моды.

Внутренние ценности

О дизайне, думаем, сказано немало, а как насчет иных достоинств? Одно из главных новшеств С-класса — ультрасовременная телематика. Информационная система может теперь связать автомобиль с Интернетом. Иными словами, маршрут поездки, созданный на домашнем компьютере при помощи Google Maps, может быть отправлен непосредственно на монитор автомобиля (для еще более четкого ориентирования в незнакомой местности предла-

Очки в стиле «Авиатор» от Ermenegildo Zegna





Новые светодиодные фары

Ретроспективный взгляд

Новая задняя часть выглядит более аккуратно и придает автомобилю решительный вид



гается дисплей 3D-навигации с трехмерными картами города). Все стандартные комплектации бензиновых модификаций С-класса теперь имеют функцию Start-Stop, работающую в сочетании с 7-ступенчатой коробкой передач. Такие модели маркируются шильдиком Blue Efficiency, говорящим об экологической безопасности и эффективном использовании топлива. Новый V-6 бензиновый двигатель в С 350, развивающий 225 кВт, имеет более высокую мощность, чем его предшественник, потребляя при этом на треть меньше топлива (6,8 л/100 км). Итак, обновленный С-класс стал спортивнее, экономнее, мощнее. Он на пике спортивной формы и по-прежнему нацелен на успех.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

C-CLASS

SLK 200 BlueEfficiency
Двигатель / Мощность
3,5-литровый
V-6 двигатель,
225 кВт при 6,500 об./мин.;
макс. крутящий момент 370 Нм
при 3,500-5,250 об./мин.

Коробка передач
7-скоростная
автоматическая
7G-Tronic Plus

Ускорение
0-100 км/ч за 6,0 с

Максимальная скорость
250 км/ч
(ограничена электроникой)

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

Выбросы CO₂
(смешанный цикл)
159-164 г/км

Cd 0.30

Багажный отсек
475 литров

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

ФОТО: РЕЙНХАРД ХАНГЕР (REINHARD HUNGER); СТИЛЬ:ЮЛИЯ АЙНБЕРГЕР (JULIA EINBERGER)

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



МИ ЗНАЄМО, ЯК СТВОРИТИ
ОСОБЛИВИЙ ДІМ

ПРО МИСТЕЦТВО ДЕКОРУВАННЯ



ВИЛЛА «ПОДОПРИГОРА»
 Проект — строительство: 2007-2009 гг.
 Площадь: 333 кв. м.
 Комплектация:
 четырехскатная вальмовая крыша — набивная;
 камышовая кровля, частично — гонт.
 Фасад — авторская структурная штукатурка, частично —
 деревянная доска.
 Мощение — натуральный камень.
 Фасадное освещение — Torgetti.
 Интерьер:
 мебель — по авторскому проекту;
 сантехника и оборудование — Axor, Villeroy & Boch.

АРХИТЕКТУРА

Вилла «Подопригора»

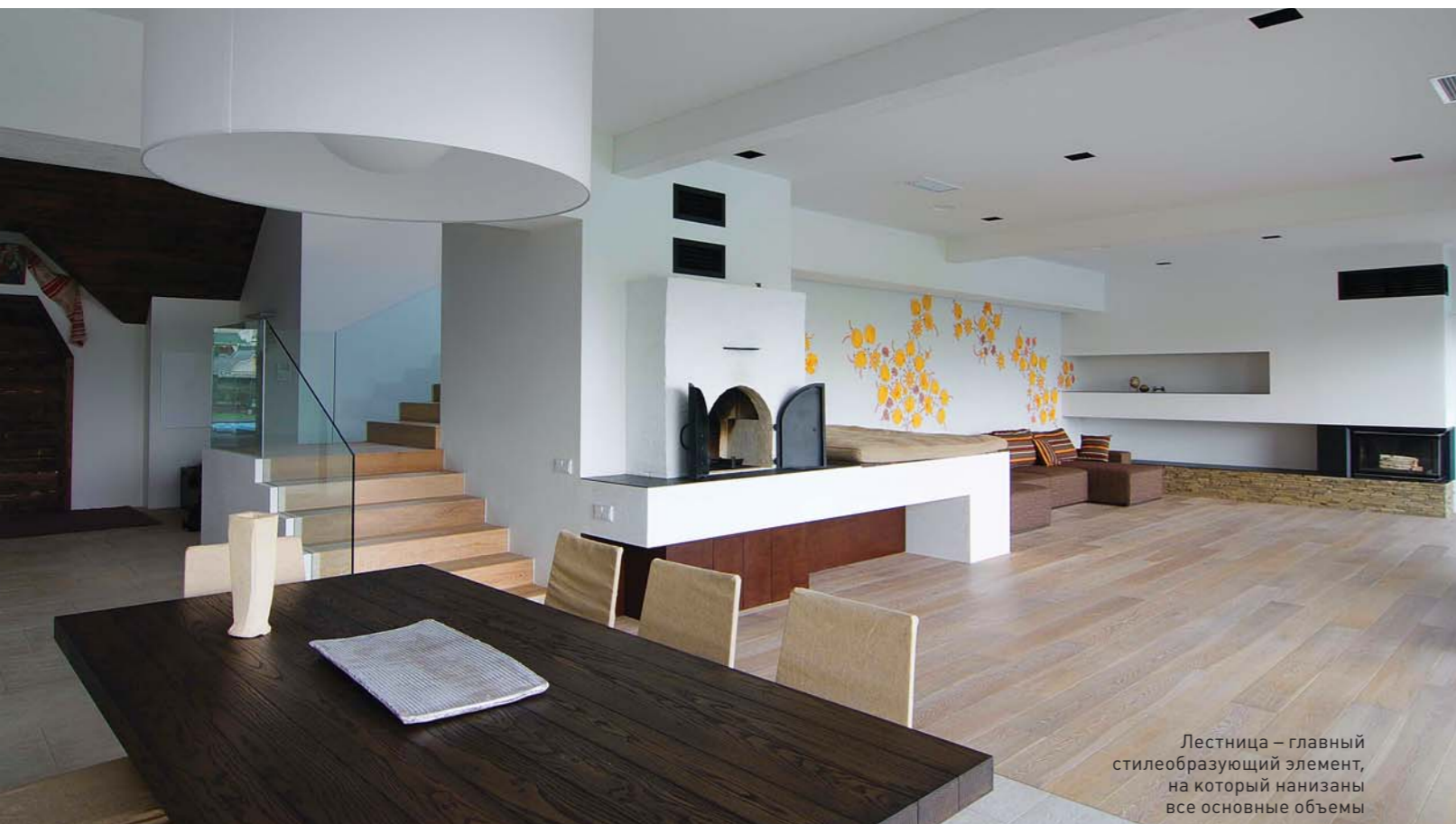
текст Тарас Ткачук фото Павел Ботанов



але, сруб или фахверк, бывшие когда-то жилищами обычных крестьян, — сегодня модные течения загородной архитектуры. Созданные в подобных стилях

шикарные виллы украшают «царские села» возле крупнейших городов Украины. Между тем образ украинской хаты берется архитекторами за основу лишь при строительстве ресторанов, оформленных в национальном духе. А что же частные дома? Признаем, стилизация «коттеджа под хату» не пользуется спросом: заказчики боятся получить нечто безвкусное, архаичное, провинциальное, не соответствующее современным стандартам комфорта. Однако архитектор Олег Украина подошел к переосмыслению национальной архитектуры совсем иначе. От хаты он взял лишь ее сложившийся веками архетип, наполнив его совершенно современным смыслом.





Лестница – главный стилеобразующий элемент, на который нанизаны все основные объемы

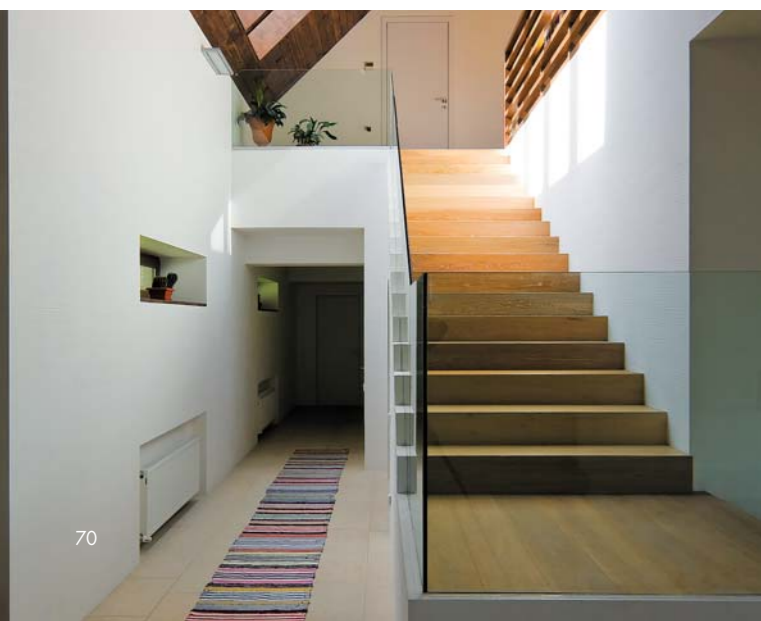


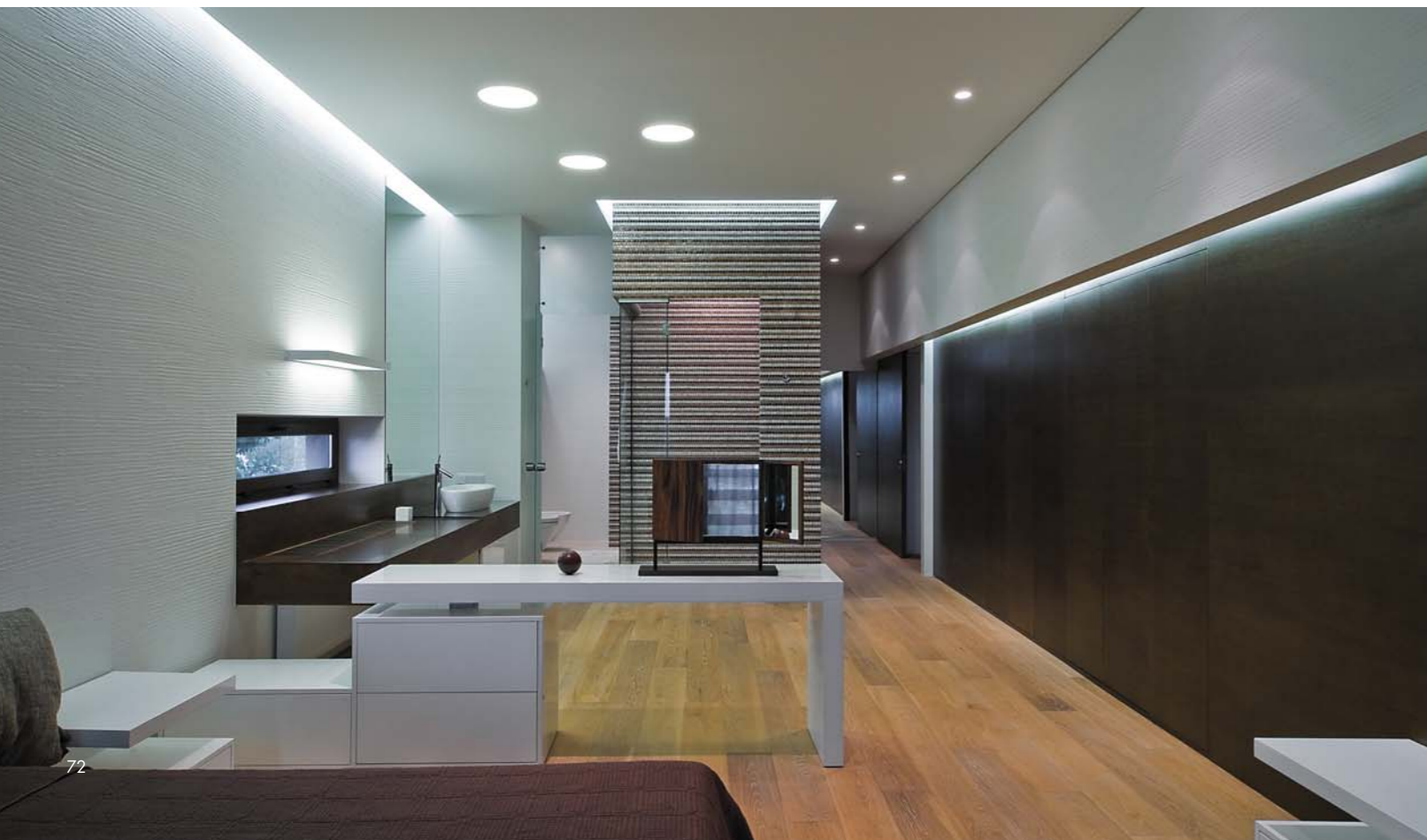
Построенная Олегом вилла «Подопригора» находится недалеко от Днепропетровска в поселке Кировка. «Заказчик выразил желание построить дом и релаксировать аутентичный украинский пейзаж», — рассказывает Олег. Правда, четкого представления, как увязать современную виллу с панорамными окнами и элегантно лужайкой у бассейна с незабвенным «садком вишневым коло хати» у будущего владельца поместья не было. «Требования к дому у заказчика были стандартными, — говорит Олег. — Внизу общественная зона, на втором этаже частные апартаменты. Я подумал — почему бы не придать всему этому национальный колорит. Так сказать, пересмотреть все принципы народной архитектуры и приспособить их к современности. Мы не пытались подражать старине, а просто попробовали модернизировать выработанный веками архетип исторического жилища украинцев — сельской хаты». Сходство дома с хатой, по мнению архитектора, прежде всего выражается в его пропорциях, а также характерной для сельского домостроения четырехскатной вальмовой кровле.

«В украинской хате никогда не было второго этажа, — отмечает Олег, — люди жили на земле, используя чердак как сушилку. У нас же второй этаж появился, но мы постарались сохранить общую приземистость строения. С одной стороны здания крыша подходит прямо к земле. Дом не выглядит вызывающе, он чем-то похож на стог сена».

А вот конструктивно дом-хата мало чем отличается от любого современного

“В архитектуре хаты заложены принципы минимализма”





коттеджа. Отделка под мазанку и деревянная подшивка крыши, украшенная балками, скрывает монолитный каркас из железобетона. Единственное исключение — крыша. Вместо привычной черепицы Олег использовал камыш. Безусловно, даже имея некоторые недостатки, именно этот материал придает «Подопригоре» тот невероятный шарм, который излучает поместье.

«Зря вы так про камыш, — не согласен архитектор. — Камышовая крыша толщиной тридцать сантиметров не пропускает воду и является хорошим теплоизолятором. При этом по фактуре она не сравнится ни с одним современным кровельным материалом».

Но где желоба водостоков? «Водосточной системы действительно нет, — признается автор проекта. — Все сливается прямо с крыши в траву, но ничего страшного не происходит. А террасы имеют щели, благодаря чему на них не образуются лужи». Интерьер дома выполнен в стиле минимализма. Мебель, кухня — все современное! «Здесь абсолютно нет притворения, — поясняет Олег. — В конструктиве и архитектонике хаты заложены принципы минимализма — об этом я стал задумываться еще в восьмидесятих годах прошлого века, когда учился в художественном училище. Но наш минимализм не просто с человеческим, а с национальным украинским лицом. При всем этом мы не старались максимально украинизировать интерьер. В современном дизайне внутренних помещений есть лишь некоторые предметы деревянной утвари, а также элементы росписи в районе печи. Мы очень старались удержаться в рамках, чтобы избежать китча или так называемой шароварщины».

“Наш минимализм не просто с человеческим, а с национальным украинским лицом”

ВЕЛИЧАЙШИЕ ПУТИ МИРА

Намечтай мне дорогу

Швейцарцы сделали это: 15 лет они бурили скалы и наконец соединили обе части Gotthard Base Tunnel. Теперь это кратчайший путь из Северной Европы в Южную. Впрочем, для своего путешествия мы выбрали пусть и длинный, но куда более живописный маршрут.

текст: Грегор Брессер фото: Маркус Альтманн



Прокатиться по перевалу Готард в почтовой карете — восхитительное путешествие назад во времени



Потрясающее изящество дороги Тремола, простилающей свой зигзагообразный путь в «Долину трепета»



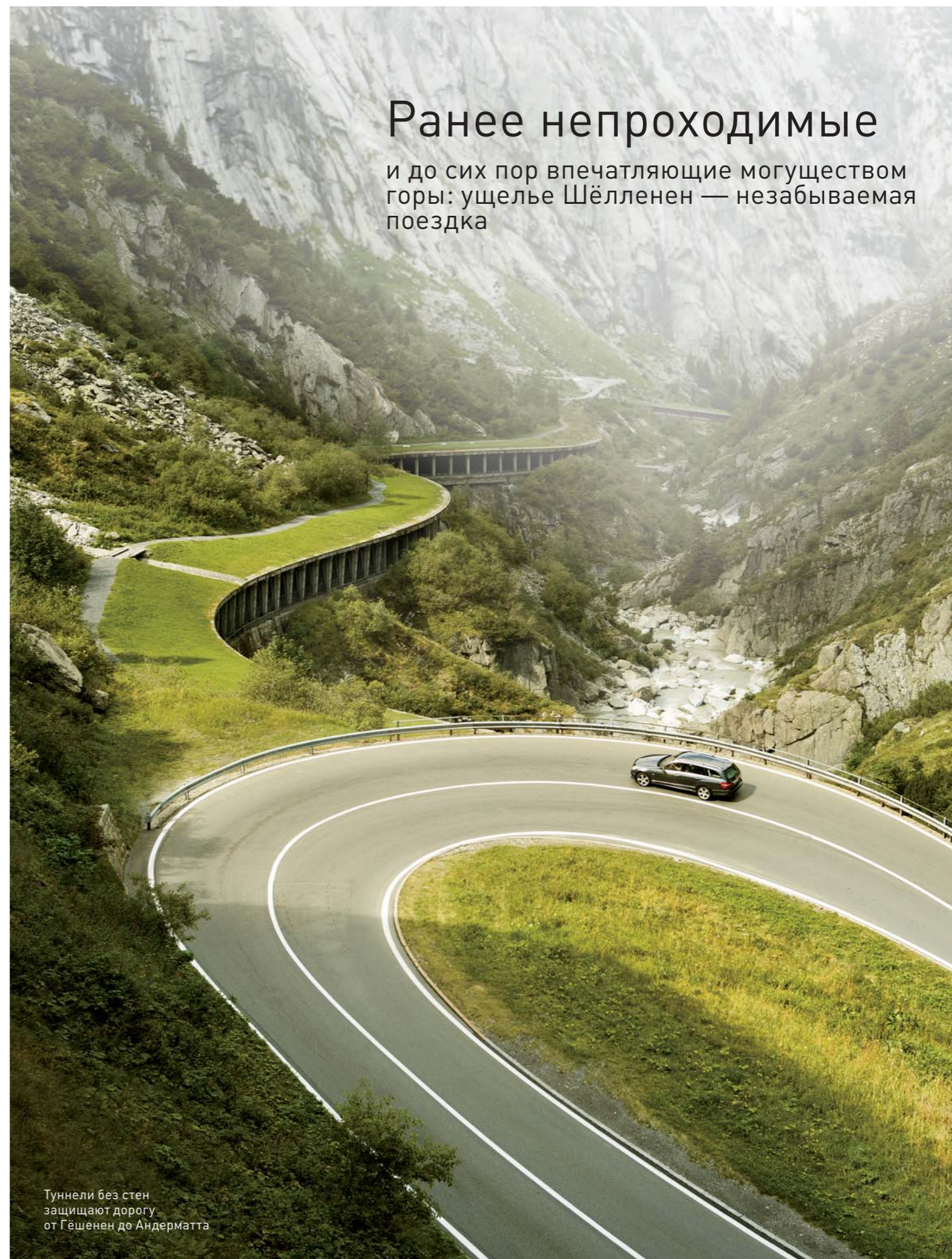
Перевал Готард не является пунктом назначения, это транзитная зона, препятствие, нечто, что остается позади вас на пути следования куда-то еще. По крайней мере, именно так это место представлялось миллионам путешественников на протяжении столетий. Хотя, это даже не место — это цепь гор, пронизанная извилистым перевалом. Конечно, сегодня здесь проходит туннель для автотранспорта, но если на выезде из Гёшенена вы повернете немного раньше, то окажетесь на трассе В2, ведущей на юг через живописные места, пронизанные духом европейской истории и культуры. Вскоре железнодорожная колея скроется в туннеле, и ваш путь будет пролегать по извивающейся полосе асфальта в Урнер-Лох — Урнерскую дыру — первый туннель, проложенный когда-то через Альпы. Все 64 метра его длины были высечены в скалах с помощью пороха, которым взрывали монолитную горную породу в начале XVIII века.

Чертов мост

Когда вы пересечете Чертов мост — а о нем можно рассказать целую историю, — вы увидите место для парковки, где стоит сделать привал. Всего в нескольких минутах ходьбы отсюда находится старый Чертов мост, построенный в 1830 году, — узкая арка, переброшенная через реку Рёйс. В период таяния снега Рёйс набирает силу и несет с гор в ущелье Шёлленен 25 кубических метров воды в секунду. Вплоть до XIII века эти места считались непроходимыми. «Только сам дьявол может построить здесь мост», — говорили местные жители после очередной безуспешной попытки его возведения. Согласно легенде, именно это и сделал Сатана в обмен на душу первого, кто перейдет этот мост. Но он и подумать не мог о коварстве швейцарских крестьян, пустивших по мосту... козла. Черт был взбешен, ▶

Ранее непроходимые

и до сих пор впечатляющие могуществом горы: ущелье Шёлленен — незабываемая поездка



Туннели без стен защищают дорогу от Гёшенена до Андерматта



Проверка подвески

Булыжники Готарда проверяют системы подвески на прочность уже более 180 лет

но его попытки разрушить мост оказались тщетными. Свидетельство этого факта — огромный валун, брошенный дьяволом в гнев, который, как и мост, называется Чертов камень.

Затем спуститесь на несколько сот метров в долину. Здесь вы увидите новый мост, соединяющий ущелье элегантной аркой. Вдали видна высеченная в скалах железнодорожная линия. Это Шёллененбан. Если хватит терпения подождать, вы даже можете увидеть мельком поезд. Прокладывающий свой путь через этот сюрреалистический ландшафт, он похож на красную ленту, освещенную несколькими лучами уходящего солнца. Возвращаемся на дорогу. Она направляется к местечку Андерматт, отделяющему нас от ущелья Шёлленен, которое ведет в покрытую ледниками долину Урзерен. Когда будете ехать по центру Андерматта, обратите внимание на две узкие полоски гранита, бегущие вдоль булыжных мостовых, — это самая первая система безопасности, созданная во времена появления почтовых карет. Чтобы насладиться неповторимой атмосферой старины, вы можете припарковать автомобиль и отправиться на прогулку в конном экипаже.

Головокружительные снеговые вершины

Роскошные изумрудные пастбища тянутся вдоль дороги, пролегающей через Урзеренскую долину и ведущей к вершине перевала. Мимо нас мчится самый известный из всех альпийских поездов — «Ледовый экспресс». Через три километра после знака, оповещающего о въезде в городок Хоспентал, не пропустите гостиницу «Готард-Мэттели». Здесь вы сможете пообедать на великолепной террасе на открытом воздухе. На выезде из города следуйте за указателем «С. Готтардо». Вы сразу попадете на старую дорогу Готард. Ехать по ней — все равно что отправиться в прошлое: вы съезжаете с широкого, ровного шоссе и попадаете на старую булыжную мостовую, по обочинам которой высятся каменные опознавательные столбики. Луга усеяны гигантскими глыбами гранита, края которых сглажены прошедшими ледниками, глубокие голубые озера тянутся почти до обочины дороги, а на горизонте высятся покрытые снегом горные вершины.

Великолепие перевала Готард, расположенного на высоте 2092 метра над уровнем моря, не могут испортить даже местные торговые ряды. В киоске на плато около Лагоделла Пьяца вам предложат приобрести игрушечного сенбернара или сумку, украшенную швейцарским крестом.

Прямоугольное здание хостела «Сен-Готард» с его асимметричной крышей высится перед нами словно крутой обрыв. Здесь останавливались Гете, Вагнер и Мендельсон. Если вы хотите получить незабываемые впечатления, проведите ночь в дуплексе под карнизами с восхитительным видом на горы. Нигде больше вы настолько не приблизитесь к сердцу Швейцарии, как здесь. Расположенный по соседству бывший товарный склад и таможенный пост — сегодня музей, рассказывающий о древней истории перевала Готард.

Спуск в «Долину трепета»

Когда вы вновь спускаетесь по перевалу, держа путь на юг, следуйте указаниям знаков, показывающих путь в Тремола. Это, наверное, самая красивая из всех альпийских дорог. На своем пути она обвивает 24 величественные горные вершины, спускаясь на 900 метров в деревушки Циттерталь (буквально — «долина трепета») и Айроло. Каждый поворот этой дороги, укрепленный грубо обтесанным камнем, дарит поистине великолепные виды. Милым украшением трассы служат цветы — луговые манжетки, альпийские маргаритки и горечавка.

Когда мы добираемся до Айроло — приходит время окунуться в новую культуру. Здесь можно выпить чашечку эспрессо с пирожным в ресторане PanetteriaBeffa. Удивительно, но от начального пункта нашего путешествия в Гёшенене нас отделяет всего 15 минут! Конечно, если возвращаться туда через туннель. Решив продолжить путешествие, мы можем направиться и на юг в Лаго-Маджоре или в Рим. Горный перевал вряд ли будет местом назначения, это всегда лишь звено, приглашение к путешествию... или, цитируя надпись, сделанную в 1721 году в часовне Святого Карла в Хоспентале: «Здесь, друзья, дороги расходятся, какой путь приведет нас домой? На юг, в вечный город Рим? На север в Кельн, к берегам великого Рейна, или на запад, в страну франков?»

ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ

E-CLASS

Performance Pack

Двигатель / Мощность
3,0-литра V-6 двигатель,
195 кВт при 3,800 об/мин;
максимальный крутящий
момент — 620 Нм
при 1,600-2,600 об/мин

Коробка передач
Автоматическая
7-скоростная 7G-Tronic

Ускорение
0-100 км/ч за 6,7 с

Максимальная скорость
250 км/ч
(ограничена электроникой)

Расход топлива
городской цикл:
8,0-8,1 л дизель/100 км
загородный цикл:
5,5-5,6 л дизель/100 км
смешанный цикл:
6,4-6,5 л дизель/100 км

Выбросы CO₂
169-171 г/км

Cd 0.30

Багажный отсек
От 695 до 1950 литров

Вышеприведенные данные не относятся к отдельному транспортному средству и не являются частью предложения, а служат исключительно для сравнения разных моделей.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM



НАВИГАЦИЯ

Пуристический дизайн интерьера
в новой части исторического хостела



ПОЛЕЗНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ

Готард

ОТЕЛИ

**Altes Hospiz /
Перевал Готард (1)**
Недавно построенный
3-звездочный отель
с 14 номерами вдоль
Albergo San Gottardo.
От 90 швейцарских франков
на человека CH-6780 Airolo
Тел. +41 (0)91 869 12 35
WWW.GOTTHARD-HOSPIZ.CH

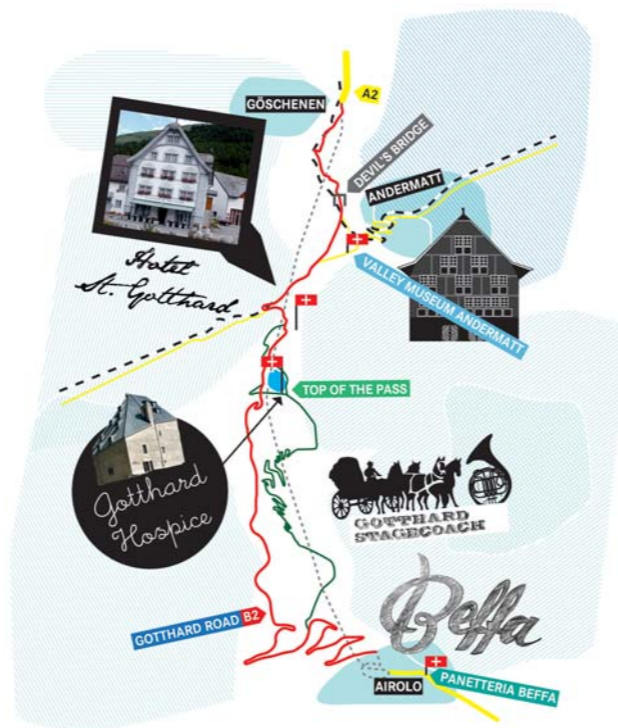
**Hotel St. Gotthard /
Хоспентал (2)**
Обстановка в стиле барокко
с традиционной кухней.
160 швейцарских франков
(двухместный номер)
Gotthardstrasse
CH-6493 Hospental
Тел. +41 (0)41 887 12 66
WWW.HOTEL-GOTTHARD.CH

РЕСТОРАНЫ

Panetteria Beffa / Айроло
Эксперты в приготовлении
панеттоне подадут вам его
с великолепным капучино.
Via San Gottardo
CH-6780 Airolo
Тел. +41 (0)91 869 17 45
WWW.PANETTONI.CH

**Gotthard Matteli /
между Хоспенталом
и вершиной перевала.**
Традиционное небольшое
кафе с красивой террасой.
Рекомендуемое блюдо:
«GeschnetzeltesmitRosti».
Тел.: +41 (0)79 605 08 26
или +41 (0)78 617 60 60

Сыроварня Galenstock (3)
На полпути до перевала Фур-
ка. Владелица молочной
фермы Берти Мейер произво-
дит типичный местный необе-
жиренный альпийский сыр.
Galenstock / Alp
CH-6491 Realp
Тел. +41 (0)41 887 15 48



ПОРТФОЛИО ГОТАРДА

Подвиг инженерной мысли —
серпантин Тремола — оставит о себе
незабываемые впечатления

Вглядитесь в снеговые вершины величественной
горной гряды, скользя взглядом поверх роскошных
зеленых лузаяк.

ПОЛЕ ДЛЯ ГОЛЬФА с 9 лунками в Gotthard Realp Club
(www.golf-gotthard.ch) — одно из самых сложных
для любителей гольфа.

Горный воздух возбуждает аппетит, который
многократно усиливается при виде восхитительных
сыров, производимых прямо на ваших глазах
в **АЛЬПИЙСКОЙ СЫРОВАРНЕ** в Галенсток.
Хорошенько пообедайте перед тем как совершить
путешествие во времени в стиле 1842 года
по Готтарду в исторической почтовой карете
(www.gotthardpost.ch), поскольку оно займет не менее
пяти часов. История этого знаменитого торгового
и транспортного маршрута, проложенного в Альпах,
просто завораживает (его изображения можно найти
на многих полотнах национального **МУЗЕЯ СЕН-ГОТАРД**,
www.museen-uri.ch).

Также стоит посетить **TALMUSEUM URSERN**
(www.talmuseum-ursern.ch) в Андерматте. Здание, где
расположена коллекция предметов конца XVIII века,
считается одним из самых красивых в долине Урзерен.
Музей принимает передвижные выставки, а также
знакомит посетителей с жизнью местного населения,
какой она была 300 лет назад.

СНИМКИ: МАРКУС АЛЬТМАНН, РУЕДИВАЛТЛИ, МАВРИКИЙ; ИЛЛЮСТРАЦИЯ: АННА ЛИНДЕР

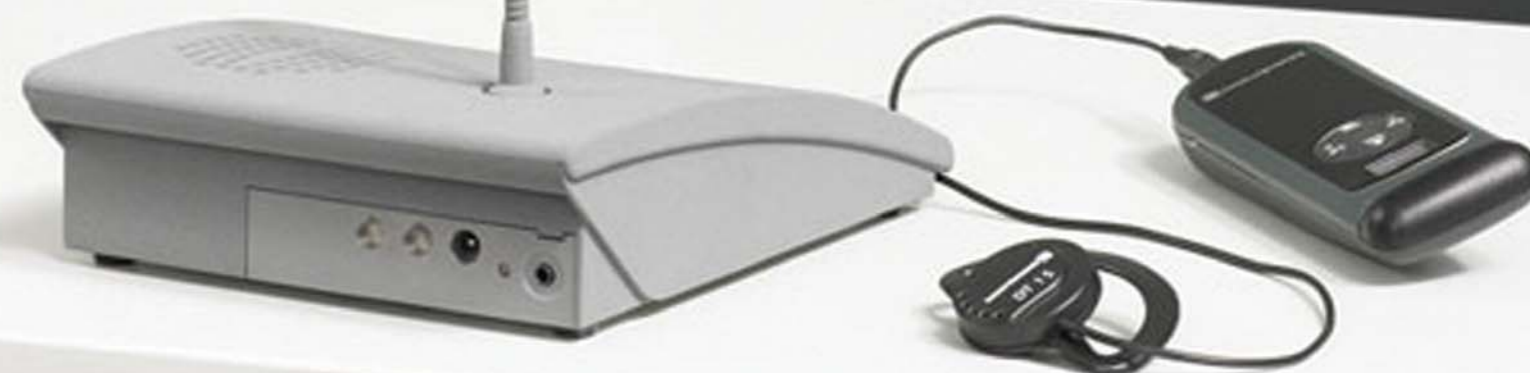
СИНХРОННЫЙ ПЕРЕВОД



www.tris.ua

(044) 590-59-04

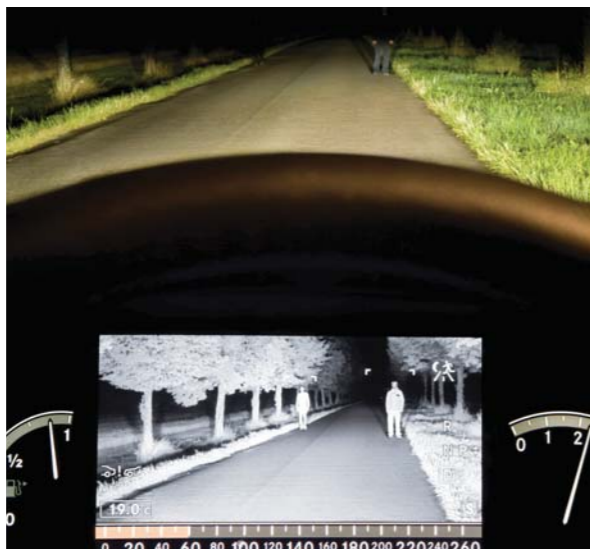
- Работаем по всей Украине
- 18 лет опыта
- Переводы узкой специализации
- Современное оборудование для конференц-сервиса



ТЕХНОЛОГИИ



Инфракрасный свет работает там, где обычные фары бессильны. Камера ночного видения дает водителю возможность видеть в темноте

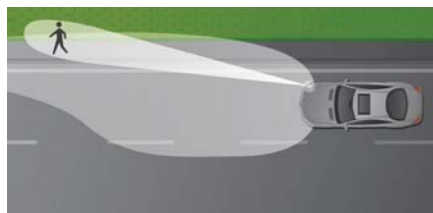


БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Тени выходят на свет

Новая функция системы ночного видения Active Night View Assist Plus способна спасти не одну жизнь.

текст Тобиас Небл



Чтобы обезопасить пешеходов, автомобиль направляет на них луч света, тем самым предупреждая водителя об опасности

ПОХОЖЕЕ НОУ-ХАУ уже брал на вооружение Джейсон Борн, герой известной кинотрилогии. Специальный прибор позволял ему видеть в темноте предметы, недоступные человеческому глазу. Начиная с лета 2011 года пользоваться аналогичной системой смогут владельцы Mercedes-Benz. В чем сенсация, спросите вы? Ведь система Active Night View Assist Plus была представлена в автомобилях E- и S-классов еще в 2009 году (система при помощи инфракрасной камеры обнаруживает пешеходов, стоящих в темноте на обочине дороги, отображая контуры их силуэтов на мониторе бортового компьютера). Все это так, но сейчас к этой системе добавлена новая функция подсвечивания. Таким образом, система не только выявляет пешехода, но и направляет на него луч света, предупреждая об опасности (а самого водителя заставляя быть бдительнее). Испытания на дороге показывают, что новая функ-

ция позволяет водителям обнаруживать пешехода в среднем на 1,3 секунды раньше. При движении на большой скорости это довольно весомое преимущество.

К слову, пока одна из камер системы ночного видения занята обнаружением пешеходов, вторая тем временем идентифицирует встречный транспортный поток, а также следит за машинами, едущими перед автомобилем в том же направлении. Информация подается в блок управления, который регулирует световой пучок фар таким образом, чтобы избежать ослепления других участников дорожного движения.

Подсветка

Как это работает

Пешеходы, стоящие на дороге или обочине, отображаются на дисплее и направленно освещаются.

Преимущества

При скорости движения 70 км/ч человека на дороге можно обнаружить в среднем на 25% раньше.

Технология

Инфракрасный свет, управляемый световой пучок, две специальных камеры, установленные за лобовым стеклом.

Активизация с 45 км/ч.

Радиус действия до 80 м.

www.mercedes-benz.com

ФОТО: DAIMLER AG

Класом вище!

Оновлена модель Mercedes-Benz C-Клас.

2 000 нових компонентів вирізняють останню покоління Mercedes-Benz C-class від його попередника. Динамічний, енергійний дизайн C-class ідеально поєднується з елегантністю і красою. Впевнений рівнинний вигляд автомобіля зберігає успішність та бездоганний смак його інтер'єра.



www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160



Mercedes-Benz
Найкраще або нічого.

Mobil 1. Максимальна продуктивність.

Для нових
автомобілів
з пробігом

від 0 км –

Для нових
автомобілів
з пробігом

від 0 км +

Для нових автомобілів
з пробігом

від 0 км +

Для автомобілів
з пробігом

від 100 000 км +

Для автомобілів
з пробігом

від 150 000 км +



Mobil 1
ESP Formula 5W-30

Дизельний
капун протече
під колі



Mobil 1
Fuel Economy 5W-30

Спеціально
розроблено для
вугільних двигунів,
вії потребують
малого кількості
масла



Mobil 1
New Life 5W-40

Підтримує
продуктивність
двигуна в холоді



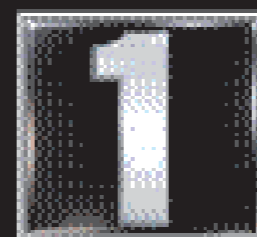
Mobil 1
Peak Life 5W-50

Ускладнює процес
отвічення саліду



Mobil 1
Extended Life 10W-60

Смащує двигун
в довготривалому
шлангу



Mobil 1

Світовий лідер серед синтетичних моторних масел