

RIXOS

РІХОС
РІКАРПАТТЯ

Новорічна Ліч

Потап та Настя



Bad Boys Blue



Lou Bega



+38 032 477 1111
+38 044 223 1111

м. Трускавець,
вул. Городище 8

www.RIXOS.ua



ВСТУПЛЕНИЕ

Тариэл
Васадзе

Почетный Президент
корпорации «УкрАвто»

УВАЖАЕМЫЕ ГОСПОДА!

В стремительном круговороте дней и безудержном темпе жизни ежемесячно появляются новые модели автомобилей разных классов и разных происхождений. И только время от времени рождается настоящий харизмат, равных которому нет. Таким я вижу новое поколение Mercedes-Benz GL.

Искусство форм, мудрость технологий, качество, которому доверяют, — главные ценности Mercedes-Benz имеют свое проявление во всех новых продуктах марки.

Благодаря гармонии сильного характера и изысканного чувства вкуса, автомобильные коллекции новой эпохи Mercedes-Benz вызывают не только благородный восторг окружающих, но и высокое признание экспертов. «Лучшее — или ничего!» — философия, которая проверена временем, стиль, выработанный годами.

Такие подходы неизменно призывают следовать за ними во всем и вдохновляют на новые, еще более совершенные идеи и удивительные автомобильные изобретения.

Mercedes-Benz magazine

3 • 2 0 1 2

МОНИТОР

4 ФЕЕРИЯ КРАСОТЫ

В рамках Mercedes-Benz Kiev Fashion Days свои коллекции представят три дизайнера с мировыми именами.

5 БАЛ ЧЕТЫРЕХ КОРОЛЕЙ

Новые модели Mercedes-Benz дебютировали в Украине

6 ВОСПИТАНИЕ ИЗЫСКАННОСТИ

Откройте для себя удивительный, загадочный и ароматный мир вина

7 ГОЛЬФ ЗА РУЛЕМ

Дэвид Култхард поймал мячик для гольфа, управляя суперкаром на скорости 193 км/час

ПЕРСОНА

8 РЕСТОРАТОР

Владелец группы компаний «Наша Карта» Николай Тищенко о своих вкусах, увлечениях и удовольствиях

52 ТАНЦЫ НА ПРЕДЕЛЕ

Пилот Mercedes AMG Нико Росберг считает Формулу-1 своей школой жизни

ПОДИУМ

14 ВОСХОДЯЩАЯ ЗВЕЗДА

Mercedes-Benz CLS Shooting Brake: вместительный универсал в облике стильного купе

СОВЕРШЕНСТВО

26 CHANEL № 301-302

Роскошь – это необходимость, которая начинается там, где заканчивается необходимость

50 IPHONE 5

Новые возможности одного из лучших смартфонов в мире

ДРАЙВ

32 CIAO, BELLA!

Путешествуем на новом А-классе вокруг озера Комо

МОДЕРН

40 ОТ МЕЧТЫ К РЕАЛЬНОСТИ

Пожелания клиентов AMG порой бывают очень экстравагантными

44 НА ВСЕ СЕЗОНЫ

Наслаждаться кабриолетом E-класса можно в любое время года

АВТОДРОМ

58 РЕЖИМНАЯ ЗОНА

Команда Mercedes AMG раскрывает секреты Формулы-1

64 ВОЗВРАЩЕНИЕ НОМЕРА 2

Легендарный 300 SL Gullwing возвращается в Ле-Ман

НАВИГАЦИЯ

74 ОСТРОВ ДЕРЕВЬЕВ

Северный остров в Новой Зеландии изобилует уникальными деревьями невероятной высоты



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:
Тарил 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: Артем Киселев
Арт-директор: Ольга Скорик
Дизайн и верстка: Ольга Скорик
Переводы: ООО «Бюро переводов "НОВОЕ СЛОВО"»
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 KB9836 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 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, 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





Ромен Бро



ВЫСОКАЯ МОДА

Феерия красоты

Mercedes-Benz Kiev Fashion Days — главное модное событие осени — примет лондонских и парижских дизайнеров, международную прессу и байеров, а также продолжит служить платформой для подлинной интеграции Украины в мировой модный контекст.



В новом сезоне свои коллекции представят три зарубежных дизайнера. Откроет Mercedes-Benz Kiev Fashion Days S/S 2013 бельгиец Ромен Бро с коллекцией мужской кутюрной одежды. Обычный модный показ Ромен превратит в Киеве в настоящий перформанс, который прежде лицезрела лишь избранная публика Парижа и Антверпена.

Второй звездой мировой моды на MBKFD станет Жан-Пьер Браганза — триумфатор недавней Лондонской недели моды. На суд публики он представит сложную и выдержанную коллекцию, в которой присутствуют платья традиционного для дизайнера асимметричного кроя, пиджаки с акцентом на плечах и брюки-комбинезоны. По мнению всех западных фэшн-критиков и знатоков моды, ключом к успеху коллекции британца стало его сотрудничество с киевской художницей Зинаидой Лихачевой, картины которой легли в основу принтов Жан-Пьера Браганзы.

Еще одним хэдлайнером нового сезона Mercedes-Benz Kiev Fashion Days выступит один из самых талантливых лондонских дизайнеров, 25-летний David



Жан-Пьер Браганза



Зинаида Лихачева

Кома. В платьях из его коллекций можно увидеть Бейонсе, Леди Гага, Рианну, Меган Фокс, Алишу Кис, Шерил Коул, Кайли Миноуг, Наталью Водянову и Марию Шарапову.

На Mercedes-Benz Kiev Fashion Days в новом сезоне будет реализован совместный проект с онлайн-платформой для молодых дизайнеров NOT JUST A LABEL. Один из ее основателей, Стефан Сигель, едет в Киев, чтобы представить новые подходы модной индустрии к продажам дизайнерской одежды и ведению модного бизнеса в целом. Кроме того, на MBKFD стилист итальянского VOGUE Алессандро Буззи проведет специальный мастер-класс профессиональной фотосессии с вещами из коллекций украинских дизайнеров. И это далеко не полный перечень того, что станет украшением главного модного события осени.

Сезон Mercedes-Benz Kiev Fashion Days S/S 2013 пройдет 25-28 октября 2012 года более чем в 10 местах по всему Киеву, примет не менее 50 международных гостей и 15 000 настоящих ценителей моды. Центральной локацией для показов в рамках MBKFD с этого сезона станет Mercedes-Benz Fashion Palace (Московский проспект, 22).



Новый Mercedes-Benz GL — S-класс среди внедорожников



Одной из самых ожидаемых новинок оказался Mercedes-Benz A-класса. Дизайн автомобиля отражает его динамичный характер, но в то же время это компактный класс, который вобрал в себя все инновации своих «старших братьев» по модельному ряду. В Европе новую генерацию A-класса уже прозвали «пульсом нового поколения».

Вторая новинка, не дававшая покоя ценителям люксовых внедорожников, — Mercedes-Benz GL. Новое поколение модели устанавливает еще более высокие стандарты комфорта, динамики, безопасности, элегантности и эффективности. Во всем мире новый GL уже называют S-классом среди внедорожников. Этот премиум-кар способен демонстрировать свои исключительные возможности каждый день: и в плотном трафике, и в условиях полного бездорожья, и на идеально ровной автомагистрали.

Полностью изменилась и модель Mercedes-Benz GLK, но ее, как и прежде, отличают непревзойденные возможности в условиях отсутствия дорог. Амбиции обновленного GLK на лидерство в сегменте компактных SUV подчеркивают новаторские системы безопасности, экономичные двигатели, усовершенствованный дизайн кузова, богатый интерьер и расширенный список дополнительного оборудования.

И еще одна модель, об истории которой можно говорить часами, это Mercedes-Benz G-класса. После рестайлинга 2012 года автомобиль предлагается с обширной гаммой модернизированных двигателей и в двух вариантах кузова: кабриолет с короткой колесной базой (эксклюзивно в версии G500) и представительский универсал



ПЕРВЫЙ ПОКАЗ

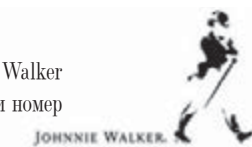
Бал четырех королей

Сразу 4 модели Mercedes-Benz презентовала компания «АвтоКапитал» на Столичном автошоу. Днем дебютантов увидела пресса и посетители выставки, а после захода солнца автомобили предстали перед клиентами компании на вечере в стиле барокко под чарующий голос Николая Баскова.

в версиях G500 и G350 BlueTec. Версия с удлиненной колесной базой, кроме того, доступна в спортивном исполнении AMG — G63 AMG и G65 AMG.

Вечерняя презентация для клиентов и друзей компании «АвтоКапитал» прошла в стиле барокко. Ее название — «Бал четырех королей» — было выбрано неслучайно, ведь королей дорог не выбирают — ими становятся, зарабатывая уважение водителей и вызывая восторг у окружающих. Переместившись в эпоху классики и роскоши в деталях, каждый гость вечера смог рассмотреть автомобили как снаружи, так и внутри, и, возможно, найти свою идеальную модель. А после насладиться песнями самого, наверное, энергичного певца российской эстрады Николая Баскова.

Официальный напиток вечера — виски Johnnie Walker Black Label (Джонни Вокер Блэк Лэйбл) — виски номер один в мире!



TASTE & ENJOY

Воспитание ИЗЫСКАННОСТИ

Вино — это божественный напиток, каждый сорт которого — отдельная история, создававшаяся веками. Среди огромного разнообразия вин вы, безусловно, найдете то, которое полюбите всей душой. А начать свое знакомство с этим удивительным миром можно в рамках недели моды Mercedes-Benz Kiev Fashion Days, партнером которой выступила сеть виномаркетов «Поляна».



Любить вино — это так благородно и изысканно! Но изысканность эта не может быть врожденной. Лишь дегустируя, мы учимся его понимать и «читать». Да, именно «читать», поскольку вино — это целый букет уникальных ароматов и вкусов. В первом классе буква за буквой, слово за словом, допуская ошибки, мы учимся читать «Букварь», чтобы потом «проглотить» за ночь понравившуюся книгу. Точно так же мы учимся «читать» и напиток богов.

Недавно в виномаркете «Поляна» по адресу: Киев, бульвар Т. Шевченко, 2 открылся дегустационный зал, где каждый четверг в 19:00 проходят тематические дегустации вин. Именно здесь с помощью опытных сомелье вы сможете открыть для себя удивительный, загадочный, очень вкусный и ароматный мир вина.

Чтобы посетить дегустацию вин в «Поляне», вовсе не обязательно быть рафинированным ценителем с острым обонянием. Достаточно просто любить вино и наслаждаться каждым глотком этого древнейшего напитка. В «Поляне» любой желающий может познакомиться с миром виноделия и тут же попробовать различные сорта. Не спеша, глоток за глотком, вы научитесь понимать и ценить терпкость, чистоту и величие напитка, его букет. Даже если вы прежде никогда не принимали участия в дегустации вин, опытные сомелье виномаркетов «Поляна» помогут вам научиться определять качество вина, оценивать его цвет и тонкий аромат. Согласитесь, это приятный и, вместе с тем, полезный опыт.

Зарегистрироваться на дегустацию можно по телефону: (044) 235-97-93.



НЕОБЫЧНЫЙ РЕКОРД

Гольф за рулем

Гонщик DTM Дэвид Култхард поймал мячик для гольфа, управляя суперкаром Mercedes-Benz на скорости 193 км/час.

ТЕКСТ: МАРТИН ТРОККНЕР



Сверху: Дэвид Култхард осматривает территорию гольф-клуба. Слева: Джейк бьет клюшкой по мячу, а Култхард ловит его родстером SLS AMG



www.mb-qr.com/022

ГОЛЬФИСТЫ ХОРОШО ЗНАЮТ, как сложно бывает просто попасть по мячу на поле, не говоря уже о том, чтобы загнать его в лунку. Насколько же сложнее поймать мячик для гольфа, рассекающий воздух со скоростью 286 км/час, находясь за рулем автомобиля, движущегося со скоростью 193 км/час? Пожалуй, это почти невозможно. Однако знаменитый пилот DTM Дэвид Култхард с этой задачей успешно справился. Управляя родстером SLS AMG, бывший гонщик Формулы-1 поймал мячик, запущенный в воздух профессиональным гольфистом, англичанином Джейком Шефердом. Пролетев 275 метров, маленький черный сферический предмет приземлился точно между сиденьями родстера.

«Поймать мячик можно лишь в том случае, если не выпускаешь его из виду, а это приводит к выбросу солидной порции адреналина, ведь в это время ты не следишь за дорогой», — рассказал Култхард после установления рекорда на закрытом полигоне аэродрома Дансфорд в графстве Суррей, Англия. «Я был так доволен, словно выиграл Гран-при», — добавил Дэвид, расплываясь в улыбке.

Наверняка гонщик Mercedes ощутил еще большую радость, когда узнал, что его достижение было занесено в Книгу рекордов Гиннеса за дальность попадания мячом для гольфа в движущийся автомобиль.

Рекорд: управляя автомобилем на скорости 193 км/час, Култхард поймал мячик для гольфа (выделен красным) в пространстве между сиденьями родстера SLS AMG



ВКУС ЖИЗНИ

Ресторатор

Успешный бизнесмен, владелец группы компаний «Наша Карта» Николай Тищенко — человек невероятно многогранный и увлеченный. Посвятив себя созданию сети заведений премиум-класса, он также сумел оставить в своей жизни место и для удовольствий. Николай принимает участие в телевизионных проектах, занимается благотворительностью и не представляет свою жизнь без автомобилей. Особенно без Mercedes-Benz.

ИНТЕРВЬЮ АРТЕМ КИСЕЛЕВ ФОТО ГРУППА КОМПАНИЙ «НАША КАРТА»

П Е Р С О Н А

«Я НЕ ЛЮБЛЮ заниматься
чревоугодием, я люблю вкусно
поесть»

Николай, Вы получили образование инженера-строителя, могли стать военным, серьезно занимались дзюдо. Что после всего этого привело Вас в ресторанный бизнес?

Я принял присягу и, может быть, стал бы военным, если бы время не изменилось. Но я выбрал другую профессию, начал заниматься бизнесом и добился результата. Я открыл в Киеве пять обувных магазинов. Как правило, это была обувь из Италии от производителя. Работал по принципу дистрибуции, представлял торговые марки. В общей сложности я занимался этим около 10 лет, много времени проводя в Италии. Видимо, эти итальянские уик-энды и дали мне толчок к развитию собственного ресторанный дела. Я видел, что там это очень популярный бизнес, а у нас эта ниша была не занята. Потом появилась возможность открыть первый ресторан под названием «Ришелье», где я применил все свои знания, накопленные в Италии. Но, к сожалению, у меня не было возможности открыть итальянский ресторан, хотя я очень мечтал об этом. Я возил из Италии продукты и все те ингредиенты, очень важные для итальянской кухни, о которых у нас даже не знали. Но тогда не было такого понятия, как системные поставки. Поэтому первый ресторан стал французским, с модной на то время кухней.

Можно ли из этого сделать вывод, что итальянская кухня — Ваша любимая?

Итальянская кухня — это база моих юношеских впечатлений, потому что бизнесом я занимаюсь фактически с институтской скамьи, а на итальянской кухне тогда все базировалось. Это простая, незамысловатая, вкусная и полезная кухня, но сегодня я бы не сказал, что она является моей любимой. Сейчас мне нравится азиатская и правильно приготовленные блюда украинской кухни. Она дает возможность вернуться к корням, обнулить свой вкусовой потенциал. Однако украинские блюда я стараюсь делать менее жирными, более постными, но с соблюдением всех технологий, свойственных нашей национальной кухне. ▶





П Е Р С О Н А

ДОСЬЕ

Стремительный взлет

Николай Тищенко родился 17 мая 1972 года в Киеве. В 1995 году получил диплом инженера-строителя Киевского инженерно-строительного института, после чего занялся обувным, а потом и ресторанным бизнесом, добившись больших успехов. Владеет группой компаний «Наша Карта». С 2004 года активно участвует в популярных телевизионных проектах. Мастер спорта по дзюдо. Президент Ассоциации пляжного волейбола Украины. Занимается благотворительностью, за что награжден орденом «За заслуги» III степени.

А сами любите готовить?

Да, мне нравится готовить, но еще больше мне нравится микшировать ингредиенты, чтобы получить новые вкусовые ощущения, новые кулинарные эмоции. Другими словами, больше внимания я стараюсь уделять вкусу, нежели самой технике приготовления.

Для кого приятней готовить — для себя или для других?

Конечно, всегда приятней готовить для близких людей, для любимой, для детей. Приятно задавать детям вкусовые основы, которые можно привить только в детстве. Я не люблю заниматься чревоугодием, я люблю вкусно поесть.

Есть ли среди Ваших ресторанов такой, который Вы считаете своим любимым детищем?

Каждый из них строился в определенный период моей жизни, с новым восприятием и пониманием времени, в котором

«НА МОЙ ВЗГЛЯД, Mercedes — это правильное и выгодное вложение капитала»

это происходило, поэтому к каждому из них я отношусь, как к своему ребенку. Выделить какой-то один я не могу. Каждый находится в своем классе, на своем уровне, но все — в премиум-сегменте, то есть удовлетворяют изысканные вкусы публики.

С некоторых пор Вы стали часто появляться на телеэкранах в различных шоу, кулинарных и не только. Насколько я понимаю, это не погоня за популярностью. В таком случае, чем телевидение может привлечь успешного бизнесмена?

В телевизионных проектах я участвую с 2004 года. Поскольку очень продолжительный период своей жизни я занимался спортом, мне, видимо, не хватало подобной активности, поэтому все телевизионные проекты спортивной направленности в России и Украине были мною освоены. Это и «Форт Боярд», и «Большие гонки», и «Властелин горы», и «БУМ. Битва украинских городов». Шесть лет я участвовал в таких проектах в разном качестве, и мне это доставляло настоящее эстетическое и физическое удовольствие. Последний спортивный проект был в прошлом году в Париже. Назывался он «Игры патриотов». После него я понял, что такие проекты мне больше не интересны. А потом поступило предложение принять участие в кастинге на роль судьи кулинарного телешоу «Мастер-шеф» на СТБ. Меня утвердили, и вот я уже второй сезон участвую в этом проекте.

Телевидение отнимает много времени. Не страдает ли от этого Ваш бизнес?

Да, участие в телепроектах действительно отнимает у меня много времени. Кроме того, это еще и эмоционально емкий процесс. Но я успеваю. Я рационально распределяю свое время, и та система, которая выстроена у нас в бизнесе, уникальна по своей слаженности и построена по принципу здорового прогрессивного труда. Все сегодня работает и без меня. Я могу спокойно отлучиться на полгода, а потом лишь внести небольшие коррективы. Их в любом случае нужно время от времени вносить.

Вы, кроме прочего, еще и благотворительностью активно занимаетесь. Чем она является для Вас — жизненной миссией, просто желанием помочь тем, кто в этом нуждается, или, может быть, чем-то еще?

Хочу подчеркнуть, что для меня это не PR. Это норма жизни и проявление состояния моей души. Как правило, я помогаю точно, не создавая громких PR-поводов, потому что считаю это плохим тоном. Это некорректно.

Правительство несколько раз отмечало Вашу общественную и благотворительную деятельность. Насколько для Вас важна такая благодарность государства?

У меня есть орден «За заслуги» III степени и мне, конечно, было приятно, что мой вклад в развитие украинского

ПЕРСОНА



общества заметили. Всегда приятно, когда тебя хвалят и награждают. Мне это приносит положительные эмоции и дает стимул двигаться вперед. В такие моменты я понимаю, что все делаю правильно.

Я знаю, что Вы — большой поклонник автомобилей Mercedes-Benz. Что Вас в них привлекает, и какие модели уже побывали в Вашем гараже?

Да, это правда. За рулем своего первого Mercedes я оказался почти случайно. Это был кабриолет SL 500. Денег на то, чтобы купить еще один автомобиль, у меня в то время не было, поэтому я ездил на нем даже зимой. Медленно, но ездил. Потом купил Mercedes-Benz W220 (S430) в хорошей комплектации. Мне он очень понравился, но у меня его украли. Через год я купил W221 (S500) с короткой колесной базой — легкий и быстрый. Увы, я его разбил, врезавшись на перекрестке в машину, проезжавшую на мигающий желтый. Тогда я убедился, насколько Mercedes безопасен. Ту «девятку» буквально согнуло пополам, то есть удар был очень сильным, но со мной ничего страшного не произошло. В общем, пришлось купить новую машину, такую же, но с удлиненной колесной базой. Ее я не жалел, ездил очень активно, а потом удачно продал. В то время у меня был еще и GL. Я специально купил его с черным кожаным салоном, чтобы мой маленький сын мог спокойно ходить в обуви, не боясь ничего испачкать. На этой машине я проехал достаточно долго, а когда понял, что хочу большего, поскольку и статус пошел, и требования к комфорту увеличились, начал присматриваться к другим моделям. Вскоре планирую купить Mercedes S-класса.

Насколько внимательно Вы следите за инновационными автомобильными технологиями, и влияет ли их наличие на Ваш выбор в пользу того или иного автомобиля?

Мне кажется, что современные автомобилисты разбалованы и технологиями, и сервисом, и качеством. Такие мощные бренды, как Mercedes, являются знаковыми в жизни многих людей. В том числе и моей. На мой взгляд, это правильное и выгодное вложение капитала. Mercedes всегда в цене, он надежен, безопасен и отличается высоким качеством отделки салона.

Mercedes — это синоним успеха. А в чем секрет успеха Николая Тищенко?

В моей команде, в людях, с которыми я работаю, в здоровой атмосфере в коллективе, в трудолюбии. Это основа успеха. Мы просыпаемся немножко раньше, чем все остальные, а засыпаем позже.

ШОСТИЙ ФЕСТИВАЛЬ ГАСТРОНОМІЧНОГО МИСТЕЦТВА МАРТЕЛЬ



ЛИШЕ З 2 ПО 16 ЛИСТОПАДА 2012 РОКУ

Зірковий шеф Мішель Орт зі школи Серпрок Evolution Pro (Париж) створює шедеври сучасного гастрономічного мистецтва з українських терруарних продуктів – білих грибів та дичини

МАТИСЕ
РЕСТОРАН

Вул. Б. Хмельницького, 56 А
готель "CITYHOTEL" 15-й поверх
+38 (044) 393 59 29
www.matisse.com.ua

РЕСТОРАН
Особняк
Липський

Вул. Липська, 15
+38 (044) 254 00 90
www.lipsky.com.ua

РЕСТОРАН
ПРАГА

Пр-т. Академіка Глушкова, 1
+38 (044) 526 99 90
www.praha-restaurant.com

www.martellfestival.com



*TM Martell – офіційний спонсор заходу, **Фестиваль гастрономічного мистецтва Мартель, ***Мартель коньяк, ****СЕРПРОК Європейський центр професійних кухарів, *****Серпрок Еволюшн Про, *****Фейсбук, *****Ресторани Матіс, Липський Особняк, Прага.

ПОДИУМ



ИННОВАЦИЯ

Восходящая звезда

Зеркальное отражение этого автомобиля, созданного на основе четырехдверного купе, демонстрирует стиль и вместительность вне зависимости от ракурса.

ТЕКСТ МИХАЭЛЬ МУРСТЕДТ ФОТО ГУЛЛИВЕРТЕЙС

ПОДИУМ



SHOOTING BRAKE —
идеальный автомобиль для тех, кто хочет
выделиться из толпы и путешествовать
без компромиссов между спортивностью
и вместительностью

ПОДИУМ



ПРОДУМАННОСТЬ,
элегантность и внимание к деталям —
все это делает автомобиль единственным
в своем роде



КУПЕ ПО ПРОПОРЦИЯМ

благодаря пяти дверям Shooting Brake
предоставляет намного больше возможностей

SS

Shooting Brake — это название звучит отнюдь не так вычурно и напыщенно, как порой звучат имена других автомобилей. В нем читаются и сила, и динамика, что вовсе не удивительно, учитывая происхождение CLS Shooting Brake. Когда-то словами brake или break называли легкие конные повозки с небольшими надстройками, в которых перевозили самое необходимое снаряжение для охоты. В том числе и для охоты на лис, хотя в этом случае название повозок было чуть более длинным — shooting brake.

Когда конные экипажи уступили место моторизованному транспорту, по похожему принципу стали строить и автомобили. В конце 1960-х кузов типа Shooting Brake (спереди он выглядел как спортивное купе, а сзади — как универсал) стал очень популярным в Великобритании. Целевой аудиторией таких автомобилей были представители высшего общества, которым нужно было перевозить ружья и прочий охотничий инвентарь, быстро добираясь до места назначения по автомобильным дорогам. Нередко в Shooting Brake перевозили еще и гончих. Именно поэтому в них часто можно было увидеть место, огражденное решеткой. Теперь же, благодаря идеям Mercedes-Benz, с этой концепции слетел былой деревенский налет, и в облике изящных и элегантных Shooting Brake из Штутгарта нет абсолютно ничего провинциального.

Современный дизайн

Едва семейство CLS было представлено публике в 2004 году, команда дизайнеров Mercedes-Benz получила задание создать еще одну схожую модель, но в необычном кузове Shooting Brake. Стоит признать, это было непросто. Несмотря на бесспорные визуальные достоинства такого автомобиля, общественность восприняла его весьма скептически. Пресса писала, что Mercedes-Benz создал лишнюю нишу на рынке, но вскоре эксперты и критики сменили гнев на милость и провозгласили новый автомобиль «формой самовыражения будущего поколения».

Дебют CLS стал предвестником появления целого сегмента изящных четырехдверных купе, а Shooting Brake и вовсе позволил Mercedes-Benz стать безоговорочным лидером в этой пока еще молодой нише. «Новая модель является воплощением эволюционирующего подхода Mercedes-Benz к созданию автомобилей, в основе которого лежат эстетические и авангардные принципы», — отметил глава дизайнерского департамента Горден Вагенер.

В интерьере представлено стильное сочетание из кожи и деревянной отделки ручной работы



Другими словами, автомобиль выглядит потрясающе. Но что же такое Shooting Brake на самом деле — купе, универсал или седан? Пожалуй, подобное деление на категории уже устарело и стало бессмысленным, поскольку в CLS Shooting Brake реализованы все преимущества каждой из них. Задняя часть автомобиля получилась просторной, что не лишило ее элегантности и особого шарма CLS, сочетающего в себе стилистику хэтчбека с четырьмя дверьми. И все это удалось воплотить без ущерба вместительности. При весьма изящной корме объем багажного отсека CLS Shooting Brake может варьироваться от 590 до 1550 литров, что делает автомобиль на удивление практичным спутником в любых путешествиях.

Ультрасовременное оснащение

«Настоящие автомобили-легенды в равной степени волнуют и сердце, и разум. Функциональность определяет базовые интересы клиента, но существует еще один волшебный компонент — притягательность», — объясняет глава Daimler Дитер Цетше. Если это и есть секрет успеха, Shooting Brake обладает всем, чтобы стать настоящей легендой.

НЕУЖЕЛИ КУПЕ?

Shooting Brake ассимилирует преимущества всех типов кузовов

С точки зрения оснащения автомобиль отличается новейшими системами помощи, которые, например, могут самостоятельно припарковать CLS или подкорректировать его курс, если водитель отвлекся.

Интерьер, в свою очередь, в точности повторяет стиль визуализации экстерьера, однако сложнее всего оторвать взгляд от оформления багажного отсека CLS Shooting Brake. Его пол выполнен из дерева и прекрасно смотрится бы даже в офисе крупного бизнесмена или на палубе роскошной яхты. Неудивительно, ведь изготовлен он из американской вишни со вставками мореного дуба. В конце концов, почему бы не создать вещам такие же комфортные условия, как водителю и пассажирам?

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

CLS Shooting Brake

CLS 250 CDI
BlueEfficiency

Двигатель
2,2 литра, 4 цилиндра,
дизель 150 кВт при 3800 об./мин.
500 Нм при 1600-1800 об./мин.

Трансмиссия
7G-Tronic Plus
7-ступенчатая автоматическая

Динамика разгона
0-100 км/час за 7,8 секунды

Максимальная скорость
235 км/час

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

Выбросы CO₂
смешанный цикл:
143-139 г/км

Коэффициент аэродинамического сопротивления
0,29

Объем багажного отсека
590-1550 литров

Расчет приведенных выше данных проводился согласно методам измерения, предусмотренным действующей редакцией Директивы 80/1268/EWG. Эти данные не относятся к конкретному автомобилю и не являются частью коммерческого предложения, а служат исключительно для сравнения различных моделей. Данные предоставлены в соответствии с нормативным положением Германии «PKW-EnVKV» и относятся исключительно к немецкому рынку.

[WWW.MERCEDES-BENZ.COM](http://www.mercedes-benz.com)



ПРЕМИУМ-КЛАС ДЛЯ БЕЗДОРОЖЖА

- Найпотужніший у своєму класі (85к.с.)
- Підсилювач керма та Visco-Lok QE
- Продумана ергономіка та багато іншого ...

Сонце сяде раніш ніж Ви накатаєтесь!



Commander 1000 LIMITED

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", (050) 484-66-66; **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

Логос Спорт - ексклюзивний дистрибутор BRP в Україні. Дізнайся більше на сайті www.brp.ua

С О В Е Р Ш Е Н С Т В О

ОТЕЛЬ ПАРИЖ

Chanel № 301–302

Роскошь – это необходимость, которая начинается там,
где заканчивается необходимость.

Габриель «Коко» Шанель

ТЕКСТ: ТАТЬЯНА БЕЛЯКОВА ФОТО: ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ПРЕСС-СЛУЖБОЙ ОТЕЛЯ RITZ PARIS



С О В Е Р Ш Е Н С Т В О

Почти дурнушка и почти красавица, сильная, но с множеством комплексов, опережающая свое время и неисправимо консервативная, эксцентричная и эпатажная, на грани фола... Эта женщина-загадка и женщина-феномен была перфекционисткой до мозга костей. До сих пор живы рассказы о том, как она «совершенствовала» платья своих гостей. Всю сознательную жизнь она окружала себя роскошью не из любви к ней, а потому, что считала ее чем-то неизбежным. Габриель Шанель как-то сказала: «Наши дома — это наши тюрьмы, но мы обречем в них свободу, если сумеем украсить их на наше усмотрение». Свою «золотую клетку» она обустроила в парижской гостинице Ritz. Комнаты № 301 и 302 стали ее родным домом на целых 35 лет.

Генеральная репетиция

Первый собственный дом известная Кутюрье купила, когда ей было уже 45. Летняя резиденция на холмах Рокебрюна, окруженная оливковой рощей, была выдержана в стиле костюмов от Шанель — максимально простая и очень практичная. Интерьер без излишеств, с побеленными стенами и минимумом мебели.

«**НЕ МОЖЕТ БЫТЬ** пуговицы без петлицы» — эту случайно услышанную на улице фразу, Габриель Шанель сделала девизом не только в работе, но и дома



Шутки друзей Мадемуазель о том, что дом похож на монастырь, попадали прямо в цель — архитектор по настоянию Габриель ездил за вдохновением в сирийский приют городка Обазин, где она выросла. Суровая красота старинной архитектуры стала для Габриель эталоном, которому она следовала всю оставшуюся жизнь. Монастырский белый «от Шанель» скоро вышел за стены упомянутого выше загородного дома и распространился по всей стране благодаря простой, но блестящей импровизации. В своей книге «Силуэт Шанель» (L'allure de Chanel) Поль Моран объясняет, откуда в 1929 году возникла мода на все белое. Шанель рассказала автору, как она выкрасила ковры в своем доме в бежевый цвет: «Это напоминало мне земляные полы. И вся мебель тут же подстроилась под этот цвет. Но однажды декораторы взмолились: хватит бежевого! «Попробуйте белый атлас», — ответила я. И все интерьеры словно запорошило снегом... Наряду с белым цветом в моду вошли восточные мотивы. Шанель одной из первых начала активно использовать их в своем жилище.

Золотая клетка от Chanel

Отель Ritz стал для Шанель домом в 1934 году, когда она переехала в апартаменты из трех комнат (гостиной и двух спален) с видом на Вандомскую площадь. Причем, чтобы обустроить их на свой вкус, она привезла свою мебель и множество предметов декора, в том числе антикварные лакированные ширмы Cogomandel. Последние были ее особенной страстью. Шанель заполняла ими апартаменты, иногда разбирала на части, чтобы использовать в качестве панелей, чем шокировала антикваров и реставраторов. «Однажды я слышала, как старая портниха говорила молодой швее: «Не может быть пуговицы без петлицы». Эта чудесная и сжатая формула может стать девизом кутюрье, но также и архитектора, и композитора, и живописца», — говорила Шанель




С О В Е Р Ш Е Н С Т В О



www.ritzparis.com

и смело «перекраивала» и подстраивала окружающие ее объекты, независимо от их «возраста» и стоимости, под свой вкус.

«Не может быть пуговицы без петлицы» — эту случайно услышанную на улице фразу Габриель Шанель сделала девизом не только в работе, но и дома. Шпрмы, предметы из горного хрусталя, вместительные диваны со стеганой обивкой, китайская мебель, барочные зеркала и парфюмы Chanel на туалетном столике и в ван-

ной — комнаты № 301 и 302 в отеле Ritz до сих пор хранят память об удивительной женщине, которая в них жила. С помощью известного историка искусства Патрика Уркада (Patrick Hourcade) архитекторы и дизайнеры заново декорировали номер. 60 человек ежедневно в течение двух месяцев работали над тем, чтобы привести в него самые современные технологии, которые так ценила Мадемуазель, и оставить неизменными комфорт и, как необходимость, утонченную дворцовую роскошь. 

ИкРА

RESTAURANT

КИЕВ, УЛ. ГОНЧАРА, 67
067 300 88 11

РЕСТОРАН ІКРА, КИЇВ, ВУЛ. ГОНЧАРА, 67



Д Р А Й В



НОВЫЙ А-КЛАСС

Ciao, bella!

Озеро Комо, крутые холмы и средиземноморские пейзажи — в таком антураже новый компактный Mercedes-Benz способен проявить все свои многочисленные таланты и вызвать улыбку на лицах водителя, пассажиров и простых наблюдателей.

ТЕКСТ ДЖО КЛАХСЕН ФОТО ЯНН КЛИ

Прекрасные виды стоят того, чтобы ненадолго остановиться

Д Р А Й В



A-класс обещает стать несомненным хитом



На опасных узких дорогах рекомендуется включать ближний свет фар



Новая компактная модель с легкостью маневрирует даже по извилистым дорогам

В

елладжио — городок с многообещающим названием, которое он, впрочем, полностью оправдывает. Caffe al volo в Bar Carillon просто замечательное, а местная шумная пьяцца — воплощение настоящей Италии. Воды озера Комо — «Iago», как его здесь называют, — блестят на солнце. В них отражаются фасады домов, по-видимому таящих в себе какие-то загадки. Новенький A 250 стоит под лазурным небом и явно ждет момента, когда руки водителя наконец коснутся его руля. Но для начала нам нужно погрузиться на паром, да так, чтобы мы оказались на лучшей для себя позиции, когда доберемся до гавани Варенна.

Гул дизельного двигателя парома отбивается на A 250 мелкой барабанной дробью. Наш Mercedes-Benz привлек к себе повышенное внимание еще до того как мы покинули Белладжио. Компания молодых итальянцев окружила серебристый автомобиль, поглаживая его и повторяя слова «bella» («красавица») и «bene» («хороша»). Особый шик A-классу придает спортивный пакет AMG с сотовидными вставками в воздухозаборники, большой трехлучевой звездой на решетке радиатора, передним спойлером и широкими порогами. На самом деле даже корма автомобиля с двумя патрубками выхлопной системы, объединенной такой же, как и спереди, сотовидной

решеткой, вызывает единогласное одобрение. Bellissima! Пожалуй, это самое подходящее слово, и оно вспоминается всякий раз, когда смотришь на карбоновые детали, отделку из кожи и алькантары, рулевое колесо со спрямленным в нижней части профилем. Простроченные красной нитью чехлы сидений и внутренняя часть обивки руля, подрулевые «лепестки» и внушительных размеров дисплей по центру панели приборов — сочетание всех этих элементов создает в интерьере A-класса особую, неповторимую атмосферу. Даже дефлекторы системы кондиционирования гармонично вписались в общую концепцию оформления салона.

Я вдруг почувствовал на себе пыливый взгляд своей спутницы. Неужели легкое замешательство, которое я испытал, когда не обнаружил рычага переключения передач, было так заметно?

Экологичность и скорость

«Фальконе» причалил, мягко упершись в стену гавани. Пора спускаться на землю. Нажатие на кнопку запуска двигателя дает жизнь негромкому рокоту силового агрегата. Может быть, эти скромные фанфары — лишь попытка скрыть истинную мощь автомобиля? Я переключаю селектор в режим D, спускаюсь с парома, покидаю Варенну и направляюсь в горы, к замку Каstellо ди Верцио. По мере того как растет скорость нашего путешествия, удивление на моем лице становится все более очевидным. Бросив короткий взгляд на свою спутницу, я увидел озорной блеск ее глаз, который не смогли скрыть даже



Дисплей хорошо виден не только водителю, но и пассажирам

солнцезащитные очки. Впрочем, она не проронила и слова.

Управлять А 250 — истинное удовольствие: автомобиль мгновенно реагирует на действия рулем, а отличное сцепление колес с дорогой и великолепная устойчивость не дают мне потерять скорость в поворотах. Но этим возможности нового А-класса не ограничиваются! Мы начинаем первый подъем в горы. Я нажимаю на неприметную кнопку с буквами E, S и M, выбирая вторую из них. Это режим Sport, дающий нам дополнительные 500 оборотов в минуту и приподнимающий занавес над истинным потенциалом 155-киловаттного двигателя. В режиме Ecopower его мощность не так очевидна, однако использование этого режима обеспечивает наиболее рациональный расход топлива. Появление же на экране буквы S полностью меняет картину, да так, что мурашки бегут по телу. 2-литровый бензиновый двигатель разжигает в душе водителя огонь, в мгновение ока реагируя на нажатие педали акселератора и щелчки подрулевых «лепестков». Восхождение в горы превращается из обычной поездки в величественное действо.

Перед первым крутым поворотом я слегка касаюсь педали тормоза и понижаю передачу левым «лепестком». Автомобиль уверенно сбрасывает скорость. Сияющая улыбка моей спутницы лишь на мгновение отвлекает мое внимание; поездка в А-классе доставляет нам удовольствие, но требует полной концентрации. На извилистых горных дорогах он демонстрирует поразительную устойчивость и управляемость, а неизбежные выбоины на дорогах дают подвеске возможность в полной мере продемонстрировать всю глубину своего таланта.



Поездка в А-классе отлично поднимает настроение



Проходим поворот и снова жмем на акселератор

ПОДНИМАЕМСЯ В ГОРЫ.

Режим Sport дает нам дополнительные 500 оборотов в минуту

Невероятная точность

Я снова переключаю селектор коробки передач и выбираю ручной режим управления (M). На дисплей выводятся семь передач, и теперь я могу мчаться по дороге в стиле Формулы-1. Я поражен той точностью, с которой А-класс справляется со своей работой. Агрессивно закладывая автомобиль в поворот, понимаешь, зачем часть рулевого колеса имеет спрямленный профиль и как удобно ложатся под пальцы подрулевые «лепестки», в каком бы положении ни находились руки. До красной зоны обороты двигателя поднимаются почти бесшумно, и лишь одно движение необходимо, чтобы переключить передачу.

Я вижу знак «Rallentare» («Сбросить скорость») и предупреждение «Dosso Artificiale» («Лежачие полицейские»). С тяжелым сердцем мне приходится притормозить, иначе можно повредить передний бампер о высокие искусственные ограничители. Режим Sport теперь вполне можно сменить на



Услуги парковщика? Спасибо, не нужно

Д Р А Й В



Итальянский шарм и штутгартская новинка отлично дополняют друг друга

Д Р А Й В



Новый А-класс отличается безупречным дизайнерским исполнением

Есопошу, и характер А 250 BlueEfficiency тут же меняется. Он становится мягким и покладистым. Он даже сам выключает двигатель, едва мы подъезжаем к месту назначения. Это то, что называется удачной смесью рациональности, удобства и эффективности.

На обратном пути в Белладжио режим Sport, похоже, решил самостоятельно выйти на сцену. Хотя, если быть до конца откровенным, мне самому очень хотелось снова включить его, и система лишь ожидала момента, когда мой палец в очередной раз нажмет на кнопку. Дорога петляет вниз, но А-класс не проявляет никаких признаков слабости. Перед очередным поворотом я нажимаю на тормоз, понижаю передачу и снова давя на акселератор, едва проскакиваю апекс выража.

ПОДРУЛЬНЫЕ «ЛЕПЕСТКИ» удобно ложатся под пальцы и позволяют быстро переключать передачи

В Белладжио мы остановились, чтобы выпить еще по одной чашечке кофе. Времени на путешествие осталось не так много, поэтому пора держать путь дальше, в Комо. Правда, последние километры пришлось преодолеть в режиме Есопошу. Использовать подрулевые «лепестки» и агрессивный стиль вождения было опасно, о чем нам то и дело напоминали встречные автобусы и грузовики. Тем не менее это ничуть не испортило нам настроение. А-класс переключает передачи быстро и плавно, расходуя при этом намного меньше топлива, чем в спортивном или ручном режиме.

В конце концов мы поняли, что в наших руках побывал настоящий шедевр, умеющий предстать сразу в трех ипостасях: планера, спортсмена и автомобиля для требовательных драйверов. А спорт-пакет от AMG еще сильнее подчеркивает все самые лучшие качества нового А-класса.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

A-Class

A 250 BlueEfficiency

Двигатель
2,0 литра, 4 цилиндра
155 кВт при 5500 об./мин.
350 Нм при 1200-4000 об./мин.

Трансмиссия
7G-DCT, 7-ступенчатая
автоматическая с двойным
сцеплением

Динамика разгона
0-100 км/час за 6,6 секунды

Максимальная скорость
240 км/час

Расход топлива
городской цикл:
8,3-8,4 л/100 км
загородный цикл:
4,9-5,0 л/100 км
смешанный цикл:
6,1-6,2 л/100 км

Выбросы CO₂
смешанный цикл:
145-143 г/км

Багажный отсек
341-1157 литров

Расчет приведенных выше данных проводился согласно методам измерения, предусмотренным действующей редакцией Директивы 80/1268/EWG. Эти данные не относятся к конкретному автомобилю и не являются частью коммерческого предложения, а служат исключительно для сравнения различных моделей. Данные предоставлены в соответствии с нормативным положением Германии «PKW-EaVKV» и относятся исключительно к немецкому рынку.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM

ПРИЧЕСКА И МАКИЯЖ: АЛЕКСАНДР ХОФМАНН / ARTISTGROUPMERAU.COM, СТИЛЬ: ВУ Ю / FRELANCER.IT



Mercedes-Benz E-Клас

Ви заощаджуєте

ДО 6 200 €*

Пакет «Бізнес плюс»

Пакет «Бізнес плюс» включас спеціальну пропозицію на наступні опції комплектації: Мультимедійна система COMAND¹ Online з DVD-програвачем. Система PARKTRONIC² включаючи пристрій полегшення паркування. Автоматична коробка передач 7G-TRONIC PLUS³. Пакет освітлення з системою головного світла Intelligent Light⁴ з біксеноновими фарами та світлодіодними фарами. Спортивна лінія дизайну та комплектації AVANTGARDE⁵. Електропідігрівання передніх сидінь. Захист піддону двигуна.

*Акція діє з 1.04.2012 до 31.12.2012 в дилерській мережі Mercedes-Benz в Україні. Кількість акційних автомобілів обмежена. В акції приймають участь автомобілі виробництва з 01.03.2012 до 31.12.2012. Оплата в гривнях за курсом, що встановлюється продавцем на день придбання. Детальніше про пакет «Бізнес плюс» запитуйте у Вашого консультанта. ¹Команд Онлайн, ²Парктронік, ³7Г-Тронік Плюс, ⁴Інтеліджент Лайт, ⁵Авангард.

www.mercedes-benz.ua



ПРАТ "АссоКонтат"

0 800 500 160

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz



Озеро Комо лише на мигновение отвлекает наше внимание от главного события дня



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ИСТОРИИ

От мечты к реальности

Обивка из кожи коров, выращенных на собственном ранчо, или салон, оформленный целиком в бирюзовом цвете... Исполнение необычных желаний клиентов — ежедневная работа Оливера Курца из AMG. Но иногда даже он теряет дар речи от удивления.

ТЕКСТ КРИСТОФ ХЕНН ИЛЛЮСТРАЦИИ ДЖЕЙМС ДЭЙВ

Может, это талисман, напоминающий ему о родном ранчо, пока он колесит по просторам Германии? Нет, вскоре нам стало ясно, что образец коровьей кожи аргентинский фермер принес в шоу-рум AMG по другой причине. Осмотрев несколько моделей, он положил образец на стол. «Хочу, чтобы салон моей машины был обит кожей моих собственных коров», — сказал аргентинец, добавив, что ему хотелось бы, чтобы куски кожи были расположены таким образом, чтобы тавро его фермы было хорошо видно и находилось точно по центру сидений. Эту конкретную просьбу можно отнести к одному из наиболее необычных пожеланий клиентов, с которыми сталкивались сотрудники AMG. Хотя желание сделать свой автомобиль в буквальном смысле слова уникальным и единственным в своем роде не является чем-то из ряда вон выходящим. В одних случаях люди просто хотят выделиться из толпы. В других — подчеркнуть собственную значимость.

Все, что душе угодно

Несомненно, аргентинский фермер относится ко второй группе, равно как и супружеская пара, навестившая нас сразу после своего медового месяца, проведенного на Мальдивах. «Каждое утро по дороге в ванную мы любовались потрясающими видами бирюзового моря и бирюзового неба», — рассказали они. Даже полотенца в гостинице были того же бирюзового оттенка. Супруги купили одно полотенце и принесли его нам в качестве образца, чтобы мы оформили весь салон их CL 63 AMG мощностью 630 л. с. в этом цвете как напоминание о проведенном медовом месяце. Это была непростая задача, однако наш поставщик кожи все же смог воссоздать нужный оттенок. Весь процесс (и отделка салона, и установка кресел, обитых кожей бирюзового цвета) занял всего девять недель. Затраты новобрачных не пугали, ведь они хотели, чтобы салон их автомобиля всегда напоминал им о тех счастливых первых днях семейной жизни. Некоторые эстеты, конечно, могут усомниться в таком смелом выборе цвета, но право принимать решения мы всегда оставляем за клиентом. Ведь в разных культурах и даже в разных возрастных категориях эстетические предпочтения существенно разнятся. Например, однажды клиент из Америки в качестве подарка на восемнадцатилетие своей дочери заказал SLK, полностью (и снаружи, и вну-

три) окрашенный в нежно-розовый цвет. наших сотрудников такой заказ немало удивил, но они выполнили его с абсолютной точностью.

Позолоченный автомобиль

Несколько менее броским, но столь же эксцентричным был автомобиль, тюнингованный по заказу клиента из арабской страны. Он приехал в офис и сообщил нам, что хочет, чтобы мы нанесли на кузов его автомобиля 500 граммов золотого порошка. Такое пожелание поставило нас в тупик: каким образом нанести золотой порошок? Как и все особые заказы, этот был перенаправлен сотрудникам соответствующих подразделений на проведение технической оценки. Прежде чем определить цену и приступить к работе, нужно ответить на два очень важных вопроса. Во-первых, действительно ли мы хотим этим заниматься? Например, мы всегда отклоняем запросы на внесение в автомобиль изменений, в результате которых он будет напоминать другую модель. Скажем, если кто-то захочет придать E 200 облик гораздо более дорогого E 63 AMG. Мы должны защищать свой бренд, равно как и клиентов, заплативших немалую сумму за оригинальный AMG. Второй вопрос — осуществимость. Некоторые запросы просто не имеют практического обоснования. Например, в том случае, когда клиент хотел, чтобы мы установили на C 63 AMG Black лишь половину от двухкомпонентного аэродинамического пакета. Клиента весьма впечатлили обвесы переднего бампера, но он хотел бы обойтись без заднего спойлера. Однако модификация подобного рода существенно повлияла бы на аэродинамические характеристики автомобиля. А мы ведь хотим, чтобы автомобили наших клиентов оставались надежными, и нет необходимости говорить о том, что все наши машины должны соответствовать определенным сертифика-

ОДНАЖДЫ

в качестве подарка на восемнадцатилетие дочери клиент заказал родстер, полностью окрашенный в нежно-розовый цвет



Возможно практически все — от покраски в розовый цвет до золотого напыления

ционными стандартам по части качества и технических характеристик.

Тем не менее заказ на нанесение золотого напыления на кузов был утвержден. Поскольку золотой порошок был таким же мелкозернистым, как и частицы металлической краски, его можно было просто смешать с бесцветным покрытием и затем распылить по поверхности кузова. Эта работа запомнилась нам надолго по ряду причин. Ввиду высокой ценности материала и малого размера частиц окраска кузова проводилась под наблюдением охраны. Проект был сложным, и на его реализацию ушло много времени, однако результат оказался впечатляющим. В вечернее время или в пасмурную погоду автомобиль кажется черным, но стоит лучику солнца упасть на поверхность кузова, как он превращается в сияющую драгоценность.

Само собой, особо экзотические запросы могут вылиться клиенту в солидную сумму, поскольку все работы, которые мы выполняем, должны соответствовать нашим высоким стандартам качества. Однако клиенты бывают настолько одержимы своей идеей, что ради личной встречи с нами готовы преодолеть большие расстояния.

НЕКОТОРЫЕ ПОЖЕЛАНИЯ становятся настолько популярными, что вносятся в стандартный список опций AMG

Порой к нам даже обращаются с просьбой использовать спортивную площадку в Аффальтербахе для посадки вертолета.

Совершенство в мельчайших деталях

Когда клиент тратит большую сумму на тюнинг автомобиля, он ожидает безупречного результата. А это значит, что работа должна быть выполнена до мелочей идеально. Клиент может захотеть, чтобы в салон его CL 65 AMG, обитый стеганой коричневой кожей, установили детское кресло, которое полностью вписывалось бы в оформление. Это подразумевает демонтаж стандартного детского кресла и последующую замену его обивки. К моменту завершения работ стоимость детского кресла может быть вполне сравнима со стоимостью высококачественного костюма, спи-

того под заказ. Бывают и случаи, когда особое пожелание оказывается столь популярным, что в итоге мы вносим его в официальный список опций AMG. Например, мы неоднократно получали заказы на установку приборной панели с кожаной отделкой в нынешнем С-классе, поэтому приняли решение внести этот вариант в перечень опций AMG Performance Studio.

Кстати, просьбу аргентинского фермера мы не смогли выполнить даже в порядке исключения. В наших автомобилях используется только сертифицированная кожа, устойчивая к истиранию и появлению трещин, не дающая усадку и не поврежденная укусами насекомых. Тем не менее клиент остался доволен: он решил обить кресла стандартной кожей, на которой его логотип был вышит, а не нанесен с помощью клейма.

ВПЕРШЕ В УКРАЇНІ НЕОЧІКУВАНИЙ ФОРМАТ

СОБЫТИЕ • ПРЕДМЕТ • ИНТЕРЬЕР

ОБЪЕКТ

4 (19) / сентябрь-октябрь / 2012

 стр. 86	 стр. 34
 стр. 32	 стр. 78
 стр. 52	 стр. 72
 стр. 48	 стр. 62
 стр. 70	 стр. 80

ВДОХНОВЕНИЕ, ВЫРАЖЕННОЕ В ПРОСТРАНСТВЕ И СВЕТЕ

БАЖАННЯ ПОВАГИ ПІЗНАННЯ ЗАХОПЛЕННЯ

ОБЪЕКТ

«ОБЪЕКТ»

Сделано по лицензии издательства «Объект» 2012 ISBN: 14893-3863P 848 04 02 2008

М О Д Е Р Н

Обнаженное спокойствие:
четырёхместный кабриолет
от Mercedes-Benz

ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

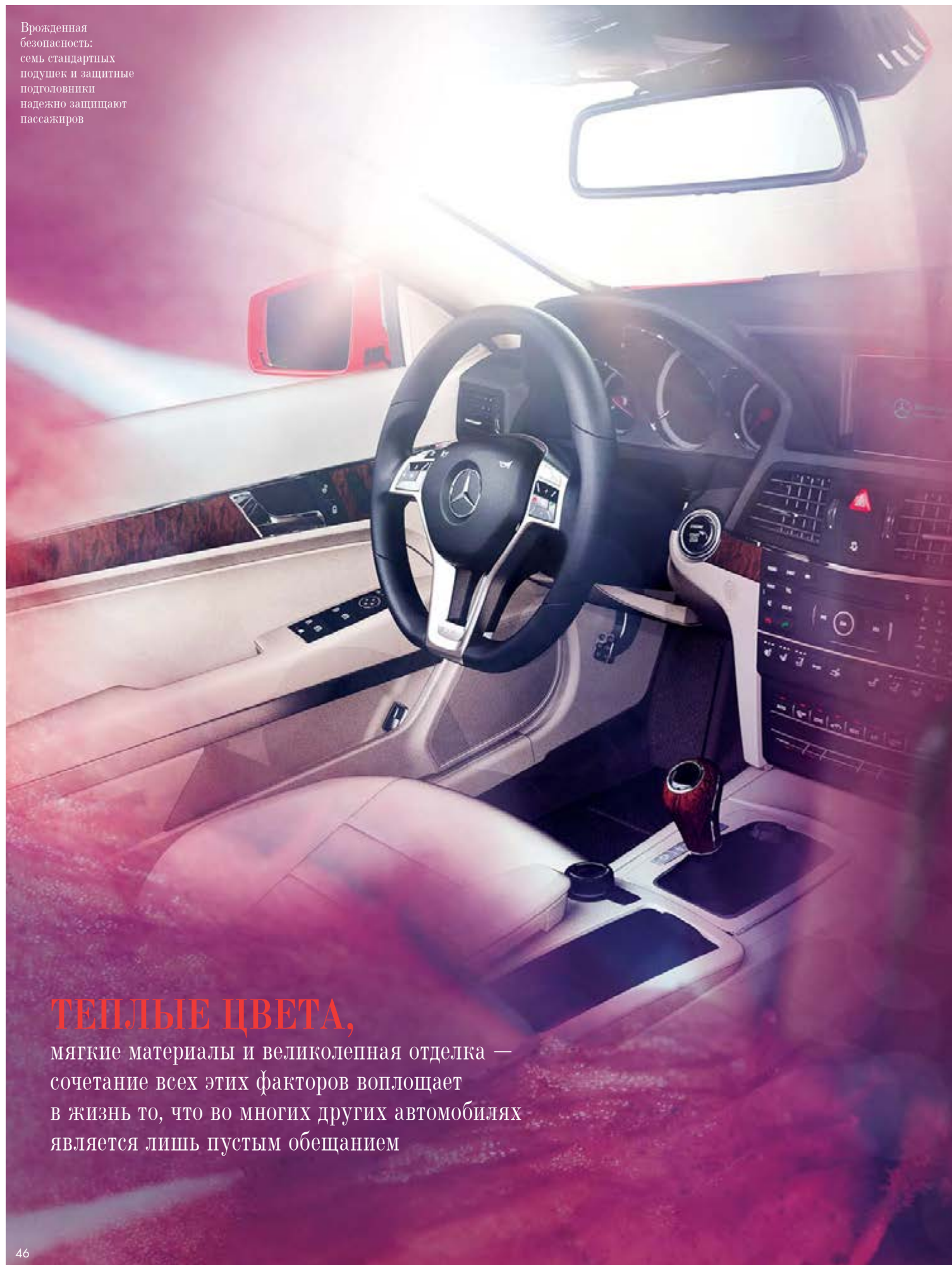
На все сезоны

Кабриолет для любого времени года больше не является попыткой выдать желаемое за действительное. Благодаря блестящим идеям и великолепному инжинирингу этот двухдверный Mercedes-Benz с мягкой крышей превращает мечту в реальность.

ТЕКСТ КРИСТОФ ВЬЮВЕГ ФОТОГРАФИКА ШÖTTGER



Врожденная
безопасность:
семь стандартных
подушек и защитные
подголовники
надежно защищают
пассажиров



ТЕПЛЫЕ ЦВЕТА,

мягкие материалы и великолепная отделка — сочетание всех этих факторов воплощает в жизнь то, что во многих других автомобилях является лишь пустым обещанием

МОДЕРН

Э то глоток свежего воздуха посреди рабочего дня. Над головой синее небо, а я сижу в автомобиле, в котором можно сполна насладиться хорошей погодой, — в кабриолете E-класса. Чтобы попасть на следующую деловую встречу, мне предстоит немного поколесить по городу, но этих 45 минут будет достаточно, чтобы очнуться от офисной полудремы и поднять себе настроение. В пути меня сопровождает легкий ветерок. Я слышу звуки музыки из придорожного кафе, задорный смех кого-то из прохожих, и даже мотоциклист, остановившийся рядом на красный сигнал светофора, с улыбкой спрашивает: «Все хорошо?» Да, даже очень! Доносится пение птичек из парка, звучит детский смех, манит аромат свежей выпечки...

Ты управляешь автомобилем, но вместе с тем находишься в центре событий. Ехать с открытым верхом приятно, комфортно и хорошо для души. Хотя один недостаток все-таки есть — это затягивает. Однажды попробовав, уже никогда не забудешь это чувство свободы. Желание снова оказаться за рулем кабриолета вскоре становится всепоглощающим.

Эргономичные сиденья, высококачественная отделка, мягкие, эластичные материалы и теплые оттенки — сочетание всех этих факторов воплощает в жизнь то, что во многих других автомобилях является лишь пустым обещанием. Кабриолет E-класса — истинная роскошь!

Мой взгляд блуждает по богатству оснащения кокпита и центральной консоли, по кнопкам и переключателям раз-



Мягкую крышу можно опустить на скорости до 40 км/час, на что потребуется всего 20 секунд

ОЩУЩЕНИЕ

свободы невозможно передать словами. Желание снова оказаться за рулем кабриолета становится всепоглощающим

МОДЕРН



ДАЖЕ КОРОТКАЯ
поездка в кабриолете способна
поднять настроение

Ощущения лета: благодаря системам Airscar и Airscarf ездить с открытым верхом можно в любое время года

личных функций, по автоматическому кондиционеру и рычагу коробки передач. Здесь хватит места для всего, и все здесь на своих местах. Но все-таки чего-то не хватает. Где же находится кнопка, благодаря которой автомобиль становится кабриолетом? За рычагом коробки передач я замечаю некое кольцо, сверкающее хромом, как ювелирное изделие. Я потянул его, и тканевая крыша ожила, продемонстрировав мне великолепную последовательность хореографических движений. Бесшумно сложившись, крыша исчезла в багажнике. Она трансформируется всего за 20 секунд и активируется даже в пути, но только на скорости до 40 км/час.

В этой сокровищнице есть и другие сюрпризы. Один из них — новейшая система Airscar, являющаяся частью опционного для E-класса пакета Comfort. Стоит нажать на кнопку, и в верхней части лобового стекла появится особый ветровой дефлектор, а вместе с ним поднимется и перегородка между передними и задними сиденьями. Задача дефлектора — поднять набегающий воздушный поток на 6 см над автомобилем, чтобы он не блуждал по салону кабриолета. Все преимущества этой системы оценит по достоинству не только водитель, но и пассажиры. Создав автомобиль, который доставляет удовольствие, Mercedes-Benz в очередной раз оправдал самые высокие ожидания.

Тем временем день плавно переходит в вечер. Моя деловая встреча затянулась, и солнце уже стремится к горизонту. Пожалуй, самое время поднять крышу. Водителям всех остальных кабриолетов. Я же оставляю ее там, где ей и место — в багажнике. И мысленно поблагодарю тех гениев из Mercedes-Benz, которые создали этот удивительный кабриолет и оснастили его системой Airscarf, поддерживающей комфортную температуру воздуха в салоне даже тогда, когда крыша опущена. Система Airscarf уже прекрасно зарекомендовала себя в родстерах компании из Штутгарта, а в кабриолете E-класса ее сочетание с системой Airscar — это победоносный дуэт гениальных решений. В то время как Airscar направляет воздушный поток над автомобилем, Airscarf работает по принципу шарфа, обдувая шею водителя и пассажиров приятным теплым воздухом.

Кабриолет E-класса — долгожданный подарок поклонникам Mercedes-Benz. Теперь с опущенным верхом можно ездить не два, а все четыре времени года, что раньше было невозможно. Подсказка: подумайте о падающих листьях и снежных хлопьях.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

E-Class

Кабриолет E-класса

Мощность
125-300 кВт

Расход топлива
городской цикл:
12,9-6,4 л/100 км
загородный цикл:
6,9-4,4 л/100 км
смешанный цикл:
9,1-5,1 л/100 км

Выбросы CO₂
смешанный цикл:
213-135 г/км

Багажный отсек
341-1157 литров

Расчет приведенных выше данных проводился согласно методам измерения, предусмотренным действующей редакцией Директивы 80/1268/EWG. Эти данные не относятся к конкретному автомобилю и не являются частью коммерческого предложения, а служат исключительно для сравнения различных моделей. Данные предоставлены в соответствии с нормативным положением Германии «PKW-EnVKV» и относятся исключительно к немецкому рынку.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM

Воздух и пространство:
даже со сложенной крышей
объем багажника равен
300 литрам



С О В Е Р Ш Е Н С Т В О



ГАДЖЕТЫ

IPHONE 5

Самый тонкий и легкий iPhone в истории наделен оригинальным дизайном, великолепным 4-дюймовым дисплеем, инновационным чипом и сверхскоростными технологиями беспроводной передачи данных.

ТЕКСТ ИГОРЬ РЯЗАНОВ ФОТО APPLE

Общезвестный факт: iPhone — один из лучших смартфонов в мире. Для многих успешных людей он является не только неизменным атрибутом повседневной жизни, но и надежным помощником в делах, ведь это не просто средство связи, а целый клубок инновационных решений и технологий, делающих жизнь проще и интересней. Теперь же, когда компания Apple явила миру совершенно новый iPhone 5, возможностей у обладателей этого технического чуда станет еще больше. В Apple утверждают, что iPhone 5 — самый тонкий смартфон в мире. Он «одет» в корпус толщиной всего 7,6 мм из анодированного алюминия с фасками алмазной огранки и стеклянными вставками. Дисплей смартфона сохранил прежнюю ширину, но стал выше и обладает большим, чем у предыдущей модели, разрешением (1136x640 точек), благодаря чему на экране iPhone 5 помещается больше полезной информации.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ iPhone 5 увеличилась почти вдвое

8-мегапиксельная камера iSight с выходом iPhone 5 также стала лучше. Она подверглась модернизации, но сохранила свои лучшие оптические характеристики и стала на 25% меньше, чем камера в iPhone 4S. iSight оснащена линзой с покрытием из сапфировых кристаллов, которое тоньше и значительно прочнее по сравнению со стандартным стеклом. Наверняка многие обрадуются и появлению функции создания панорамных снимков с разрешением до 28 мегапикселей. Запечатлеть чарующие пейзажи теперь стало легко, как никогда.

iPhone 5 поддерживает все самые распространенные беспроводные стандарты передачи данных, включая 4G и DC-HSDPA. Кроме того, Apple внедрила в свой новый смартфон двухдиапазонный модуль Wi-Fi, работающий на невероятной скорости до 150 Мбит/сек. Но и это еще не все. Программисты американской компании внесли более 200 изменений в операционную систему iOS, добавив множество функций, среди которых: новое приложение Maps с картографией, пошаговой навигацией и удивительными видами Flyover; интеграция с Facebook в приложениях «Контакты» и «Календарь» с возможностью публиковать статусы непосредственно из центра уведомлений Notification Center и многое другое.

Новый чип A6, разработанный компанией Apple для достижения максимальной производительности и энергоэффективности, способен обеспечить поддержку всех инноваций iPhone 5 и увели-

чить время его автономной работы от аккумулятора. Благодаря почти двукратному приросту производительности процессора и графической подсистемы почти все, что делается на iPhone 5, происходит молниеносно — от запуска приложений до загрузки веб-страниц и получения файлов по электронной почте. Само собой, iPhone 5, как и предыдущие модели, по-прежнему легко подключить к мультимедийному комплексу автомобилей Mercedes-Benz, чтобы всегда оставаться на связи, слушать любимую музыку и пользоваться другими возможностями, которые дает своим владельцам один из лучших смартфонов в мире.



ПИК ФОРМЫ

Танцы на пределе

За рулем W03 Нико Росберг принес заводской команде Mercedes первую за более чем 50 лет победу в Гран-при. В беседе с нами он рассказал о том, как непросто найти общий язык с шинами, о своей страсти к триатлону и Формуле-1 как школе жизни.

ИНТЕРВЬЮ ФИЛИП РЕЙХАРДТ ФОТО ДЖУЛИАН БРОУД

ФОТО: ДЖУЛИАН БРОУД



К бою готов: Росберг перед главной трибуной Circuit de Catalunya в Барселоне

«ДЛЯ МОЕГО РАЗВИТИЯ спорт лучше любого университета мира»

30 лет назад твой отец стал чемпионом мира, выиграв всего одну гонку в сезоне. Может ли история повториться?

Это возможно. Причем сейчас добиться успеха даже проще, чем в прошлом, потому что, даже заняв второе место, можно заработать немало очков. Во времена моего отца за победу давали девять очков, а за второе место шесть. Сегодня начисляют 25 и 18 соответственно.

Нынешний сезон складывается для тебя успешно. В Шанхае ты выиграл свой первый Гран-при. Не рассматриваешь ли эту победу как компенсацию за упущенные ранее возможности или сведение счетов с недоброжелателями?

Я рассматриваю ее как незабываемый опыт и фантастическое достижение, которым с удовольствием поделюсь с друзьями, семьей и командой. Это был очередной шаг на пути к заветной мечте — стать чемпионом мира в составе «Серебряных стрел».

За несколько недель до победы в Шанхае ты говорил о том, что сможешь выиграть гонку уже в ближайшее время. Почему ты был так в этом уверен?

Я сделал это заявление перед началом чемпионата, потому что верил в свою команду. К сожалению, две первые гонки сложились для нас не лучшим образом, но мы смогли прибавить и вернуться на путь, который приведет нас к тому, что Mercedes AMG станет лучшей командой Формулы-1.

Ты никогда в этом не сомневался?

Нет, никогда. Я знал, что мое время придет и однажды я получу в свое распоряжение самую быструю машину.

После победы в Шанхае тебе разрешили прокатиться на «Серебряной стреле» Хуана-Мануэля Фанхио. Что дал тебе этот опыт?

Это потрясающий автомобиль. Я нажал на педаль до упора и разогнался до 250 км/час. По управлению он очень похож на картинг. Невероятно! Но я даже представить себе не могу, как Фанхио гонялся на нем по узким улочкам Монако. В те дни автоспорт был совершенно другим.

Насколько изменился твой автомобиль по сравнению с предыдущим сезоном?

Он стал намного лучше с точки зрения аэродинамики. Да и по механической части мы добились серьезного прогресса.

Моя машина оснащена несколькими по-настоящему инновационными решениями. У нас очень творческая команда.

О каких инновациях идет речь?

Я лучше помолчу об этом. В Формуле-1 все так делают.

Эксперты сходятся во мнении, что чемпионом мира в этом году станет тот гонщик, который первым решит проблемы с шинами. Какого прогресса в этом отношении удалось добиться тебе и команде в целом?

Прогресс есть и весьма значительный. Мы действуем по двум направлениям: сначала пытаемся понять проблему, после чего ищем решения, которые позволят оптимально использовать шины в различных условиях. К сожалению, они работают в очень узком диапазоне температур и быстро перегреваются. Это означает, что в гонке к ним нужно относиться с максимальной осторожностью и искать такие настройки автомобиля, которые позволят использовать оптимальные свойства шин настолько долго, насколько это возможно. Мы постоянно учимся.

Такая зависимость от шин и технологий тебя мотивирует или, напротив, разочаровывает?

Это отличная мотивация. Шины — не кусок металла, который всегда ведет себя так, как ты ожидаешь. Это очень непростой и крайне нестабильный инструмент. То, как они ведут себя в поворотах, как меняется уровень сцепления в зависимости от типа асфальта — все это комплекс сложных, но интересных задач для технических специалистов.

Согласен ли ты с мнением, что шины в этом году имеют слишком большое значение?

Гонки получаются захватывающими, поэтому я считаю, что этот вопрос не так уж и важен. В свое время аэродинамика и механика играли еще более заметную роль. В этом году ее исполняют шины и они одинаковы для всех. Вопрос лишь в том, какая команда сделает свою работу лучше всех остальных.

Когда управление автомобилем зависит от такого большого количества факторов, остается ли место для развития собственного стиля?

Прежде чем начнется наше интервью, Нико Росбергу предстоит еще разок появиться на публике. Аудитория большого зала конференц-центра Ганноверской ярмарки еще не догадывается, кто выйдет на сцену. Чтобы слегка намекнуть и усилить напряжение, гостям показывают документальный фильм о славной истории «Серебряных стрел». Нико Росберг его уже видел. Он стоит за кулисами, потягивая воду, пока пара крепких мужчин с гарнитурами в ушах старательно оградят его от посторонних взглядов. Менеджер Нико протягивает ему свой смартфон, показывая текстовое сообщение. Росберг читает и улыбается. Как только события в фильме доходят до сегодняшних дней и голос за кадром начинает рассказ о первой за 57 лет победе заводской команды Mercedes, Нико делает шаг в сторону и пристально всматривается в кадры своей победы в Шанхае. Всматривается так, словно видит их впервые.

Обгоны, преследования, изменения в турнирной таблице — редкий сезон Формулы-1 бывает настолько напряженным, как нынешний. Будет ли борьба за чемпионский титул такой же плотной и во второй половине чемпионата?

В первую очередь нам самим нужно включиться в борьбу за чемпионский титул. Сейчас наша команда на пике своей формы, но нужно сделать еще один шаг вперед, если мы хотим сохранить место среди лидеров. Кто знает, возможно, еще две или три команды смогут преподнести сюрпризы. Мы должны быть готовы к этому.

ФАВОРИТЫ РОСБЕРГА

Победители



Фильм, который я могу смотреть снова и снова: «Рокки»



Величайший спортсмен всех времен: Майкл Фелпс



Лучший гонщик всех времен: Хуан-Мануэль Фанхио



Автомобиль, на котором я хочу ездить снова: SLS AMG Roadster



Величайший герой (не из спорта): Нельсон Мандела



Песня, которую я никогда не устану слушать: «Beautiful Day», U2



«ЭТО НЕВЕРОЯТНОЕ ОЩУЩЕНИЕ, танцевать с автомобилем на пределе»

Давайте назовем это склонностью к собственному стилю. Конечно, гонщики по-разному управляют автомобилями. Кто-то тормозит чуть раньше, а кто-то чуть позже, чтобы на входе в поворот иметь больше скорости.

Ты, как известно, большой поклонник триатлона. В чем для тебя прелесть этой дисциплины?

В трех великолепных видах спорта, которые доставляют удовольствие и тренируют все тело. Я в любом случае постоянно работаю над своей выносливостью, но в триатлоне мне нравится то, что не нужно быть лучшим в каждом конкретном случае. Достаточно быть хорошим во всем.

Сколько раз ты участвовал в соревнованиях по триатлону?

Два раза на олимпийской дистанции. Мой лучший результат — 2 часа 07 минут и 23 секунды. 24:43 на заплыв, 1:02:47 на велосипед и 36:58 на бег. Это очень весело.

Чему ты, как гонщик, можешь научиться у спортсменов из других дисциплин?

Мне интересно совершенствовать себя во всем. Учиться есть чему, особенно когда дело касается реакции и координации. Накануне Евро-2012 я посетил тренировку немецкой сборной, и мне очень интересно было узнать, как вратари работают над координацией, ведь в ситуации, когда защитник перекрывает голкиперу обзор, времени на реакцию у него практически нет. Оказывается, они имитируют подобные случаи, нанося удар по воротам над специальной стеной, чтобы вратарь увидел мяч в самый последний момент. Мне же, как гонщику, очень сложно смоделировать ситуации, специфичные для автоспорта. Но мы с тренером работаем в этом направлении. Например, во время отжиманий играем в игры, развивающие память, или жонглируем, катаясь на одноколесном велосипеде.

Твоя карьера тесно связана с тремя чемпионами мира Формулы-1 — твоим отцом Кеке Росбергом, Микой Хаккиненем и нынешним партнером по команде Михаэлем Шумахером. Кто из них оказал на тебя наибольшее влияние?

В этот список нужно добавить и Льюиса Хэмилтона. Мы два года выступали вместе в картинговой команде. Конечно, мой отец оказал на меня большое влияние, хотя за моей спиной уже больше гонок Формулы-1, чем было в его карьере. Мика

Хаккинен меня вдохновлял, а Михаэль Шумахер научил работать в команде.

Тебе 27 лет, семь из которых ты выступаешь в Формуле-1. Для многих из нас это период студенчества. Чему ты научился за это время?

Мне кажется, что спорт дает очень много — больше, чем любой университет мира. В нашей команде работает 500 человек, и все они кормят свои семьи, помогают строить автомобили и делают меня конкурентоспособным. Когда ты высоко поднимаешься по карьерной лестнице, ты сталкиваешься с огромными суммами денег. Для меня это высший класс, лучшее обучение. Мне приходилось иметь дело с топ-менеджерами и вместе с ними находить решения. Это увлекательный процесс, формирующий тебя как личность.

Что привлекает тебя в автоспорте, помимо быстрых кругов, поулов и шампанского на подиуме?

В первую очередь управление автомобилем. Это невероятное ощущение, танцевать с автомобилем на пределе, особенно когда удается проехать по-настоящему быстрый круг в квалификации. Добавьте к этому эмоции, клетчатый флаг, поздравления по радио, успех и момент, когда руководитель команды Росс Браун говорит: «Отличная работа!» Это незабываемые моменты, и я хочу переживать их снова и снова.

Какими автомобилями Нико Росберг пользуется, чтобы просто прокатиться по городу?

Mercedes — двумя, если быть точным, и подержанными мотоциклами, которые еще предстоит довести до ума. Есть у меня и парочка велосипедов.

Можно ли выразить словами тот кайф, который получаешь от разгона до 200 км/час за три секунды?

Я не получаю кайфа от разгонов. Во всяком случае, уже не получаю. Выбрать идеальную траекторию в повороте, особенно в квалификации, найти хороший ритм, совершить красивый и чистый обгон, как тот, который получился с Райкконеном в Канаде, — от этого я получаю кайф. А ускорение впечатлило меня лишь однажды, когда я впервые сел за руль Формулы-1. Мне было 17 лет. В моем распоряжении был Williams с мотором V10 мощностью 920 л. с. Я надавил на газ и помчался по прямой — мощность была невероятной. ◀

БИОГРАФИЯ

Максимальная скорость

Нико Росберг принял участие в 119 гонках Формулы-1, что на две гонки больше, чем у его отца Кеке Росберга, завоевавшего в 1982 году чемпионский титул в составе команды Williams. Путь Нико в Формулу-1 начался с картинга, где свои первые гонки он провёл в 11 лет. Первый в карьере чемпионат (GP2) Нико выиграл в 2005 году, а в следующем сезоне уже примерял комбинезон призового пилота Williams в самой престижной дисциплине автомобильного спорта. Контракт с Mercedes Росберг подписал в 2010 году. Живет в Монако.

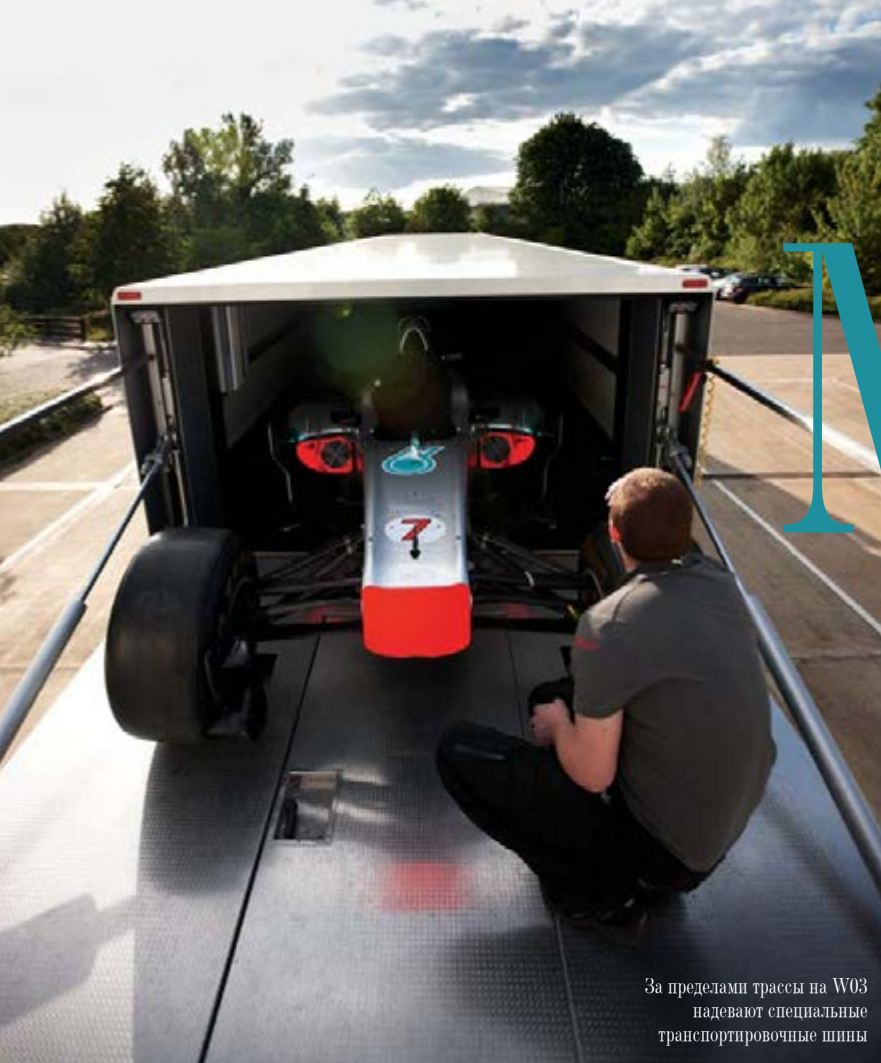


ЗА КУЛИСАМИ ФОРМУЛЫ-1

Режимная зона

ТЕКСТ ГВИДО ЭККЕРТ ФОТО СТИВ ЭТЕРИНГТОН

После окончания каждой гонки «Серебряные стрелы» Михаэля Шумахера и Нико Росберга возвращаются в Бракли, где их разбирают до последнего винтика и собирают заново. Обычно сюда не пускают посторонних, однако для нас сделали исключение и позволили провести в «режимной зоне» целый день.



За пределами трассы на W03 надевают специальные транспортировочные шины

М

ы находимся примерно в полутора часах езды от Лондона и всего в нескольких километрах от трассы Сильверстоун, где каждый год проходит Гран-при британской Формулы-1. Благодаря идиллическим пейзажам это место кажется настолько оторванным от цивилизации, что человек непосвященный вряд ли догадается о том, что здесь проектируют и строят самые быстрые гоночные автомобили в мире.

«Именно здесь все и начинается, — говорит Боб Белл, технический директор команды Mercedes AMG Petronas, указывая на два квадратных короба, стоящих на полу. — И здесь же все заканчивается. Это бесконечный процесс».

Гонка со временем в самом разгаре. К концу дня оба короба должны превратиться в полностью функциональные гоночные автомобили Михаэля Шумахера и Нико Росберга. Со стороны подобная задача кажется нереальной, потому что это здание в Бракли, известное как Операционный центр, напоминает, скорее, лабораторию, нежели мастерскую. Здесь идеально чисто, как в аптеке, и непривычно тихо. Механики носят хирургические перчатки, а звуки, издаваемые миниатюрными шуруповертами, напоминают о походе к стоматологу. И если уж механик берет в руку молоток, можно не сомневаться, что этот молоток резиновый.

Боб Белл широко улыбается: «Это Силиконовая долина автоспорта». Именно поэтому две «Серебряные стрелы» везут сюда через всю Европу почти после каждой гонки. В этой уникальной мастерской боллды разбирают, проверяют каждую деталь, устраняют неисправности, снова собирают и готовят к следующему Гран-при.

«В конце концов автомобили превращаются в прототипы, эволюционирующие от гонки к гонке, — говорит Белл, подчеркивая, что в Бракли на команду Mercedes AMG работает 450 человек. — И это не считая двух наших гонщиков, которые регулярно приезжают сюда и следят за тем, как мы работаем».

Безопасность и скорость

Визиты Нико Росберга и Михаэля Шумахера в Бракли обходятся без помпы и церемоний. «У нас сугубо рабочие взаимоотношения», — отмечает Белл. Разговоры между гонщиками и инженерами обычно сводятся к тому, что у мужчин не очень хорошо получается выражать, — к ощущениям. Белл объясняет причину: «Автомобиль можно спроектировать и построить как угодно, но невозможно определить ту грань, когда гонщик скажет: «Да, это именно то, что мне нужно». Как ни

ОПЕРАЦИОННЫЙ ЦЕНТР больше похож на лабораторию, чем на мастерскую. Здесь идеально чисто, как в аптеке, и непривычно тихо



Установка всех компонентов требует многочасовых усилий

А В Т О Д Р О М

ЗДЕСЬ НЕТ МЕСТА для ошибки и нет времени для раздумий. Порой работа механиков вызывает ассоциации с ритмичными действиями мастера-часовщика



Операционный центр похож на смесь стоматологического кабинета с лабораторией



Механик на полу — редкое зрелище в Бракли



Попасть в лабораторию без специального пропуса невозможно



Механики — сердце гоночной команды

парадоксально, но иногда требуется настроить машину так, чтобы она была медленнее. Если гонщику от этого будет комфортнее, он сможет показать более высокий результат».

Не только Росбергу и Шумахеру, но и их автомобилям приходится постоянно приспосабливаться к меняющимся от трассы к трассе условиям. В Малайзии, например, особое внимание нужно уделять системе охлаждения и решать вечную проблему распределения воздушных потоков вокруг тормозных механизмов. В Монце требуются антикрылья меньшего, чем обычно, размера, чтобы развить максимальную скорость на длинных прямых участках. В Монако основной акцент делается на поиске идеальной управляемости. Поэтому механикам заранее выдают подробный список того, как именно нужно готовить автомобиль к предстоящей гонке. У каждого сотрудника есть свой круг обязанностей: один занимается исключительно передней осью, второй — задней, третий — двигателем, а четвертый — трансмиссией. Дополнительно за подготовку каждой машины следит главный механик.

КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ ПРОХОДИТ ТЩАТЕЛЬНУЮ ПРОВЕРКУ УЛЬТРАЗВУКОМ И РЕНТГЕНОМ

Похоже, разговоры здесь не приветствуются. Они могут разрушить эту прекрасную хореографическую постановку, каждый участник которой точно знает, что, как и когда нужно сделать. Со стороны работа механиков может казаться рутинной, но от нее зависит очень многое, а потому внимательность и точность, не меньшая, чем у мастера-часовщика, — залог будущих успехов на гоночной трассе.

В Операционном центре не увидишь вспотевшего от напряжения механика. Не увидишь и испачканных рук, потому что перед установкой каждую деталь чистят и полируют, выполняя почти все ра-

боты в перчатках. Зато в руках механиков очень часто можно увидеть фонарик, необходимый для того, чтобы озарить светом запутанные, как лабиринт, детали двигателя, к которым предстоит подключить множество проводов. Разумеется, установка каждого элемента гоночного автомобиля имеет свою строгую последовательность. Прикручивая одну деталь за другой, механик входит в почти медитативный ритм.

Прошло уже четыре часа, но очертания болида Формулы-1 в том, что мы видим, по-прежнему не прослеживаются. «Не беспокойтесь, — смеется Боб Белл. — Мы сделаем это...» И вот перед нами уже готовый «скелет» из шасси, двигателя и трансмиссии. Еще чуть-чуть, и он начинает обрастать артериями из проводов и «мышечной тканью» из множества хитроумно скомпонованных деталей. За качеством установки компонентов следит один из гоночных инженеров. Время от времени он спускается со второго этажа, чтобы внимательно осмотреть все стыки и измерить линейкой каждый миллиметр, вызвавший малейшее подозрение.

Атмосфера Операционного центра пропитана торжественным спокойствием. Никакой суеты, все строго по плану. В определенной степени гармония нарушается лишь тогда, когда одному из механиков приходится «нырнуть» под автомобиль. Это неизбежно, но это редкое явление для Бракли.

Поскольку мы находимся на территории режимного объекта, все двери здесь закрыты на замки. Даже в уборную без специального пропуса попасть невозможно. О лабораториях, заставленных увеличительными приборами, ноутбуками и другим оборудованием, и говорить не приходится. За прочными дверями и толстыми стеклами в этих кабинетах работают специалисты рентгеновского контроля и ультразвукового сканирования, тщательно проверяющие и изучающие каждую деталь гоночного автомобиля.

«Тесты на надежность имеют огромное значение, — подчеркивает технический директор Mercedes AMG. — Если говорить об уровне безопасности в нашем спорте, то он сопоставим с авиацией». Безусловно, команда может разработать детали, которые гаран-

тированно прослужат весь сезон Формулы-1, однако подобные компоненты будут слишком тяжелыми, что негативно повлияет на такую жизненно важную для гоночного автомобиля характеристику, как скорость.

Когда борьба идет за доли секунды, значение имеет каждая мелочь. На протяжении сезона команде приходится вносить коррективы даже в ложементы (гоночные сиденья) Шумахера и Росберга, поскольку комплектация пилотов постоянно меняется. «Слово «сиденье» здесь не совсем уместно. Гонщики скорее лежат, чем сидят», — уточняет Белл. Хотите почувствовать, в каком положении

ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ВОДИТЕЛЬСКОЕ СИДЕНЬЕ ПОДГОНЯЕТСЯ ПОД КОМПЛЕКЦИЮ ГОНЩИКА

Нико и Михаэль выходят на старт гонок? Попробуйте вытянуться в ванне, закинув ступни на бортики. День близится к завершению. Все компоненты автомобиля наконец собраны. Механикам остается лишь нанести последние штрихи, установив на болид блестящие шины. Mercedes AMG W03, словно по мановению волшебной палочки, начинает приобретать свой настоящий облик. Настроение в зале тут же меняется с глубокой концентрации на чувство радостного облегчения.

Увидев всю эту ювелирную работу, выполняемую с таким старанием и любовью, нельзя не задуматься о том, как этим парням, наверное, обидно, когда автомобиль получает повреждения во время аварии? «Мы не несем ответственности за ошибки гонщиков, — немного напряженно отвечает Белл. — Другое дело — техническая неисправность. Это куда хуже, ведь это наша вина. Можете представить себе, какие это вызывает чувства...»

На сегодня работа в Бракли завершена. Но завтра она начнется вновь, ведь в Формуле-1, чтобы бороться за победы, останавливаться нельзя никогда. ●

А В Т О Д Р О М



LE MANS CLASSIC

Возвращение Номера 2

Ценители классических гоночных автомобилей снова собрались на севере Франции. На этот раз все их внимание было приковано к празднованию годовщины легендарного победного дубля Mercedes-Benz 300 SL в не менее легендарной 24-часовой гонке.

ТЕКСТ МАРК ДЕККЕРТ ФОТО ЯН ФРИЗ



А В Т О Д Р О М



Автомобиль под номером 3 — это 300 SL с шасси номер 5. За рулем: Ханс Херманн

Д

ждь в Ле-Мане усиливается. «Я был здесь 14 раз, и каждый раз где-то здесь обязательно шел дождь», — вспоминает Ханс Херманн. Неужели старт снова отложат? Мы сидим в маленьком серебристом автомобиле и смотрим на красный сигнал светофора в ожидании момента, когда загорится зеленый. Дворники тем временем без устали сметают потоки воды с лобового стекла. Сегодня я второй пилот, и мне выпала невероятная возможность принять участие в легендарной гонке «24 часа Ле-Мана». Но есть пара моментов,

которые приходится учитывать. Мой напарник стал победителем 24-часовой гонки еще в 1970 году. Сейчас ему уже 84, и две минуты назад он признался, что не очень хорошо знает трассу. И правда, с 1970 года конфигурация кольца изменилась, пополнившись парой новых шикан. «Но не волнуйся, — говорит Ханс. — Мы упадем на хвост Йохену Массу, а он-то знает дорогу». А как же наш автомобиль, которому уже 60 лет? Не сказать, что господин Херманн с ним на «ты», но, судя по всему, они неплохо ладят.

Три дня классического автоспорта

Le Mans Classic — это фестиваль, который на три дня и три ночи собирает целые толпы поклонников классических гоночных автомобилей. Мероприятие проводится раз в два года (в 2012 году оно стало шестым по счету), воссоздавая атмосферу и стиль легендарных гонок в Ле-Мане. За руль автомобилей, как правило, садятся бывшие победители 24-часовых гонок, как Херманн и Масс, и прочие известные персоны. Например, бывший премьер-министр Франции Франсуа Фийон. Автомобили, участвующие в фестивале, буквально поражают разнообразием: от сигарообразных Bugatti и Bentley эпохи 1920-х и элегантных «гонщиков» 1950-х и 1960-х до брутальных и мощных машин, которые в 1970-х носились по прямой Mulsanne на скорости до 400 км/час.

Гонка длится ровно 24 часа с субботы по воскресенье. А вне трассы зрители наслаждаются живыми выступлениями различных групп, играющих соул и мод-рок 1960-х, а также не обходят вниманием магазинчики, где можно прикупить кожаные гоночные шлемы и твидовые кепки. Шум и легкий запах бензина доносятся отовсюду. ▶



Незадолго до старта: одно нажатие на кнопку зажигания и двигатель оживает



24 часа без дождя? Только не в Ле-Мане. На трассе: Lotus Elan



Гоночные и спортивные автомобили 1960-х и 1970-х годов обычно хорошо представлены в Le Mans Classic. На этом фото: Ford GT; на странице справа: Porsche 911 летит по прямой старт/финиш

А В Т О Д Р О М



В этом году, кстати, в рамках Le Mans Classic отмечалась особая дата: 60 лет назад, в 1952-м, два гоночных прототипа Mercedes с индексом 300 SL вышли на старт «24 часов Ле-Мана» и заслуженно добились победного дубля. Этот успех ознаменовал собой возвращение Mercedes в автоспорт и стал для компании одним из самых важных достижений. Прошло 60 лет, и Mercedes снова в Ле-Мане с двумя оригинальными SL, один из которых является старейшим из сохранившихся образцов этой классики.

Выживший в гараже

У каждого автомобиля в Ле-Мане есть собственный голос. С главной трибуны напротив прямой старт/финиш его можно услышать четко и громко. Особенно колоритно, с глухим урчанием, звучит голос мотора V8 у Corvette. Старые Talbot и Delage напористо рычат, Austin мчит со скрежетом, Ferrari издает почти театральный вой, а Cobra угрожающе грохочет. На этом фоне современные спортивные автомобили, смешавшиеся со своими классическими предками, вызывают некоторое разочарование, потому что по звуку их двигатели больше напоминают электромоторы. Хотя в этот уик-энд во всем Ле-Мане не найти ни одной тихой машины. Увы, но время от времени великодушным «старичкам» приходится покидать место

событий на буксировке у своих более молодых собратьев, как покидает поле травмированный футболист, отдавший игре все. Аплодисменты! К утру субботы болельщики на трибунах начинают отходить в состояние эйфории. «Сегодня я проснулся от звука 4,5-литрового Bentley», — сияет от счастья молодой человек из Великобритании, сдавая пост охранника в частном кемпинге. Наверное, Le Mans Classic — единственное место, где можно увидеть автомобили стоимостью полмиллиона евро, припаркованные у скромных палаток. Многие британские любители классических гонок приехали сюда с друзьями. Мужчина из клуба Triumph с гордостью рассказывает нам, как он с двумя братьями умудрился поместиться в своей старой и уже не слишком прочной машине. Неслыханный рев двигателей никому не даст уснуть этой ночью. Редкий болельщик в Ле-Мане выглядит свежим как огурчик. Но это — часть мероприятия. Разумеется, гонщики, участвовавшие в прошлом в точных марафонах, тоже устали. Майк из Лейчестершира опирается на свой Riley 1930-х годов, найденный в сарае и собственноручно восстановленный. Его друг Энди купил этот автомобиль за 8 тысяч фунтов. В техпаспорте указано имя лишь одного прежнего владельца — офицера ВВС Великобритании Сноудона.

Первое, на что обращаешь внимание, когда речь заходит о Mercedes в Ле-Мане, — это цифры. Два W 194 все называют просто «Номер 2» и «Номер 5». Номер 2 — это старейший из сохранившихся SL. Он никогда не участвовал в гонках, но верой и правдой служил в роли тестового автомобиля. Многие из его более успешных собратьев были разбиты в авариях, а Номер 2 — «машинка для покупок», как говорит о ней один из членов команды, — тихо-мирно дождался своего часа. В 1997 году он был разобран на детали и целых 14 лет томился в гараже. «В прошлом году нам напомнили, что где-то у нас сохранился разобранный на детали старейший из существующих SL, и попросили снова его собрать», — рассказывает Винченцо Карллуччи, механик из Mercedes-Benz Classic Center. Задача оказалась непростой, поскольку былой облик автомобиля необходимо было воссоздать с абсолютной точностью. Замена подлежали лишь те части, которые подверглись износу. Например, колесные подшипники и прокладки. Такую особенность, как слегка асимметричный алюминиево-магниевый кузов, чрезвычайно тонко собранный вручную, решили не трогать, а необычный матово-серебристый цвет кузова — в то время его называли «серебряной бронзой» — воссоздали с помощью нового, менее токсичного состава.

Возможно, этому SL немного не хватает лоска, при существующим, отреставрированным традиционными методами. Франкоговорящий мужчина преклонного возраста остановился рядом с нами, чтобы похвалить этот «прекрасный автомобиль», но отметил, что краска на его кузове выглядит не лучшим образом. По словам Винченцо Карллуччи, это результат недопо-

ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ

великолепным «старичкам» приходится покидать место событий на буксировке у своих более молодых собратьев, как покидает поле травмированный футболист, отдавший игре все

нимания, поскольку ставилась задача не придать автомобилю глянцевый шик, а точно воссоздать тот облик, который он имел 60 лет назад. В глаза бросается еще одна особенность Номера 2: необычные дверные проемы, пороги которых находятся чуть ли не на уровне талии. Но если бы двери были длиннее, это поставило бы под угрозу жесткость конструкции. Используя пространственную ферму с треугольными секциями, главный проектировщик Mercedes Рудольф Уленаут добился снижения массы прототипов примерно до 1000 кг. И это сработало! Даже притом что под капотом 300 SL могло быть всего 170 лошадиных сил мощности, этого оказалось достаточно, чтобы занять второе и четвертое места в «Милле Милья», оккупировать все три места на подиуме в Берне и добыть четыре первых позиции на Нюрбургринге. Но по правилам Ле-Мана у автомобилей-участников должны были быть «нормальные» двери, поэтому проемы пришлось увеличить. Так появились знаменитые двери типа «крыло чайки» (Gullwing), ставшие символом SL. «Пожалуйста, не нажимайте на акселератор», — просит инженер Герт Штрауб Ханса Херманна, когда тот садится в голубое ковшеобразное сиденье Номера 5. «Знаю, знаю», — отвечает Херманн в своем швабском тоне. Штрауб отвечает за парк историче-

ских гоночных автомобилей Mercedes-Benz и очень переживает за своих подопечных. Внутри Номера 5 не очень просторно, зато на удивление уютно. На полу лежат коврики, к приборному щитку прикреплены велюровые солнцезащитные козырьки, установлены спидометр, тахометр и вспомогательные датчики, показывающие температуру воды, давление топлива, температуру и давление масла. По центру установлен секундомер. Через открытые двери Герт Штрауб протягивает нам последнее из слагаемых подготовительной головоломки: «Возьмите руль», — говорит он с улыбкой.

Разгонимся до 384 км/час?

Ханс Херманн бросает взгляд на датчик температуры: «Перевалила за 60». Мы еще не выехали на трассу и пока лишь медленно пробираемся сквозь толпу. Открытые «крылья чайки» словно магнит притягивают внимание зрителей. Везде мелькают вспышки фотокамер, а дождь тем временем усиливается. Штрауб старательно убирает от автомобиля мелкие камушки, чтобы они не повредили заботливо нанесенную краску. Мы закрываем двери, но вода по-прежнему просачивается в салон и капает на нас. Уплотнители щелей между дверьми и крышей не справляются. Я не могу поверить

А В Т О Д Р О М

в то, что для Mercedes подобное возможно! «Это же гоночный автомобиль», — пожал плечами Штрауб. «Он создан, чтобы быть быстрым, а не сухим», — добавил Херманн.


Наконец, время пришло, и мы отправляемся к месту старта. Херманн нажимает на кнопку зажигания, двигатель оживает. О шумоизоляции не может быть и речи — это увеличило бы массу автомобиля. Привлекательные и гармоничные линии кузова красноречиво говорят об истинном гоночном характере этого автомобиля. «Поменьше газа!» — кричит Штрауб, едва мы трогаясь с места. Херманн блаженно улыбается.

Появление зеленого сигнала светофора означает, что пришло время и гонщику показать свой истинный характер. Мужественный 84-летний ветеран несется вперед, как ошпаренный. Став гонщиком, остаешься им на всю жизнь.

Мы и в самом деле летим на всех парах. Сначала через шикану Dunlop, потом через поворот Tertre Rouge. «Для меня все это в новинку!» — кричит Херманн, хотя ему явно нравится эта поездка по неизведанным местам. Судя по шуму внутри автомобиля, я мог бы поклясться, что мы едем со скоростью не меньше 300 км/час, но на спидометре всего 130 км/час. Тем не менее наша скорость растет, в то время как крошечные дворники отчаянно пытаются убрать с лобового стекла потоки воды. Я даже не заметил, как мы выехали на прямую Mulsanne и разогнались до 200 км/час. «Когда-то я носился здесь со скоростью 384 км/час», — вспоминает Херманн. Неужели он вознамерился сегодня это повторить? Вполне возможно, судя по тому, как он ведет автомобиль. В 1969 году он именно здесь совершил невероятный по красоте обгон своего напарника Джеки Иккса. Мы резко тормозим

у шиканы Michelin, которую в конфигурацию трассы добавили после 1970-х. Знает ли мой пилот, где мы находимся? Впрочем, нет времени на подобные размышления.

В 1958 году Херманн попал в ужасную аварию на трассе Avus, когда у его BRM отказали тормоза. Автомобиль перевернулся 17 раз. Гонщика выбросило из автомобиля, но он отделался лишь несколькими царапинами. С тех пор Херманна стали называть не иначе как «Счастливец Ханс». Надеюсь, подумал я, на второго пилота тоже найдется немного везения. Мы с ревом проезжаем сквозь шикану, после чего Херманн мгновенно и до предела открывает дроссельную заслонку. «Мне нужно проехать 10-15 кругов, чтобы снова стать мастером этой трассы», — говорит он.

Праздник продолжается и ночью. В Арнаже устроили неофициальный парад автомобилей, после которого и Номер 2, и Номер 5 ждет заслуженный отдых. Свою работу здесь они уже выполнили. 

СУДЯ ПО ШУМУ

внутри автомобиля, я мог бы поклясться, что мы едем со скоростью не меньше 300 км/час, но на спидометре всего 130 км/час. Тем не менее наша скорость растет

«24 часа Ле-Мана»

Впервые гонка на выносливость прошла на Circuit des 24 Heures в 1923 году. Изюминкой этой трассы длиной 13,5 км когда-то была ее длинная прямая, по которой автомобили мчались со скоростью до 400 км/час. Однако в 1990 году в целях безопасности в конфигурацию трассы внесли изменения, построив две новые шиканы. Фестиваль Le Mans Classic проводится с 2002 года с периодичностью раз в два года. Владельцы исторических спортивных автомобилей, в свою очередь, собираются в городке Арнаж, расположенном к югу от трассы, где проводят неофициальный конкурс красоты, восхищаясь изяществом своих автомобилей, голосами их двигателей, и о себе, конечно же, не забывают. Праздник обычно длится до самого утра.

WWW.MERCEDES-BENZ-CLASSIC.COM



Уличная вечеринка в Арнаже к югу от Ле-Мана собирает и местных жителей, и гостей со всего мира



Mercedes-Benz
Kiev Fashion Days

S/S 2013



October 25–28

Mercedes-Benz Fashion Palace
(Moskovsky ave. 22)

mbkievfashiondays.com

Ночь принадлежит королям гонок на выносливость. Таким, как этот Riley. Автомобили находятся на трассе ровно 24 часа

Что такое хорошо, а что такое плохо.

Интервью с известным стоматологом Ярославом Заблоцким



Скажите, сильно ли отличается украинская стоматология от зарубежной?

Во всем мире очень мало стран, где развитие стоматологии находится действительно на высоком уровне. Во многом это зависит от таких ключевых аспектов, как экономическая составляющая, материальное состояние граждан или просто привычки. Немаловажным является и наличие медицинской страховки. Если не идти на компромиссы, то любая стоматологическая услуга может стоить очень дорого. Высокая

стоимость оборудования, плюс дорогие расходные материалы, а часто и одноразовые инструменты, сказываются на стоимости конечного продукта. К сожалению, у основной массы наших соотечественников нет средств для качественного стоматологического лечения.

В чем конкретно может проявляться стоматологический компромисс?

Если не брать во внимание уровень специалистов, то в стоматологии, как и в любой другой сфере, есть дорогие материалы и технологии, а есть просто материалы и просто технологии. Ну, например, знаете ли Вы, что самая лучшая и долговечная реставрация (пломбирование) — это золотая вкладка. Срок ее службы составляет 15–20 лет. Она может стоить больше 1000 долл. США в зависимости от веса золота. На втором месте стоит керамическая вкладка со сроком службы около 10 лет. И лишь потом следует обычная композитная пломба, срок службы которой составляет от 3 до 5 лет. Однако у нас в стране в 99% случаев делают именно такие пломбы. Они в свою очередь также бывают разного качества — достаточно дорогие и более доступные.

Если брать во внимание уровень профессиональной подготовки, то у нас тоже, как и в других странах, настоящих специалистов очень мало. Чтобы стать профессионалом, нужно потратить много времени и денег на учебу. Профессор Dawson считает, что в США всего лишь 2% специалистов можно отнести к категории «master». В то же время большая часть стоматологов, а именно 54%, относятся к категории «indifferent», что переводится, как «безразличные».

Какова же причина этого, ведь в США очень хорошее образование?

Да, Вы правы. В США очень хорошее, я бы даже сказал, лучшее медицинское образование. Но действительность такова, что там, как и во многих странах мира, господствует страховая медицина. И если в других сферах это, может быть, себя оправдывает, то в стоматологии все наоборот. И понять это не так сложно. Суть страховой медицины в том, что все общество поемно складывает в страховую корзину для лечения сравнительно небольшую часть населения. Но стоматологическая помощь нужна не части населения, а всем, не говоря уже о том, что у каждого человека сердце одно, а зубов много. Поэтому практика страхования стоматологических проблем почти нигде в мире не стала популярной. На ум приходит сравнение с бассейном о лебедях, раке и щучке — ведь и у страховой компании, и у врача, и у пациента разные цели. Таким образом, выходит, что врач предлагает пациенту только те услуги и технологии, за которые платит страховая компания. По своей сути, это даже не страхование, а лимитированное возмещение расходов на стоматологическое лечение. В США каждому застрахованному пациенту в год выделяют около 1200–1500 долл. США, которых хватает на лечение всего лишь одного зуба. Эти деньги не суммируются, и их необходимо использовать на протяжении года. Поэтому в 95% случаев стоматология США — это так называемая «однозубая стоматология». Только оставшиеся 5% специалистов занимаются настоящей стоматологией, и только 5% населения США готовы за это платить.

Есть ли в стоматологии что-то такое, о чем люди мало знают?

К сожалению, ситуация прямо противоположная — люди только думают, что они в стоматологии что-то знают. Более того, полагаясь на свои «знания», они часто не спрашивают мнения врача по поводу действительно правильного лечения. Например, просят поставить пломбу в том месте, которое сами считают необходимым, а после такого лечения, конечно же, требуют гарантий на выполненную услугу. Но через некоторое время снова приходят к врачу уже с претензией, что пломба, по их мнению, слишком рано выпала.

Люди не осознают, что зубы — это лишь часть зубочелюстной системы. И даже одна пломба может эту систему нарушить. Самыми важными в этой системе являются суставы, которые все время работают, и мышцы, которые открывают и закрывают рот, участвуя в пережевывании пищи. Руководит всем этим процессом центральная нервная система. И если у человека много пломб или отсутствует хотя бы один зуб, то система уже нарушена. Зубы, которые ограничивают дефект возле одного отсутствующего, наклоняются в стороны, а зубы с противоположной стороны опускаются или поднимаются. В некоторых странах эту проблему называют

не иначе как окклюзионная болезнь, то есть неправильное смыкание зубов. Признаки и симптомы этой болезни известны и большинству наших пациентов — это повышенная стираемость зубов, трещины на эмали, клиновидные дефекты у шеек зубов, подвижность зубов, боль или хруст при открывании рта. Необходимо вовремя осознать, что это — болезнь, что ее нужно лечить или хотя бы не усугублять. К сожалению, эту проблему понимают очень немногие врачи и в лучшем случае подвижные зубы склеивают, а клиновидные дефекты пломбируют. Если не предпринять необходимых мер, рано или поздно неправильное смыкание зубов приведет к болезни суставов.

Если ваше внимание обратили на то, что зубы стираются, необходимо начинать соответствующее лечение, поскольку, когда вы заметите это сами, может быть слишком поздно, и все зубы придется покрывать искусственными коронками. А это, как вы знаете, первый шаг к их последующему удалению.

Поэтому, даже при постановке всего лишь нескольких пломб, а тем более при протезировании, нужно учитывать не только эстетический компонент, но и весь функциональный комплекс. Приведу всего один пример. Если мы ставим пломбу или коронку, не учитывая (по желанию пациента) состояния всей зубочелюстной системы, то гарантия на такое лечение составляет только один год. Однако при проведении комплексного лечения и достижении функциональной гармонии всей системы, гарантия на выполненную работу может составлять и до десяти лет.

Но все, наверное, начинается в детском возрасте?

Это тоже отдельная тема, в которой, на первый взгляд, разбираются все. Хотя проблемы с зубами начинаются гораздо раньше, чем появляются сами зубы. Ведь каждая мама знает, сколько нужно кормить ребенка грудью или когда нужно забрать у него соску, и советчиков здесь хоть отбавляй. А спустя годы родители вдруг узнают, что такое «бутылочный кариес», что их ребенку нужно пломбировать сразу все двадцать молочных зубов и что делать это придется под наркозом, ведь иначе их двух- или трехлетнего ребенка не вылечить, разве что привязав к креслу. Или, как снег на голову, родителям сообщают, что ребенку нужно носить брекетки из-за неправильного прикуса, который возник потому, что бабушка не разрешала в детстве забирать у ребенка соску.

Кстати, знаете, с какой претензией обратилась ко мне моя взрослая дочь, у которой двое детей, моих внуков? Она сказала, что в детстве ей плохо чистил зубы, поэтому у нее две пломбы, и что своим детям она будет чистить зубы лучше. Иногда даже педиатры советуют родителям не чистить молочные зубы, ведь они временные — все равно ведь выпадут! А вопрос как раз в том, что наше общество не знает, что 95% проблем с зубами зависит не от экологии или от наследственности, а от нас самих. Мы так и не научились просто чистить зубы, хотя бы два раза в день после еды. Даже в парламенте поднимали вопрос о том, что для лечения зубов школьников необходимо вернуть стоматологические кабинеты в школы. А ведь не кабинеты нужны в школах, а умывальники и зубные щетки! Это дешевле и намного эффективнее. Но реальность, к сожалению, иная, и есть все основания утверждать, что первые показания к имплантации возникают уже в детском возрасте.

Мне доводилось слышать от одного Вашего коллеги, что у Заблоцкого много «наворотов», без которых спокойно можно обойтись.

Прибегну к понятной любому мужчине аналогии. Все согласятся, что при создании автомобиля S-класса производитель применяет максимум интеллекта и внедряет новейшие исследовательские наработки, что, вне всякого сомнения, повышает его стоимость. Однако мало кто осознает, что чем дороже автомобиль, тем он безопаснее. Все очень просто — здесь и тормозная система лучше, да и подушек безопасности больше.

В стоматологических установках S-класса безопасность не менее важна. Например, автономный процесс дезинфекции и стерилизации уменьшает вероятность получения пациентом какой-либо инфекции. В «машине» классом ниже такой опции просто нет.

ВАЖНО

комплексное лечение пациента

Но этим весь уровень безопасности в «Клинике Заблоцкого» не исчерпывается. Вот, например, финансовое сравнение. Если вся техника для моей клиники, расположенной на четырехстах квадратных метрах, стоит порядка миллиона евро, то кабинет стерилизации, занимающий всего шесть квадратных метров, — двести тысяч. Согласно официальной статистике, на сегодняшний день 52% случаев гепатита С распространяется через стоматологию, поэтому судите сами, «навороты» это или осознанная необходимость.

А какую профессию выбрали Ваши дети?

Мои дети также выбрали путь стоматолога. Дочь училась в Украине и Австрии, заканчивала учебу в Польше, в Ягеллонском университете. Сейчас работает стоматологом в моей Львовской клинике и пишет диссертацию в медицинском университете. Сын, чтобы стать стоматологом-хирургом, сейчас учится в Кракове на четвертом курсе лечебного факультета, в англоязычной группе по программе Калифорнийского медицинского университета.

Я счастлив, что являюсь примером для своих детей и могу гарантировать своим пациентам, что мне на смену придет образованное поколение.

Международная группа
ТМ «Клиника Заблоцкого»
Киев, переулок Щорса, 5
тел.: +38 (044) 286-77-81
Львов, ул. Коперника, 20
тел.: +38 (0322) 72-09-11
Одесса, ул. Канатная, 19/21
тел.: +38 (067) 392-48-88
+ 38 (050) 392-48-88

ЗЕЛЕНОЕ НАСЛЕДИЕ

Остров деревьев

В путешествии по северу Новой Зеландии вас повсеместно будут сопровождать каури — первобытные гиганты леса и символ этой гордой страны.

ТЕКСТ МАРКО МАУРЕР ФОТО ЭННО КАПИЦА



КАУРИ могут рассказать историю страны не хуже местных жителей

Отец леса: диаметр ствола Те Магуа Нгахере составляет более 16 метров, высота — 30 метров, а возраст — около 3 тысяч лет

Окленд — город, в котором проживает 1,4 млн человек, что соответствует примерно трети всего населения Новой Зеландии



Б

Боги леса разгневаны. Они стонут, рокочут и буйствуют. Но большее беспокойство у нас вызывает не это, а то, как под нами скрипит деревянная лодка. Кажется, она вот-вот развалится. «Не бойтесь, вака — наш спасательный жилет!» — доносится сквозь ветер голос Питера. Это наш капитан. Именно он сейчас сражается за наши жизни с бушующим морем близ Окленда и, надо сказать, делает это виртуозно.

Вака, о которой говорит Питер, — это большое каноэ, вырезанное из толстых стволов каури — дерева, растущего на Северном острове и живущего несколько тысяч лет. Народ маори называет их молчаливыми правителями Новой Зеландии, богами леса. Эти вечнозеленые гиганты, достигающие порой 50-метровой высоты, и являются причиной нашего путешествия по северу Новой Зеландии. Как и остальные коренные жители, они многое могут поведать об истории своей страны. Они — безмолвные свидетели великой культуры маори, некогда пришедшей на эти острова из заморской Полинезии.

Разумеется, пейзажи Новой Зеландии никого не оставят равнодушными. Если вы видели кинотрилогию «Властелин колец», снятую режиссером Питером Джексоном по одноименному роману Джона Рональда Руэла Толкина, вы можете представить себе мистическую красоту этой страны. Неудивительно, что именно в этих лесах Джексон решил снимать Энтов — говорящих древоподобных созданий из романов Толкина — в образе каури.

Новозеландская мантра

«Те Аурере», вака капитана Питера, сделана из двух каури. Сейчас она рассекает тяжелые воды моря у Окленда, второго по величине города Новой Зеландии. «Киа ора», — произнес Питер, обернувшись и посмотрев на мирную гавань. В буквальном переводе эти слова означают «Здоровья тебе!» или «Счастливой дороги!» В Новой Зеландии это традиционное для маори приветствие звучит отовсюду, даже тогда, когда люди прощаются. Немного похоже на итальянское «чао», но здесь, в Новой Зеландии, «киа ора» — это своего рода мантра, которой гостей провожают в путь с пожеланием спокойствия и мира. Все будет хорошо!

На борту «Те Аурере» все и впрямь кажется мирным и спокойным. От капитана Питера вновь хочет-

ся услышать «киа ора», хотя на этот раз его наверняка заглушат мощные порывы ветра и трепыханье коричневого паруса.

«Эта вака была создана для открытого моря, а не для прогулок вдоль берега», — рассказывает Питер. «Те Аурере» уже плавала на Таити, Гавайи и острова Кука, преодолев расстояние в 60 тысяч километров. Навигатором для нее служили волны, приливы, звезды и интуиция. Сейчас даже представить себе сложно, что более 800 лет назад маори плыли из Полинезии в Новую Зеландию на подобных 18-метровых каноэ и населили всю страну.

«Мы проводим эти экскурсии потому, что они символизируют процесс заселения Новой Зеландии народом маори». Это не просто морская прогулка ради того, чтобы скачать побольше денег с туристов или устроить им шоу. Скорее это «связь с нашими предками-маори».

Впрочем, эту связь можно установить и по наземному маршруту. Тропа поселенцев-маори, обрамленная каури, тянется сквозь весь новозеландский Северный остров. Капитан Питер предлагает отправиться к Хекенукуман «Гектору» Басби, одному из самых известных маори Новой Зеландии. Басби создал не только «Те Аурере», но и порядка 30 других вака. Сейчас ему 80 лет, и, согласно



Капитан Питер за штурвалом своей яхты «Те Аурере»



Вокруг Новой Зеландии за рулем Mercedes C 63 AMG Station Wagon

ТРОПА маорийских поселенцев, проложенная между каури, простирается до самого Северного острова



Страж леса: маори Билл знает этих гигантов лучше, чем кто-либо

древнему обычаю маори, он является единственным человеком во всей стране, имеющим право рубить охраняемые законом каури. А в 1994 году Ее Величество королева Елизавета II сделала Басби кавалером ордена Британской империи. «Увидимся через несколько дней в восемь вечера здесь, в Тайпе, — говорит Гектор по телефону. — Когда будете в центре города, вам нужно будет проехать шесть километров по направлению к закату». Подобные указания звучат настолько необычно, что трудно представить, что мы все же встретимся с Гектором Басби. Наш телефонный разговор завершает традиционное «киа ора». Как же без него? Тайпа, родной город Басби, находится в северной части Северного острова. Наш путь проходит мимо Бухты островов в национальном заповеднике Вайтанги. Это живописное место, представляющее собой сложную сеть ответвлений и заливов, испещренных более чем 150 островками. Здесь, кроме прочего, можно увидеть и «Дыру в скале» — образование, находящееся посреди бухты и привлекающее целые стаи рыб, дельфинов и, конечно, туристов. В 1840 году в Вайтанги было заключено соглаше-

ние, согласно которому Новая Зеландия была признана отдельным государством. Историческое здание, в котором белые поселенцы и представители племен маори подписали судьбоносный документ, сохранилось и по сей день. На сваях рядом с Домом соглашения установлено знаменитое «Нгатокиматауаору» — одно из самых длинных каноэ в мире, построенное в 1940 году. Его длина составляет 36 метров, а вес — более 12 тонн. Причем каноэ было вырезано из одного каури. В 1970-х годах Гектор Басби его отреставрировал. Похоже, за последние годы ни одно каноэ в Новой Зеландии не было построено без его участия.

Спрос на дерево
Соглашение Вайтанги отчасти стало предпосылкой к бездумной вырубке каури, оставившей болезненную рану в истории страны. После того как белые поселенцы открыли для себя ценность каури, они стали вывозить его целыми суднами в далекие страны и использовать для постройки роскошных особняков или кораблей. На сегодняшний день сохранился всего лишь один процент от тех лесных

массивов, которые когда-то здесь существовали. Там, где прежде возвышались могучие каури, теперь растут обычные сосны. Спрос на ценное дерево был очень высок, но никто не задумывался о тяжелых последствиях массовой вырубки лесов. В этом отношении Новая Зеландия ничем не отличается от остальных стран мира. Однако леса каури все же сохранились. И Билл знает их лучше, чем кто бы то ни было. Этот высокий крепкий маори с громовым голосом приходского священника выезжает на автобусе из городка Омалере в сторону нагорного плато, где расположен лес Вайпуа. Только благодаря своей отдаленности этой местности удалось избежать вырубки. Здесь есть лишь 20-километровая дорога, вокруг которой раскинулся субтропический лес. настолько густой, что для прохождения сквозь него понадобится не один десяток мачете. Билл ведет к двум гигантским каури — Тане Махута и Те Матуа Нгахере («Бог леса» и «Отец леса»). Деревья, которые обрамляют дорогу, пролегающую среди папоротников, грибов и кустов, кажутся просто огромными. Во всяком случае, по евро-

НАВИГАЦИЯ

Туристическая достопримечательность: «Дыра в скале» в Бухте островов



СКАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ посреди Бухты островов привлекает целые стаи рыб и дельфинов, а также, конечно, туристов



Каное вака традиционно делают из цельного ствола каури



Отличный попутчик, даже вне асфальта: C 63 AMG Station Wagon



Через лес Вайпуа проходит всего одна дорога



Мастер вака: Гектор Басби делает традиционные маорийские каноэ из каури

НАВИГАЦИЯ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

C-класс

C 63 AMG Station Wagon

Двигатель
6,3 литра, 8 цилиндров
336 кВт при 6800 об./мин.
600 Нм при 5000 об./мин.

Трансмиссия
AMG Speedshift MCT
7-ступенчатая автоматическая

Динамика разгона
0-100 км/час за 4,5 секунды

Максимальная скорость
250 км/час (ограничена электроникой)

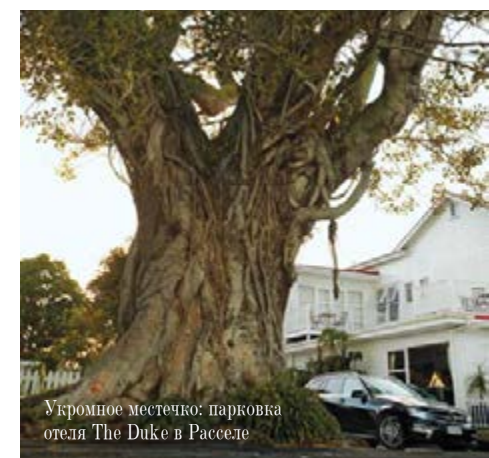
Расход топлива
городской цикл:
18,6 л/100 км
загородный цикл:
8,5 л/100 км
смешанный цикл:
12,2 л/100 км

Выбросы CO₂
смешанный цикл:
285 г/км

Багажный отсек
485-1500 литров

Расчет приведенных выше данных проводился согласно методам измерения, предусмотренным действующей редакцией Директивы 80/1268/EWG. Эти данные не относятся к конкретному автомобилю и не являются частью коммерческого предложения, а служат исключительно для сравнения различных моделей. Данные предоставлены в соответствии с нормативным положением Германии «PKW-EnVKV» и относятся исключительно к немецкому рынку.

WWW.MERCEDES-BENZ.COM



Уютное местечко: парковка отеля The Duke в Расселе

пейским меркам. Но Билл уточняет: «Это просто малышки по сравнению с теми двумя пожилыми джентльменами, к которым мы направляемся». Чтобы подчеркнуть важность момента, Билл просит нас пройти последние несколько метров с закрытыми глазами. Спустя пару секунд он громко и торжественно объявляет: «Добро пожаловать к Отцу леса, добро пожаловать к Те Матуа Нгахере!» Мы открываем глаза и теряем дар речи. Запрокинув голову так, что затылок упирается в спину, рядом с этим воплощением чистого благородства мы чувствуем себя муравьями. От увиденного просто захватывает дух. Мы стоим за деревом, диаметр ствола которого составляет более 16 метров, высота — 30 метров, а возраст — около трех тысяч лет. Каким же маленьким и незначительным может внезапно оказаться человек в таком сравнении! Воздух здесь насыщен запахом мха и кажется еще более чистым, еще более рафинированным, чем на лесной тропе. Хочется разбить палатку и провести здесь ночь, наслаждаясь величием и спокойствием этого места, слушая, как ветер шелестит листьями и бьется о могучий ствол, как и века назад. Даже находящееся неподалеку Тане Махута, самое большое в мире каури, не может соперничать со своим братом по части грандиозности.

Наследие предков

Гектор Басби ждет нас в своем фургоне у поворота дороги примерно в 200 километрах от леса Вайпуа. Как он и говорил, это в шести километрах от центра Тайпы в сторону заката. Наша цель — посетить его мастерскую, которая, как выяснилось, больше похожа на небольшой лодочный цех. Когда-то на вака «Те Аурере» Гектор совершил эпическое морское путешествие на Гавайи и острова Кука, сражаясь с волнами в лодке, построенной своими собственными руками из двух гигантских стволов каури. С тех пор прошло 20 лет, и даже про-

гулка на небольшое расстояние теперь дается ему нелегко. Гектор присаживается на выданный виды стульчик и ставит правый локоть на небольшую вака, ожидающую доработки в мастерской. «Это место — культурный центр», — говорит он. Примерно раз в месяц Басби приглашает сюда молодых маори, чтобы научить их искусству создания вака и передать свои знания: «Когда я был молодым, я хотел узнать как можно больше о своих предках, о том, откуда они. А теперь я хочу передать эту культуру молодому поколению, чтобы она не исчезла». Именно поэтому рядом с лодочным цехом была построена школа резьбы. Мы не прошли и расстояния, на которое можно было бы бросить камень, как обнаружили нечто почти мистическое: красный стул на площадке, прикрученной к вращающейся платформе, и маленький руль. Над головой кружатся чайки, а издали слышно, как волны бьются о берег океана. Рядом с платформой, образуя 25-метровый круг, стоят красные божества маори. Гектор Басби поясняет: «Здесь мои ученики осваивают азы управления вака по приливам и звездам». Этот навык у Басби развит в совершенстве, и именно он всю жизнь помогал ему успешно покорять моря. Сейчас, полагаясь на свои знания, Гектор снова готов рискнуть. В августе в компании с двумя джиганами каноистов на двух своих вака он отправится в невероятное морское путешествие до Рапа Нуи. В географическом плане остров Пасхи, расположенный у побережья Чили, относится к Полинезии и, таким образом, является землей древних маори. Несмотря на свой преклонный возраст, Гектор уверен, что найдет дорогу к своим маорийским истокам.

Национальное достояние

Что можно сказать этому старику с обветрившейся и потемневшей кожей, редкими зубами и таким богатым жизненным опытом? Попытаться отговорить его от подобного мероприятия, убедить отказаться от последнего великого приключения в его жизни? Сказать, что он слишком важен для страны и для культуры маори? Вполне очевидно, что все подобные наравоучения он с легкостью пропустит мимо ушей и ни за что не откажется от своего решения. Нам же становится ясно, что существует лишь два слова, которыми можно проводить Хекенукумаи «Гектора» Басби в путь. Несомненно, он еще много раз их услышит, прежде чем отправится к морю и, будем надеяться, когда достигнет своей цели. Киа ора, Гектор! Счастливой тебе дороги!

ГЕКТОР БАСБИ бросил вызов волнам и проплыл в своей вака до островов Кука и Гавайев

НАВИГАЦИЯ

ОСТРОВ СОКРОВИЩ

Северный остров Новой Зеландии привлекает туристов своей красотой и невиданным природным разнообразием

Первое, что следует сделать по приезде в Новую Зеландию, — отправиться на морскую прогулку. Неплохое место для старта — Ник из **AUCKLAND SEA KAYAKS**, где можно заказать поездку на каяках к острову Рангитото, что недалеко от оклендского побережья. На второй день предусмотрена экскурсия по центру города. А на третий, когда туристы хорошенько нагуляют аппетит, катаясь на каяках вокруг Бухты островов, самое время сделать перерыв на рыбу, картошку и пиво в ресторанчике-шхуне между **ПАИХИА И ВАЙТАНГИ**. На севере стоит остановиться в месте, известном как Песчаные дороги **ХОКИАНГИ**. Эти гигантские дюны можно исследовать в компании маори Эндрю и его приятеля (и не удивляйтесь, если на пляже к вам присоединится стадо скота). На крайнем севере страны не упустите возможность провести полдня в Напье, городе в стиле ар-деко. Жилье и отличную еду можно найти неподалеку на одном из крупных виноградников. Можно обратить внимание и на маленькие винодельни, многие из которых предлагают туристам проживание и питание. Например, прекрасный **TUKI VINEYARD COTTAGE** в Гастингсе. Если завтра суббота, не пропустите фермерский рынок, после которого можно отправиться в Веллингтон и переночевать в стильном **BOUTIQUE HOTEL ONTEL**.



АДРЕСА

Новая Зеландия

ПРОЖИВАНИЕ

Отель Duke of Marlborough, Рассел
Пожалуй, Рассел можно назвать самым живописным местечком в Бухте островов. А самое элегантное здание в этом прекрасном месте — отель The Duke, оформленный в викторианском стиле. Построенное в 1827 году, в 2003-м здание было отреставрировано, а в 2010 году его купили четыре молодых новозеландца. Каждый номер оформлен в собственном стиле, но мы особенно рекомендуем забронировать одну из больших комнат с видом на море!

Цена за номер: от 125 новозеландских долларов.

35 The Strand, Russell, Bay of Islands, тел.: +64 9 403 7829

www.theduke.co.nz

WWW.THEDUKE.CO.NZ

ПИТАНИЕ

Mangonui Fish Shop & Takeaways, Мангонуи

В Новой Зеландии вы увидите множество местечек, которые предлагают «лучшую рыбу с жареной картошкой на всем острове». Однако местные, и неспроста, утверждают, что лучший выбор — это Mangonui Fish & Chip Shop. Здесь очень приятно сидеть ранним вечером, наблюдая за лодками и рыбаками в гавани Мангонуи, записывая холодным новозеландским пивом свежайшую рыбу и вкуснейшую картошку фри.

137 Waterfront Drive, Mangonui, Far North, тел.: +64 9 406 0478

35 Degrees South, Паихиа

Из городка Паихиа обычно отправляются на экскурсии в Бухту островов. В местном заведении 35 Degrees South можно неплохо поесть, ведь одним из его фирменных блюд являются свежельовленные устрицы. Ресторанчик стоит на сваях в воде, поэтому прямо из-за столика можно наблюдать за плавающими внизу рыбами.

69 Marsden Road, Paiahia, Bay of Islands, тел.: +64 09 4026281

WWW.35SOUTH.CO.NZ



Mercedes-Benz Viano 4 MATIC Special Edition

Комфорт від А до «Я»!

Спеціальна ціна - від 49 700 €



www.mercedes-benz.ua

0 800 500 160



ТІПРАТ "Київстар"

(Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні)



Mercedes-Benz

1

Двигун працює ЯК НОВИЙ



Я використовую Мобіл 1. Раджу і Вам.

www.mobil1.com.ua



Лідер серед синтетичних моторних масел

Mobil 1