



*Новий S-Class
НАЙБАЖАНІШИЙ
АВТОМОБІЛЬ
У СВІТІ,
який ми створювали*



Новий Mercedes-Benz S-Class.

Діамант твоєї мрії.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



ПрАТ «АвтоКапітал» | 0 800 500 160 | www.mercedes-benz.ua
Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні.

Шановні читачі,

«Бренди — це рок-гурти», — говорить Девід Фішер, засновник інтернет-журналу Highsnobiety, який читають поціновувачі моди та розкоші. Наразі бренди мають стільки впливу й такий статус, якого досягають лише поп-зірки. Так само і з Mercedes-Benz. Зірка-бренд сяє і є іконою завдяки дизайну, що визначає стиль і підхід до життя, який приваблює багатьох людей. Із самого початку розкішна мобільність була особливою рисою Mercedes-Benz, і це помітно на прикладі моделі автомобілів S-Class.

Культурна сила Mercedes-Benz підкреслена і в матеріалі про G-Class. Мексиканські художники розмалювали легендарну модель авто, використавши узори, що йдуть коренями глибоко в давню міфологію. І результат є настільки ж яскравим, як і унікальним. Сьогодні це також велика розкіш.

Так само, як і сталий розвиток. Новий електромобіль EQS з'явиться у продажу у вашого дилера вже до кінця цього року. Ідеальний варіант — це автомобіль, що може подолати більше 700 км на електротязі. Це значна цифра, що вкотре доводить: Mercedes-Benz задає нові стандарти у сфері електромобільності. Наймолодший представник сім'ї електрокарів — модель EQA* — є найсвіжішим прикладом цього.

Mercedes-AMG також запускає електроініціативу. Читайте про це більше в інтерв'ю з Філіппом Шимером і Йохеном Германном, новими керівниками бренду. Наскільки батарея — серце електромобільності — відповідає принципам сталого розвитку? Наскільки ефективно це в наші дні? Ми знайомимо вас з останніми досягненнями в цій галузі.

Ми сподіваємося, вам сподобається цей випуск.

Ваша редакція

*** Модель
Mercedes-Benz
EQA 250**

Споживання енергії в комбінованому циклі: (кВт·год/100км)¹: **15.7**
Викиди CO₂ в комбінованому циклі (г/км)¹: **0**

¹ Більше інформації на сторінці 9.



Натхнення!

Колекція Daimler Art Collection протягом десятиліть відкривала натхненні перспективи: за лаштунками розкішної колекції мистецтв.

Ст. 18



Поповнення у сім'ї

Визначений за циклом NEDC запас ходу в 486 кілометрів робить новий EQA* надійним і стильним помічником у щоденному пересуванні.

Ст. 72

me

- 3 Від редакції
- 8 Дописувачі
- 9 Вихідні дані

СТАРТ

- 10 **Новини**
Mercedes-Benz
в Україні
Mercedes-Benz S-Class
Inspired by Mercedes-Benz
- 16 **Момент**
Приховане майбутнє
- 18 **Поул-позиція**
Стартап Orus 12
переробляє CO2.
Як це відбувається?



20 Daimler Art Collection презентує скульптури Меделін Бошан, що надихають на нові думки



30 Новий S-Class: легендарна інженерія визначає сегмент розкоші у автомобільній індустрії.

ФОТО: MERCEDES_BENZ.AG, АННЕТ АПЕЛЬ, ТОМ КЬОНІГ, НІКЕ/РР, СЕЗАР ДУРІОНЕ (КОМА), БЕНДЖАМІН КОБЛЛУХ

УЯВЛЕННЯ

- 20 **Нові перспективи**
Три експертки про жінок у арт-бізнесі
- 30 **Обличчя S-Class**
Культовий розкішний седан крізь час
- 40 **На швидкісній трасі**
Наша зустріч із новим топ-менеджментом Mercedes-AMG
- 46 **Серце електромобільності**
Наскільки мобільність завтрашнього дня забезпечить сталий розвиток?
- 52 **Кросівки зі стилем**
Засновник Highsnobiety Девід Фішер за розмовою



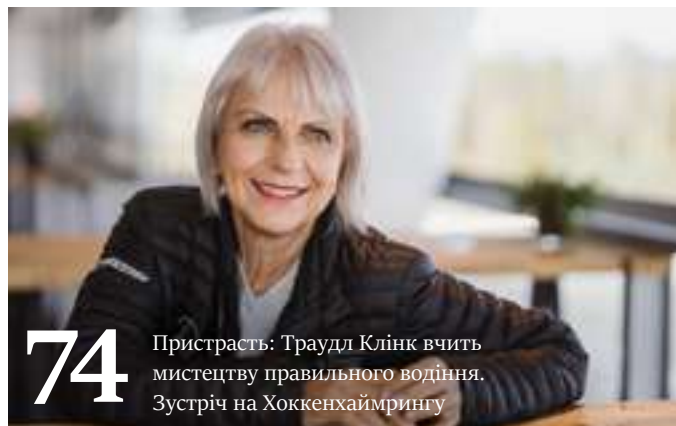
40 Зміна керівництва Mercedes-AMG



52 Highsnobiety: як мода впливає на мислення



58 Культова модель із незламним характером: мексиканські художники зробили для G-Class наряд у традиційному стилі



74 Пристрасть: Траудл Клінк вчить мистецтву правильного водіння. Зустріч на Хоккенхаймрингу

*** Модель Mercedes-Benz EQA 250**

Споживання енергії в комбінованому циклі: (кВт·год/100км)¹: **15.7**
Викиди CO₂ в комбінованому циклі (г/км)¹: **0**

¹ Більше інформації на сторінці 9.

ДРАЙВ

- 58 **Віва, Мексико!**
Мальовничий роуд-тріп на G-Class
- 68 **Місце для важливого**
Телеведучий Флоріан Амброзіус тестує новий S-Class
- 72 **Факти про авто**
Презентуємо EQA*, компактну версію електричного кросовера
- 74 **Вчитися у найкращих**
Тест-драйв лише на електрокарах на Хоккенхаймрингу
- 81 **Факти**
Унікальна лізингова програма для автомобілів Mercedes-Benz з гібридними та електричними двигунами Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

НОВИЙ ПРОСТІР Saks'85

Новий Saks'85 — це переосмислення сучасних тенденцій, традицій індустрії моди та локальних трендів, що стало можливим тільки завдяки багаторічному досвіду та успішному розвитку.



У новому просторі Saks'85 представлені всесвітньо відомі європейські та американські бренди, філософія яких повністю відображає бачення сучасної індустрії моди: висока якість, свіжі ідеї та актуальні тренди сезону.

Відвідувачі простору знайдуть преміальні лінії вже відомих в Україні марок, а також відкриють для себе нових дизайнерів і цікаві бренди. Асортимент нового магазину Saks'85 піддається ретельній селекції, щоб ми могли запропонувати навіть вибагливим клієнтам тільки кращий продукт без компромісів.

У новому весняно-літньому сезоні в Saks'85 буде представлений чоловічий та жіночий одяг, взуття та аксесуари таких преміальних брендів:

Hackett London, FABI, Barba Napoli, Jacob Cohen, TMB, Fratelli Rossetti, Corneliani, Pal Zileri, DONDUP, van Laack, Panicale Cashmere, Closed.

Втілювати власні модні ідеї з Saks'85 дуже легко!

Адреса:
**Київ, бульвар
Лесі Українки, 6**

Телефон:
+38 (073) 2358478

Режим роботи:
з 10:00 до 20:00,
без вихідних

saks85.com

SAKS'85

НОВИЙ МАГАЗИН SAKS'85
бул. Лесі Українки, 6

HACKETT
LONDON

TOMBOLINI
SINCE 1874

FABI

JACOB COHEN

PANICALE
cashmere

van Saack

PAL ZILERI

FRATELLI
ROSSETTI

CORNELIANI

CLOSED

DONDUP

www.saks85.com



① **Крістіан Вернер – фотограф, Берлін.**

Аналоговий кольоровий світ важко відобразити тільки в цифровій формі, каже Крістіан Вернер із Берліна. Він користується аналоговою камерою, особливо для портретів. Його візуальна мова – природна. Ви побачите роботи Крістіана в цьому випуску в матеріалі про засновника Highsnobiety Девіда Фішера.



③ **Аннет Апель – фотограф, Берлін.**

Різноманітність – понад усе. Такий девіз Аннет Апель, і вона використовує його в роботі. Розмаїття очевидне в її роботах: «Від жаби до принца – через свій об'єктив я бачу найнезвичайніші зустрічі протилежностей». Аннет ставила фотосесію для протагоністок нашого матеріалу з Daimler Art Collection.



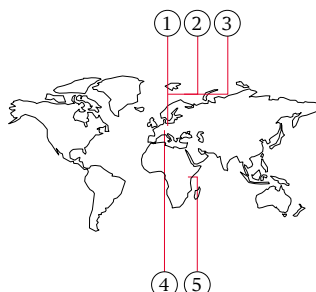
② **Ян Вілмс – журналіст, Берлін**

Ян прокинувся дуже рано, щоб зробити з нами матеріал з фото і відео для нового S-Class. Вілмс може підтвердити, що телеведучий і наш автоексперт Флоріан Амброзіус, який ретельно протестував цифрові функції і розкішний інтер'єр нового седана, створив ідеальний настрій під час роботи.



④ **Д-р Томас Гієсфелд – автомобільний експерт, Штутгарт.**

Його не просто так називають «Док Гієсфелд». Енциклопедичні знання Томаса про бренд Mercedes-Benz вкотре проявилися у його статті про S-Class. Висновок Томаса такий: розкішні седани Mercedes-Benz домінували в автомобільному класі люкс задовго до того, як вони офіційно отримали назву S-Class.



**SPORT
- FOR -
GOOD**

Mercedes-Benz – один із засновників фонду «Спорт в ім'я добра».

Організація була заснована у 2000-му році, вона підтримує дітей та підлітків, які потребують допомоги та соціальної адаптації у світових спортивних проєктах – допомагає молоді зміцнювати свої цінності, впевненість у собі та особисті якості. Ціль – зробити їх самостійними й надихнути творити своє життя власними зусиллями.



⑤ **Сильні завдяки йозі – Найробі, Кенія.**

Просуваги ідею фізичного здоров'я й ментального благополуччя – це ціль організації Africa Yoga Project (AYP) уже десять років. Частина цього – курси в трирічній програмі AYP, після яких учасники отримують перспективу професійного росту в індустрії загального оздоровлення.
laureus.com

me

Ми використовуємо інноваційне навігаційне програмне забезпечення **what3words**, в якому є поради відвідувачам. Завантажуйте застосунок в App Store та Google Play. Деталі тут: [what3words.com](https://www.what3words.com)



Ікона сталого розвитку
Наша обкладинка про новий S-Class, а також всі інші статті, були підготовлені із суворим дотриманням гігієнічних заходів щодо Covid-19.

Випуск Mercedes me №367 виходить на 27 мовах світу й має 2 мільйони примірників.

Редакційна рада:

Таріел Васадзе,
Наталія Бей,
Валерій Анохін,

Відповідальні за випуск номера:

Галина Пелех,
Дмитро Складенко,
Олексій Логінов,
Анна Арсеній

Головний редактор:

Дмитро Чабан,
тел.: (067) 238-38-48

Редакція:

ТОВ «АГРАРНИЙ МЕДІА ХОЛДІНГ»,
м. Київ,
вул. Пушкінська,
буд. 21,
тел.: (044) 33-22-667

Дизайн:

PUBLICA.MEDIA,
тел.: (098) 186-00-00

Засновник:

ПрАТ «АвтоКапітал»
вул. Велика
Васильківська, 15/2,
м. Київ, 01004, Україна,
тел.: (044) 206-88-88 e-mail:
info@mercedes-benz.ua

* Модель Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC

Споживання енергії в комбінованому циклі (кВт/100 км): **20.8-19.7**
Викиди CO₂ (г/км): **0**

Більше інформації на цій сторінці.

Ексклюзивні права на продаж рекламних площ належать ТОВ «АГРАРНИЙ МЕДІА ХОЛДІНГ»:

тел.: (044) 599-05-48
Вікторія Чумакова
v.chumakova@landlord.ua, тел.:
(067) 402-98-08

Журнал призначений для внутрішнього використання.

Розповсюджується безкоштовно.

Підписано

до друку: 05.04.21

Дата виходу:

12.04.2021

Тираж: 2500 прим.

Надруковано:

ТОВ «ВД» Аванпост-Прим», Україна,
м. Київ, вул. Сурикова,
3, корпус 3,
тел./факс:
(044) 251-18-33,
(044) 251-27-68

Адреса центральної редакції:

Daimler AG,
COM / CMM –
Corporate Media
Magazine,
HPC S402 D-70546
Stuttgart, Germany;
Tel.: 49 (711) 17-59015,
Fax: 17-59263
Contacts:
Sandra Schuler.

Український журнал Mercedes me є одним з 34 одноимених видань, що друкуються на 27 мовах світу. Ідея, оформлення, стиль і зміст журналу є об'єктами авторського права й охороняються відповідно до українського та міжнародного законодавства про авторські права. Заборонено повне або часткове відтворення або використання будь-якою мовою опублікованих у журналі статей, фотографій, реклами та інших об'єктів авторського права без письмового дозволу видавців. Редакція не несе відповідальності за достовірність інформації, опублікованої в рекламних оголошеннях.

Компанія «АвтоКапітал», генеральне представництво Daimler AG в Україні. Інформаційний центр Mercedes-Benz Україна:

0-800-500-1-60
www.mercedes-benz.ua

Дані про споживання та процедури випробувань:

Наведені значення обґрунтовані «значеннями NEDC CO₂» відповідно до ст. 2 № 1 Регламенту виконання (ЄС) 2017/1153. Витрати палива розраховані згідно з цими значеннями. Споживання електроенергії визначено на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008. Основа нарахування податку на автомобільний транспорт може бути вища величина. [Пробіг визначено на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008. Основа оцінювання в межах EtoG визначається іншим значенням.] Надана інформація не стосується конкретного транспортного засобу і не є частиною нашої пропозиції, вона призначена для полегшення порівняння між різними типами транспортних засобів.

© – стаття розміщена на правах реклами.



Новий Mercedes-Benz S-Class: доступний в Україні!



Модель
Mercedes-Benz
S 500
4MATIC long
Витрата палива
в комбінованому
циклі (л/100 км)*:
8.4-7.8
Викиди CO₂:
в комбінованому
циклі (г/км)*:
192-179
Коробка передач:
9G-TRONIC
Кількість циліндрів:
6
Робочий об'єм
двигуна (сс):
2999
Номинальна
потужність
(кВт при об/хв):
320 при 6100
Номинальна
потужність
(к.с. при об/хв):
435 при 6100
Максимальна
швидкість:
250 км/год
Прискорення
(0-100 км/год):
4,9 с

* Значення
розрізняються
залежно від комбінації
коlesa/шини.

Більше інформації
про процедуру
тестування
дивіться
на сторінці 9.

S-Class – це втілення неймовірної сили Mercedes-Benz: легендарна і традиційна інженерна майстерність визначає представницький сегмент автомобільної індустрії. Завдяки комплексу інновацій новий Mercedes-Benz S-Class дає нове визначення сегменту представницьких автомобілів. Він став не тільки значно інтелектуальнішим, але й піднімає враження від водіння та перебування у ньому на новий

рівень. При цьому у центрі уваги тут знаходиться людина, яка може взаємодіяти з цим розкішним седаном, використовуючи усі органи чуття. Так, наприклад, система MBUX (Mercedes-Benz User Experience) нового покоління дає як водію, так і пасажиром інноваційні можливості зі взаємодії та персоналізації: відтак, салон може налічувати до п'яти дисплеїв, частково з OLED-технологією.



Завдяки функції підрулювання задніх коліс (опція) S-Class відчувається у місті настільки ж практичним, як й автомобіль компакт-класу. Кут повороту задніх коліс здатен досягати позначки десяти градусів. Приміром, діаметр розвороту у S-Class з довгою колісною базою та повним приводом за рахунок функції підрулювання задніх коліс скорочується на 1,9 м та складає тепер 10,9 метрів.

У сфері безпеки новий S-Class також у черговий раз підняв планку на новий рівень, ставши першим з серійних автомобілів, де пасажирам у задній частині салону забезпечується захист під час лобового зіткнення за рахунок задніх подушок безпеки. У разі загрози бокового зіткнення з іншим автомобілем кузов S-Class здатен піднятися за лічені доли секунди шляхом активації підвіски E-ACTIVE BODY CONTROL (опція). За рахунок цього навантаження на водія та пасажирів знижується, оскільки місце удару зміститься на більш стійкі елементи конструкції у нижній частині автомобіля. Це нова функція у складі системи превентивної безпеки PRE-SAFE® Impuls Side. Революційна технологія головного освітлення DIGITAL LIGHT (опція) відкриває можливість проєкції на проїжджу частину допоміжної розмітки або попереджувальних символів (функціонування залежить від країни).

S-Class пропонується в декількох модифікаціях з шестициліндровим, як бензиновим, так і дизельним двигуном. Незабаром буде доступний двигун V8 з інтегрованим стартер-генератором (ISG) та бортовою мережею на 48 Вольт. У 2021 р. з'явиться плагін-гібрид з чисто електричним запасом ходу близько 100 км.



Рауль Чілачава
Автор і ведучий проекту
«2 кінські сили»

Головне враження від нового S-Class – ідеальний баланс між потребами консервативних клієнтів та нового покоління водіїв, коли автомобіль перетворюючись на смартфон залишається затишним, комфортним лімузином з неймовірним рівнем шумоізоляції, плавністю ходу та динамікою спорткара, коли це потрібно. Кожен знаходить в цьому автомобілі щось своє, якусь родзинку або емоцію. Таке враження, що розробники врахували будь-яку дрібничку, бо в таких автомобілях їх просто не існує. Усе важливо і все зроблено за найвищими стандартами.



Сергій Волощенко
Автор і ведучий проекту
«Big Test»

Для мене S-Class став лакмусовим папірцем того, що діджиталізація в автопромі на шляху до повної перемоги. І новий S-Class – це найтехнологічніший Mercedes за всю історію моделі. І мова не про те, що ще комфортніший, люксовіший, тихіший і швидший ніж раніше, хоча в S500 тепер усього три літри робочого об'єму. Я про те, що аналогові погляди, як і фізичні кнопки, відходять в минуле, поступаючись таким речам як 13-дюймовий телевизор, який чомусь називають екраном центральної консолі. Панель приладів тепер теж стала великим екраном. Монітори можуть обступити вас з усіх боків, і є навіть в підлокітнику. Навіть потужна підсвітка перестала бути просто прикрасою, вона здатна нести інформацію, підказуючи з якого боку небезпека. S-Class створений для тих, хто обертає цей світ, і тягнеться до прогресу, який за допомогою електроприводів гостинно висуває ручки дверей.



Скануйте
QR-код для
додаткової
інформації

Inspired by Mercedes-Benz

Під егідою бренда Mercedes-Benz 5 лідерів думок і професіоналів своєї справи поділилися досвідом і розповіли про те, що їх надихає, заряджає енергією і змушує рухатися вперед. Оновлений Mercedes-Benz E-Class — це бізнес-седан, який відповідає найвищим вимогам. Комфорт, безпека, технологічність і стиль, який неодмінно стане ідеальним супутником у житті.





МАРІЯ ОРЛОВА

Українська гольфістка, призер міжнародних чемпіонатів та автор блога My Dream Golf

Гольф в буквальному сенсі змінив мій характер, прищепив такі якості як стратегічне мислення, силу волі, витримку. Оскільки гольф став невід'ємною частиною життя, мене щиро надихає все, що з ним пов'язано: приголомшливі види гольф-полів, унікальність кожної лунки, можливість постійно вдосконалювати свої навички. У цій грі немає межі досконалості! Із оновленим Mercedes-Benz E-Class, зізнаюся, ми не відразу знайшли спільну мову.

Деякий час довелося витратити на адаптацію до сенсорного управління й гібридного двигуна, адже на тест-драйві мені довірили саме гібридний E-Class, а я раніше не була за кермом гібрида. Але, коли я розібралася з керуванням, зловила себе на думці, що ми з автомобілем стали ніби єдиним цілим. Шалено красивий салон, барвисті панелі, чудовий звук і водночас легкість і маневреність в управлінні подарували справжню насолоду від процесу керування автівкою.



ВОЛОДИМИР ЗАДІРАКА

Co-founder ONE LOVE coffee та Wine Love, видавець City Coffee Guide

Свого часу я полюбив каву як продукт для гурманів, після — вирішив поділитися своїм баченням. Зібралася команда і ми вирушили у захоплюючу подорож, отримавши у цій сфері міжнародне визнання і багато відзнак в Україні. У вільний час я багато фотографую і пишу картини. Періодично влаштовую виставки. Вважаю, що потрібно розвивати в собі різноманітні навички, які матимуть відношення до творчості в тому числі. Особливе місце серед моїх захоплень посідає Схід. Наразі я намагаюся якомога більше подорожувати, вивчати культуру, мистецтво, людей і спадщину.

За кермом нового Mercedes-Benz E-Class я відчув справжнє задоволення від процесу водіння. Для мене — це автомобіль на виріст. Він елегантний, дарує м'які обійми у комфортному салоні і плавно віддає себе водієві. >





ЮРІЙ ДУБИЧИНСЬКИЙ
Су-шеф заміського комплексу Selfish Club

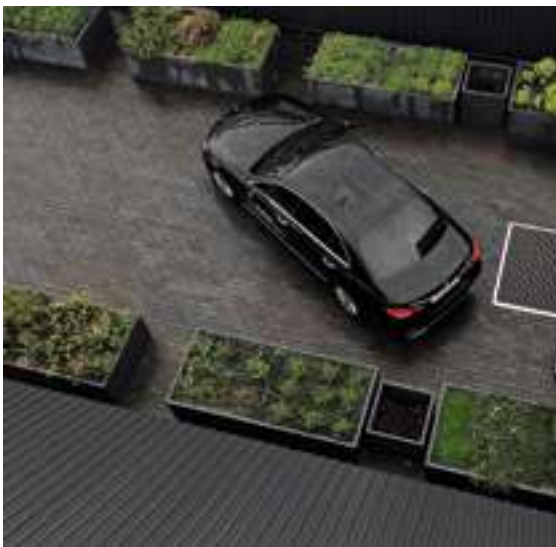
Кажуть, що всі ми родом з дитинства. І моя любов до кухні — точно звідти. Головне моє досягнення на даному етапі життя — це робота в Selfish Club. Тут у кухаря є дійсно всі ресурси, щоби розкрити свій потенціал і насолоджуватися улюбленою справою. Мене, напевно, як і будь-якого кухаря, дуже мотивують люди, для яких я готую. Кулінарія — це одночасно мистецтво і ремесло.

Щойно опиняєшся за кермом нового Mercedes-Benz E-Class — миттєво відчуваєш баланс. Поєднання елегантності, технологічності і спорту нікого не залишить байдужим. Окрім того, значну роль відіграє комфорт. Це стосується всього. Від сидінь, де ти можеш відрегулювати кожен сантиметр, до ергономіки всіх елементів управління. Потрапляючи за кермо цієї автівки, ти немов керуєш всім. І це саме ті відчуття, які допоможуть розслабитися після складного дня і відчуті єднання зі своїм автомобілем.



АННА ГРИГОР'ЄВА
CEO Fiori Company

Для мене важливо перебувати в постійному розвитку. Відповідно, це вносить зміни в систему моїх цінностей і пріоритетів. Так в моєму житті з'явилася компанія мрії — Fiori і неймовірно цікавий і багатогранний флористичний бізнес. Коли працюєш в компанії, яка є № 1 у своїй галузі, це і є головним мотивуючим фактором. Окрім того, я знаходжу неабияке нагхнення в нових знаннях з різноманітних областей. Безперечно, новий Mercedes-Benz E-Class вражає своїм зовнішнім виглядом і інтер'єром. Як жоден інший седан бізнес-класу він втілює у собі сучасний стиль і витончену спортивність. Вважаю, що E-Class по праву можна назвати символом нової елегантності. В інтер'єрі мене підкорила підсвітка, цілих 84 комбінації світлових рішень! Як водій, я оцінила концепцію Intelligent Drive: завдяки ній безліч небезпечних ситуацій можуть бути попереджені, і це неопідценна перевага на користь безпеки, що є ключовою для всіх нас сьогодні.





МАКСИМ ПУСТОЗВОНОВ
Гравець Національної збірної України з баскетболу

Розпочинав свою кар'єру в 2004 році в БК «Київ», тривалий час грав за різні команди в Україні та Румунії. У 2018 році перейшов до БК «Кантон-Чардж», США. З 2019 по 2020 рік виступав за БК «Київ-Баскет». Відповідно, саме цим видом спорту я почав захоплюватися ще з раннього дитинства! Надзвичайно заряджає повний зал уболівальників, які приходять підтримати команду під час матчу. Моя мета в кожній грі – перемогти! Окрім баскетболу, я також захоплююся автомобілями.

Оновлений Mercedes-Benz E-Class порадував салоном і загальним комфортом всередині. Надзвичайно важливо відчувати себе впевнено і комфортно, особливо, на тривалих дистанціях. Автомобіль відмінно тримає дорогу, комфортний під час руління, як на сухій, так і на мокрій дорозі. З усіх протестованих мною моделей, напевно, зупинився б на гібриді. Як на мене – ця версія найбільш динамічна і подарувала найбільше яскравих емоцій під час водіння.



Майбутнє в камуфляжі

Нове покоління SL,
із яким Mercedes-AMG
створює сучасну ікону

Новий родстер SL їде звивистими дорогами в якості прототипа, або, як називають його німці, — «Erlkoenig» (Король ельфів). Термін набув популярності завдяки німецькому поету Йоганну Гете (1749-1832), але у наші дні він відноситься до прототипів в камуфляжі, що проходять тестування і їх помічають на дорогах загального користування.

А у цього авто чудові справи: новий родстер SL має набір інновацій, а також являє собою повернення до спортивних цінностей. Однак подробиці і характеристики цієї високоефективної моделі, тим не менше, поки що тримаються у секреті.

Між іншим, нове покоління класичних гоночних автомобілів, які колись завоювали світ автоспорту, як «gullwing» (крило чайки), вперше розробляється виключно у Mercedes-AMG в Аффальтербасі. <



ФОТО: MERCEDES-BENZ AG



Чи можливо повторно використати CO₂? Наукова компанія із Кремнієвої долини доводить, що так

Ніколас Фландерс — CEO каліфорнійського стартапу Orpus 12. Він та його колеги винайшли метод переробки CO₂: Orpus 12 може переробляти відпрацьований газ на нові матеріали — пластик, тканину, навіть паливо.

Інтерв'ю: АНДРЕА БІЕРКЛЕ



Містер Фландерс, це звучить надто круто, щоб бути правдою: навчилися робити нові матеріали з відпрацьованого газу. Як ви з командою дійшли до цієї ідеї?

Основне питання було таке: чи можливо повторно використовувати діоксид вуглецю, CO₂? Коли я познайомився з двома співзасновницями, Кендрою Кугл і Етошею Кейв у Стенфордському університеті, вони якраз закінчували кандидатську дисертацію про електрохімію CO₂. Кендра та Етоша були першими випускницями університету, що взагалі зацікавилися цією хімічною реакцією з тих пір, як її відкрили в Японії у 1980-х. Але коли ціни на паливо впали, фінансування їхнього дослідження припинилося. Тільки останні років 10-15, коли загострилися кліматичні проблеми, люди почали розуміти, наскільки критична ця тема для дослідження.

Ви придумали новий хімічний процес? Як він працює?

Просто кажучи, наша технологія розщеплює воду й CO₂ за допомогою електрики, а тоді каталізатор переформовує елементи в нові молекули. Більше того, у нас кисень виходить як побічний продукт. Це можна порівняти зі штучним фотосинтезом.

Ніколас Фландерс

заснував компанію Orpus 12 у 2016 році разом із докторами наук Кендрою Кугл та Етошею Кейв. Співзасновники познайомилися за рік до цього у Стенфорді. У партнерстві із STARTUP AUTOBANK, інноваційною платформою, заснованою Daimler AG у 2016 році, та групою дослідження, Mercedes-Benz бачить перспективу співпраці з технологічним стартапом.

Всього кілька років тому у хімічній індустрії відкрили, що діоксид вуглецю і водень можна використовувати, щоб зробити багато матеріалів і типів рідкого палива. Чим підхід Orpus 12 відрізняється від інших?

У нас простіший підхід, а також інший набір матеріалів, які ми можемо зробити. Ми можемо виготовити ряд базових матеріалів за допомогою каталізатора.

Можете назвати кілька прикладів?

Загалом це три матеріали. Перший — синтетичний газ, суміш оксиду вуглецю, діоксиду вуглецю і водню. Другий — етилен, який потрібен для виготовлення різних пластиків. А третій — метан, і він органічний. Тобто ми можемо виробляти натуральний зелений газ, який є джерелом відновлюваного тепла та газової енергії. Під час дослідження в Стенфорді ми з'ясували, що за допомогою цього процесу із CO₂ можна виробити до 16 різних матеріалів. У майбутньому їх може бути більше. Значний вплив на довкілля матимуть навіть ті три матеріали, про які я вже сказав. З ними можна виробляти дуже різні речі: від взуття до деталей машини.



Яку деталь машини можна виготовити з використанням вашої технології?

Будь-яку, що складається з полімерів, тобто пластиків і піноматеріалів. Тому це можуть бути ремені безпеки, подушки сидінь і навіть внутрішнє оздоблення. Ми і паливо для машин можемо виробляти — ще одна тема, що також представляє великий інтерес.

Коли ви почали працювати над ідеєю і завдяки чому відбувся прорив?

У кінці 2015 року. Коли ми зрозуміли, що наша технологія може бути втілена на практиці, ми одразу ж розглядели її величезний потенціал для клімату й бізнесу. Під час розробки прототипу нашого пристрою, у нас був один особливий момент — одного дня пізно ввечері ми працювали в лабораторії, і пристрій запрацював вперше. Однак, щоб домогтися цього, нам було потрібно декілька ітерацій і випробування ряду різних формул. Нашою метою було створити щось, що працює не тільки в університетських лабораторіях, але і може застосовуватися в промислових масштабах.

Що означає Opus 12?

12 — це з «вуглецю 12», найпопулярнішої форми вуглецю на Землі. А опус — це письмова робота, розповідь. Тобто — наша назва про нову, ще нерозказану історію вуглецю.

Що змінилося з тих пір, як ви співзаснували Opus 12? Які у вас зараз плани?

Коли ми починали, нас було всього троє. Зараз у нас кілька десятків працівників. З тих пір ми від ідеї прийшли до комерційно виправданої системи. А попереду — масштабування технології для індустріального застосування, щоб це критично змінило майбутнє. Наша ціль — мати можливість виробити, наприклад, мільйон деталей машин. Наш план — до кінця десятиліття зменшити кількість CO₂ мінімум на півмільярда тонн на рік.

Від викидів до нових продуктів

Компанія Opus 12 з Берклі розробила технологію перетворення CO₂ в первинні форми: вони можуть перетворювати вихлопні гази в нові продукти, такі як взуття і автомобільні деталі, наприклад, внутрішні частини кузова. У 2020-му, частина задньої стійки для Mercedes-Benz A-Class була першою у світі деталлю авто, яку зробили з CO₂. Співзасновниці доктор Кендра Кугл (зліва) та доктор Етоша Кейв (справа) заклали фундамент для інноваційного процесу в своїх університетських дослідженнях електрохімії CO₂.

УЯВЛЕННЯ

СПРАВА У ПЕРСПЕКТИВІ

Що таке гарне мистецтво в цьому столітті й у сучасності?
Як його створюють? І чому все більше й більше жінок-митців,
що здійснюють прорив у мистецькому світі?
Ми запитали трьох експертів: скульптора, куратора і власницю галереї.

Текст: ВЕРЕНА РІХТЕР ФОТО: АННЕТ АПЕЛЬ

ФОТО: МЕДЕЛІН БОШАН

Скульптор Меделін Бошан створила історію під назвою «Змінюючи перспективу». На фото: частина її скульптури «Обертаючи диск, у відповідь обертаєшся сам (світла блакить і рожевий)», зроблена руками Бошан.

Меделін

Босхан — одна з небагатьох жінок-скульпторів, яка створює величезні мінімалістичні роботи в громадських місцях. Меделін працює зі змінами перспективи, її роботи кількадеметрової висоти, і вона думає збільшувати їх у майбутньому. Її роботи входять до виставки Daimler Art Collection, що називається «31: Жінки», яка наразі виставляється у Берліні. На фото: Меделін у власній студії поміж своїх робіт.

madeleine-boschan.de

> Сталеві портали, які зблизька показані на попередній сторінці, витягуються вгору на 6 метрів і розташовані перед Центром квантової біонауки Ульмського університету.



«Я хочу створювати нові простори, передавати спокій»

Перед тим, як влаштувати виставку у якомусь просторі, Меделін Бошан міряє його: «Я створюю сенсорно-руховий архів настроїв і вражень», — пояснює вона. Ніяких вимірювальних пристроїв: Меделін міряє простір власним тілом. Від ніг до піднятих долоней — 2,16 метра. Від кінця мизинця до кінця великого пальця — 21 сантиметр. Координати кімнати запам'ятовує її тіло, щоб потім відтворити їх у студії. Майстриня з Берліна створює скульптури, форма і позиція яких «перевизначають простір», як вона говорить.

У ранньому віці Бошан зрозуміла, що простори можна сприймати тілом. У дитинстві вона любила розкладати речі й перекладати їх у інших послідовностях, вирізати меблі та стіни з паперу й переставляти їх, створюючи нові контексти і перспективи. Мистецтво Меделін відображає її сприйняття оточення на кількох рівнях: ментальному, емоційному і фізичному. «Я хочу створювати нові простори, передавати спокій», — пояснює скульпторка. Її роботи складні, але не менш точні й суворі за її дитячі розробки. Тим не менше, її шлях був далеко не лінійним, але це якраз робить його ще більш цікавим.

Йдучи Берліном

Коли Меделін навчалася у Брауншвейгу, вона створювала репрезентативні картини — об'єкти інтер'єрів, натхнення для яких було взято з робіт Анрі Матісса, митця, що сформував образ класичного модернізму. Пізніше студенткою Меделін створювала великі колажі, що ще глибше проникали у реальний простір.

Скульптурою вона не займалася, поки не переїхала до Берліна. «Я отримувала натхнення від прогулянок містом», — згадує 41-річна мисткиня. «У 2007-му тут ще багато будівель лежали в руїнах. Можна було написати соціологічне дослідження про опуклі купи сміття на вулицях». Меделін

надихали повсякденні речі, її перша скульптура для групової виставки була варіацією автопортрету на двох ніжках, зроблених із покрівельних латів. «Мені найбільше подобалося, що простір навколо скульптури став локацією», — говорить вона.

Як ми можемо жити разом?

З часом «структури» ставали все складнішими. Пози ставали все більше схожими на механізми: металеві труби перетворювалися на витягнуті ноги, неонові труби й жалюзі — на схилені голови. Виставлені роботи в ансамблі були поєднані дротами, щоб підкреслити — мережа зв'язків впливає на відчуття єдності. Останнє велике запитання есеїста Ролана Барта: «Як ми можемо жити разом?», стало фундаментальним принципом роботи Меделін Бошан. Проте пізніше вона зрозуміла, що складні відповіді на елементарні питання, тільки більше її обмежували. З цієї причини вона вирішила йти відкритим шляхом — від лінійних конфігурацій до площинних форм. «Я прагнула цілісних площин», — каже скульпторка.

Монументальні скульптури

Останні роботи Меделін справляють враження: вона наразі одна з мисткинь, чий мінімалістичні, конструктивістські та монументальні скульптури прикрашають і інтер'єри, і громадські простори, заввишки до шести метрів.

Поверхні, що зникають

У її студії стоїть група високих сталевих пластин, усі мають різні кольори поверхонь. Щоб відчуті всю міць цих творів, відвідувачам потрібно не тільки обходити їх, а й, так би мовити, дозволити проходкам між ними себе окутати. Всього кілька сантиметрів можуть змінити ситуацію. Два кроки вправо — і рожева

пластина перед вами стає віброуючою лінією, що обрамляє сусідню до неї бірюзову пластину. «Справа у сприйнятті та самосприйнятті, — пояснює Меделін. — Без контексту немає позиції. Я думаю не тільки про фізичні об'єкти. Соціальні та етичні питання теж важливі. Як люди знайомляться? Чому це можливо для людей — збиратися разом? Ідея — це гіпотетичні контакти, жоден із яких не стоїть осторонь, усі вони працюють разом. А єдність — це розуміння, що простір завжди можна культурно та історично видозмінити».

Власна виставка

Наразі Меделін Бошан готується до власної виставки цього літа, що пройде на форумі фотографії у Кельні. Під кураторством Ульріки Джаг'ла-Бланкенбург вона працює над масштабною інсталяцією, що включатиме скульптуру, живопис і плівку, які будуть вперше представлені в цій експансивній формі.



Скульптури Меделін Бошан входять у виставку «31: Жінки» у Daimler Art Collection в Берліні. В експозиції представлені роботи тільки творців жіночої статі.

ФОТО: DAIMLER ART COLLECTION / ГАНС-ГЕОРГ ГАУЛЬ, БЕРЛІН. РОБОТИ: МЕДЕЛІН БОШАН, ДАДАМАЙНО, БЕРНІ СЕРЛ





«Я спеціально шукаю жінок, що займаються мистецтвом»

Міс Вейгагер, Mercedes-Benz AG — це єдиний автовиробник із власною колекцією мистецтва: Daimler Art Collection. Її заснували у 1977 році, коли колекціонувати твори мистецтва взагалі не було модним для компанії. Звідки у вас з'явилося таке бажання?

Тоді Daimler-Benz AG очолював Едзард Реутер. Одного дня він прийшов на нараду з картиною Віллі Баумейстра — саме з тієї картини почалася арт-колекція.

Які тренди висвітлює колекція?

Наразі у нас близько 3000 творів мистецтва від близько 650 митців, що датуються від 1900 року до сьогодні. Спочатку там в основному були роботи митців з південно-західної Німеччини. Daimler AG відповідно позиціонував себе у власному культурному середовищі — усі вони учні Адольфа Гольцера, професора мистецтва у Штутгарті. Пізніше колекція розширилася — додалася абстракція та конкретне мистецтво з інших частин Європи. Глобалізація почалася у 1986 році з роботи, замовленої у Енді Воргола. До 100-ї річниці Daimler-Benz у Енді Воргола замовили і створили фотографії найлегендарніших моделей автомобілів компанії, починаючи з моторного екіпажу 1886 року й до Mercedes 300 SL.

Ви очолили Daimler Art Collection у 2001 році. З яких кроків ви розпочали?

Підсилювати колекцію. Одна з центральних тем — німецький мінімалізм, і я хотіла й далі його збирати. Саме тому одна з перших робіт, які я принесла в колекцію, — це робота Джона Армледера «Не роби цього!». Це колекція об'єктів, що відсилають до відомих митців, від Дюшанового пісуара до Бойсового черпака і волейболу Джеффа Кунса. Ця робо-

та — підсумок усього розвитку мистецтва у XX столітті, що ставиться до них двоюко, але й іронічно. Мені цікаво спостерігати, як молодше покоління осягає набуток мінімалізму. Ансельм Рейл, наприклад, трансформує сплутання неонових труб, фольги, залишків будівництва та електровідходів у гігантські мінімалістичні скульптури. Натомість Катя Штунц створює прості металеві скульптури, що грають із геометрією кімнати. Вважаю, що вони чудові.

Шведську художницю Сильві Флері можна назвати одним із ваших відкриттів, ви просуваєте багатьох жінок, що займаються мистецтвом. Наскільки змінилася роль жінок у мистецтві?

Коли я зайнялася колекцією, у ній було 200 творів чоловіків і лише 10 — жінок. Жінки мають плацдарм у світі мистецтва, але поки що це не дійшло до колекцій. Я навмисне почала шукати молодих або ще невідомих мисткинь, жінок, яких забули або чий набуток надто важко знайти. Наразі в колекції 30% робіт належать жінкам.

У вас наметане око на молодих талановитих митців. Також ви однією з перших почали купувати великими партіями китайське мистецтво.

Де і яким чином ви їх знаходите?

Я багато подорожую. Світове турне Daimler Art Collection стало чудовою можливістю відкрити нові таланти. Ми поїхали в 15 міжнародних музеїв в Аргентині, Бразилії, Японії, де мали можливість шукати митців і ходити в студії на місцях. Нагорода, яку ми презентували в Південній Африці кілька років тому, відкрила нам багато дверей. Тоді я відкрила Гая Тілліма.

... митця, який у своїй країні не був популярним, хіба що як документальний фотограф. Як ви помітили, що в ньому є набагато більше?

Одразу це зрозуміла. Його світлини не можна споживати швидко, його графічні форми виводять на світло невидимі до цього зв'язки. Він ніби об'єднує сприйняття інших, автопортрети, кліше, але й індивідуалізм і емоції.

Одна з ваших цілей — це надавати митцям публічні платформи. Які ще ставите собі завдання?

Мистецька освіта — це всьому голова. Ми хочемо привабити людей мистецтва, які б інакше не пішли в музей або галерею.

Як ви це робите?

Показуючи роботи в громадських місцях компанії. Ми також створюємо тематичні виставки й запрошуємо працівників приходити після роботи. Також ми поєднали вечірки після роботи та йога-класи з турами в нашій галереї разом із екскурсоводом у Кройцбергу (Берлін).

Ваша нинішня виставка називається «31: Жінки. Концепція виставки за Марселем Дюшаном, 1943».

Що це означає?

Я інтенсивно вивчала Марселя Дюшана для Daimler Art Collection і дізналася, що у 1943 році він був першою людиною, що організувала великі виставки суто жіночого мистецтва в галереї Перті Гуггенгайм у Нью-Йорку. Мені це дуже імпує.



Доктор Рената Вейгаґер опікується творами мистецтва для Daimler AG у Берліні та Штутгарті з 2001 року як директор колекції мистецтв Daimler Art Collection. Вона також видала багато книжок. Виставка «31: Жінки» — це 60 робіт від 31 жінки за останні 100 років, їх можна побачити в галереї Daimler Contemporary, Берлін, до 27 червня. Фото Ренати Вейгаґер зроблене в Штутгарті перед твором Мартіна Бойса «Ліс (1)».
art.daimler.com

Надін Цейдлер
вивчала історію
мистецтв і
працювала
куратором у
Бонні, Мюнхені
та Ноттінгемі.
У 2013 році вона
та її партнер
Амадео Краупа-
Тускані відкрили
галерею Краупа-
Тускані та Цейдлер
у Берліні. Більшість
робіт у галереї —
твори сучасників,
які поки не відомі.
На фото власниця
галереї стоїть
на фоні роботи
Клари Госнедлової,
яка недавно мала
персональну
виставку
«Гніздо». Надін
сфотографували
за прозорою
ширмою, що
відбиває світло.
k-t-z.com



«Мистецтво може змінити наше сприйняття реальності»

Пані Цейдлер, як ви вирішили, що Берліну потрібна ще одна художня галерея?

Бо ми щось помітили в повітрі. Не могли торкнутися цього, але відчували.

Як так?

Ми у вільний час ходили на виставки, розмовляли з кураторами та власниками галерей. І в якийсь момент помітили, що все більше і більше художників відкривають нові горизонти. Ми хотіли стати частиною цього розвитку, надати платформу для діалогу кураторам і художникам. На той час перше покоління художників починало зосереджуватися на соціальних мережах, і їхні місяці проживання вже не так багато значили.

Які художники справили на вас враження у той час?

Один приклад: «Слов'яни і татари», який склався з групи читачів. Вражав лише той факт, що вони представляли свої роботи як колектив. Не було ніякої міфології художнього генія та величезного его. «Слов'яни і татари» багато працюють з публікаціями та дослідженнями, об'єднують різні культури, мови, філософії та школи мислення, зокрема ті, що не вписуються у сучасну західну традицію лінійності.

Що повинен мати художник, щоб стати частиною вашої галереї?

Цього я не можу пояснити. Якби я могла, це стало би формулою і перестало працювати. Мистецтво завжди повинно вести вас туди, де ви ніколи не бували.

Яке мистецтво може це зробити?

Для мене важливо, щоб робота була самоцінною і не ставала важливою лише тоді, коли ви знаєте її історію. Це потребує

свого роду присутності, що визначає пояснення. Я пам'ятаю, як вперше побачила серію концептуального художника Джона Бальдессарі «Кидання трьох куль у повітря, щоб отримати пряму лінію (найкраща з тридцяти шести спроб)». Я тоді вивчала історію мистецтв у Парижі, і не зрозуміла, що мають означати фотографії. Це фотографії спроби кинути три кульки у повітря таким чином, щоб вони утворили лінію на тлі синього неба. Результат — своєрідна нотатка. Я не перестала думати про цю роботу, почала читати про Бальдессарі, копатися в нових для мене галузях досліджень. Занурення у таку складну творчу роботу може змінити ваш погляд на реальність. І для мене це саме те, що мистецтво має бути здатним робити.

Після навчання ви працювали куратором у Ноттінгемській сучасній галереї у Великобританії. Чи довгий шлях треба було пройти від куратора до власниці галереї?

Кураторська робота, як правило, базується на проектах. Ми з Амадео натомість протягом тривалого періоду супроводжуємо невелику групу художників, часто організуємо їхні перші виставки в галереях і в чесному діалозі відстежуємо їхній розвиток. Така діяльність дуже наповнює.

Зрозуміло, що галерея має і комерційний аспект...

Так, і в перші дні я не знала, чи подобається мені це. Але мені справді подобається займатися такими речами. Розмови з колекціонерами мистецтва часто відкривають нові перспективи творчості художника. На нашій першій «заявній» виставці в Art Basel ми показали роботи естонської художниці Каті Новіцкової, і Крістіан Борос придбав їх для

свого художнього бункера в Берліні. Через рік у Базелі ми представили кімнату, складену з гігантських екранів, які за допомогою аерографа створив художник Евері Сінгер. Зараз ця робота перебуває у музеї Стеделек в Амстердамі. Те, що ці роботи беруть до себе — це особливе досягнення.

Daimler Art Collection також придбала роботи одного з ваших художників...

Так, Гуань Сяо. Вона живе в Пекіні. Її відео-колажі складаються із зображень, які вона знаходить на YouTube, вирізає, зливає та накладає власні тексти та музику, яку пише сама. Її мета — поставити запитання про те, як генеруються ці зображення, як вони циркулюють, як вони впливають на те, що ми бачимо. Одна з її найвідоміших робіт — про знакову статую Давида у Флоренції, вона складається з відеокліпів туристів. Її голос супроводжує це явище в стилі караоке; вона хоче знати, хто такий цей Давид, якого щодня фотографують тисячі людей — хто він для нас?

Чи змінив коронавірус світ мистецтва?

Той факт, що виставки та подорожі в цілому занепали, ускладнює закріплення чогось нового. Наразі ринок надає перевагу давно встановленим цінностям. Простіше придбати цифровий твір у вже добре відомого художника.

Які тенденції зараз присутні в мистецтві?

Діджиталізація почала відкривати нові шляхи дискурсу лише кілька років тому. Сучасна тенденція — мистецтво не залежить від способу передачі. Ми озиреємось назад і запитуємо себе, як ми могли б писати історію мистецтва без кольорових людей, ЛГБТК та жінок. Як можна оновити критерії? Зараз це головна тема дискусій у світі мистецтва. <

ОБЛИЧЧЯ S-CLASS

Встановлюючи стандарти елегантності, комфорту і безпеки: Mercedes-Benz S-Class завжди був уособленням розкішного седана. Крупний план на семи портретах - і написана від руки записка головного дизайнера Daimler AG Гордена Вагенера.

Текст: ТОМАС ГІЕСЕФЕЛД ФОТО: МАЙК МЕСР



1972-1980 СЕРІЯ 116

Головний дизайнер: Фрідріх Гейґер

Перший седан, офіційно визначений як S-Class, був випущений в кількості 473 035 одиниць з 1972 по 1980 рік без будь-яких серйозних візуальних змін і вперше з дизельним двигуном для США. Ця модель визначає активну та пасивну безпеку протягом багатьох років. Як і у попередника, доступна система очищення фар. Топова модель - 450 SEL 6.9.



1979–1991

СЕРІЯ 126

Головний дизайнер: Бруно Сакко

Седан S-Class 1980-х років з плоскою похилою панеллю облицювання радіатора перевершив найвищі стандарти безпеки та ефективності. Бампери елегантні, але більш легкі. Під капотом встановлено нові двигуни, а за ним сховані щітки склоочисників.



1991–1998 СЕРІЯ 140

Головний дизайнер: Бруно Сакко

Версія S-Class 1990-х оснащена 6-, 8- та 12-циліндровими двигунами. Решітка радіатора характеризує обличчя декількох поколінь S-Class, одночасно підкреслюючи їх стилістичну спадкоємність. З ESP це покоління S-Class представляє революційні інновації в області безпеки в автомобільній промисловості.



1998–2005 **СЕРІЯ 220**

Головний дизайнер: Бруно Сакко

Наповнений технологіями: цей S-Class використовував більше 30 нових розробок з 340 патентами. Опціонально доступна система управління і індикації COMAND і система круїз-контролю з DISTRONIC. У 2002 році була додана система превентивного захисту пасажирів PRE-SAFE®.



2005–2013
СЕРІЯ 221

Головний дизайнер: Пітер Пфайффер

Підвіску ACTIVE BODY CONTROL було вдосконалено з метою мінімізації рухів кузова. Асистент нічного огляду висвітлює дорогу інфрачервоним світлом, що дозволяє рано виявляти небезпеку. На додаток до комплексних допоміжних систем вдосконалений адаптивний круїз-контроль передбачає безпечну дистанцію.



2013–2020
СЕРІЯ 222

Головний дизайнер: Горден Ваґенер

Цей S-Class є першим у світі автомобілем, який освітлює шлях попереду лише світлодіодами. Повна відсутність лампочок значно зменшує споживання енергії. Удосконалена пневмопідвіска AIRMATIC входить в базову комплектацію всіх моделей.



2020
СЕРІЯ 223

Головний дизайнер: Горден Ваґенер

Алгоритми навчання дозволяють функціям автомобіля реагувати на мову тіла водія. Задні колеса керовані. Перша у світі задня фронтальна подушка безпеки для серійних авто, розширює захист пасажирів, що сидять на другому ряді сидінь у подовженій версії. Модель випускається на найсучаснішому заводі Mercedes-Benz, «Factory 56».

Новий S-Class
НАЙБАЖАНІШИЙ
АВТОМОБІЛЬ
У СВІТІ,
який ми створювали



ГОРДЕН ВАГЕНЕР,
головний дизайнер Daimler Group

ЩЕ ДО ОФІЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ НАЗВИ S-CLASS, MERCEDES-BENZ ФОРМУВАВ КЛАС РОЗКІШНИХ АВТОМОБІЛІВ НАСТУПНИМИ МОДЕЛЯМИ:



1903–1905
MERCEDES SIMPLEX 60 HP
Інженер-дизайнер:
Вільгельм Майбах



1928–1939
MERCEDES-BENZ
NÜRBURG (W 08)
Інженер-дизайнер:
Фердинанд Порше



1951–1954
MERCEDES-BENZ 220 (W 187)
Стиліст та головний
дизайнер:
Герман Аренс



1954–1959
MERCEDES-BENZ 220/220 S -
220 SE (W 180, W 128)
Головний дизайнер:
Фрідріх Гейгер



1959–1965
MERCEDES-BENZ 220 -
300 SE LONG (W 111, W 112)
Головний дизайнер:
Пол Брак



1965–1972
MERCEDES-BENZ 250 S -
300 SEL 6.3 (W 108, W 109)
Головний дизайнер:
Пол Брак

Тільки Mercedes-Benz міг побудувати такий автомобіль: у новому S-Class 223 серії Mercedes-Benz представляє вражаючі технологічні рішення та відкриває широкі горизонти інновацій для класу люкс. З моменту посадки в авто пасажирів відчувають тонкий дотик розкоші, що втілено в кожній деталі інтер'єру. Це набагато більше, ніж просто неймовірно зручні «м'які подушки» на шийних опорах з масажем.

Особлива репутація, якою користується S-Class у всьому світі, вже давно тримається на найвищому рівні розкоші, комфорту та безпеки, який завжди пропонувала ця модель. Просто подивіться на нашу фотогалерею: S-Class — це ікона автомобілебудування. І задовго до того, як їх знакова назва була офіційно використана (див. зображення зліва), моделі-попередники не лише посіли перше місце на подіумі авто класу люкс, а й практично програмували технологічний прогрес в автомобільній техніці. Це стосується Mercedes Simplex, концепція якого зробила можливим сучасний автомобіль на початку XX століття, і нововведення для якого встановили планку комфортної та безпечної експлуатації автомобілів. На зорі існування бренду Mercedes-Benz саме модель Нюрбург своєю солідністю та надійністю закріпила його досконалу репутацію в автомобільному класі люкс. На початку 1950-х років Туре 220 (W 187) ознаменував повернення компанії до цього глобально важливого сегменту ринку, а її наступник ознаменував вихід у світ нових самодостатніх, ефективних автомобілів, що пропонують більше простору і огляду. Моделі Fintail, з їхніми надзвичайно інноваційними кузовами, встановлюють стійкі стандарти безпеки в дорожньому русі в 1960-х роках. Позначення «S-Class» офіційно використовується Mercedes-Benz з 1972 року і відрізняє автомобілі з 6- і 8-циліндровими двигунами від інших легкових автомобілів. Завжди красиві моделі від 250 S до 300 SEL 6,3 у 1965 році також досягли цього, навіть без спеціального позначення.

Відтоді вибір тільки між Mercedes і S-Class. Це здавалося чимось абсолютно новим для вулиць 1970-х. У своєму виданні від 21 серпня 1975 р. відомий автомобільний журнал «auto motor und sport» (випуск 21/1975) оголосив провідну модель «найкращою машиною у світі». Наступник 126 серії з'явився в 1979/80 рр. в умовах суттєвої зміни цінностей. Пріоритет отримали екологічні та енергетичні теми, а соціально престижніше стало применшувати значення автомобілів. Дизайн, який розробляв Бруно Сакко, поєднував культивовану елегантність з останніми інноваціями в аеродинаміці та полегшеною конструкцією, роблячи цей S-Class флагманом люксових седанів десятиліття. Настільки, що він і донині вважається класикою.

У 1991 році для S-Class почалася нова глава. З серією 140 на ринку вийшов просторий і, через відмову від усіх репрезентативних декоративних елементів, спочатку часто неправильно зрозумілий, але дуже функціональний автомобіль. Такий S-Class, доступний з широким спектром силових агрегатів, мав успіх у всьому світі. Третій S-Class з-під пера Бруно Сакко, серія 220 у 1998 році, ознаменував відхід від будь-яких гострих країв і інтерпретував елегантність як стриману, доброзичливу рису характеру. Передова електроніка гарантувала високу безпечну та комфортну функціональність. У серії 221, представленої в 2005 році, керівник відділу дизайну Пітер Пфайффер виділив чітку стильну лінію і підкреслив її за допомогою «м'язистого» дизайну передньої і задньої частин. Вміле поєднання всіх характеристик цього S-Class оцінили як пасажирів, так і водіїв.



«ЧУТТЄВА ЧІТКІСТЬ»

Саме таку назву отримала філософія дизайну Гордена Ваґенера, головного дизайнера Daimler AG. На ескізі зображено S-Class нової 223-ї серії.

У серії 222 незліченні компоненти були зібрані в ідеально скоординоване ціле. Головний дизайнер Горден Ваґенер реалізував свою стилістичну концепцію «чуттєвої чіткості». До речі, S-Class тоді став першим автомобілем у світі, який заздалегідь зміг виявляти нерівності на дорозі. Наша фотогалерея показує, що у S-Class 2020 року мають місце деякі величезні очікування, які здебільшого були задані не ким іншим, як його власними попередниками, очікування, які потрібно виправдати. І це вдалося зробити найбільш інтригуючим способом, і тут вказані деякі особливості.

Відчуйте, подивіться, понюхайте, почуйте — усі органи чуття стимулюються індивідуально. Активне освітлення навколишнього середовища — це також корисна підтримка нових, чітко представлених систем допомоги водієві. Перша у світі задня фронтальна подушка безпеки для серійних авто, розширює захист пасажирів, що сидять на задніх сидіннях у подовженій версії. Превентивний захист забезпечується тим, що кузов автомобіля піднімається за десять частки секунди в разі неминучого бокового удару. Рульове управління задніми колесами є втіленням комфорту в

управлінні, так само як і швидке бездротове оновлення програмного забезпечення, що охоплює до 50 електронних компонентів і мультимедійну систему MBUX. Очікується, що з середини 2021 року новий S-Class зможе їздити автономно при навантаженому трафіку на відповідній німецькій автомагістралі зі швидкістю до 60 км/год. Лімузин для поїздок з водієм від Mercedes-Maybach був представлений в кінці 2020 року. Також буде високопродуктивна версія від Mercedes-AMG.

ДВОЄ ЧОЛОВІКІВ НА ШВИДКІСНІЙ ТРАСІ

Філіпп Шимер
та Йохен Германн –
частина нової
команди керівництва
Mercedes-AMG.

Ми зустрілися
з ними в Аффальтербаху,
щоб поговорити.

Інтерв'ю: ЙОРГ ГЕУЕР Фото: ТОМ КЬОНІГ



Філіпп Шимер (зліва) та Йохен Германн (справа) стали до керма в Mercedes-AMG у серпні 2020 року і на повній швидкості ведуть автомобільний бренд суперкарів у майбутнє. Їхня головна мета: поєднання продуктивності та цінностей сталого розвитку.

Вони знайомі й цінують один одного вже дванадцять років, і при першій зустрічі зрозуміло — їм цілком спокійно працювати разом — вони мають багато спільних планів, яких, безумовно, можуть досягти. Філіпп Шимер, 56 років, голова правління (CEO) Mercedes-AMG з 1-го серпня 2020 року та Йохен Германн, 52 роки, головний технічний директор (CTO). Обидва ведуть Mercedes-AMG під своїм керівництвом у майбутнє. Шимер та Германн працювали в Daimler AG протягом десятиліть. Філіпп Шимер — експерт із продажів, Йохен Германн — пристрасний технік. Обидва спортсмени, і, що важливіше — командні гравці: Шимер довгий час був футболним капітаном і плеймейкером; Германн досі регулярно грає в атаці, забиваючи голи бутсами і головою на футбольному полі. Шимер, зріст 1,84 метра, у білій сорочці поло та чорних кросівках. Германн — 1,87 метра, у чорній сорочці поло та білих кросівках.

Вітаємо з новими посадами на чолі Mercedes-AMG.

Як довго ви цікавитесь спортивними автомобілями?

Філіпп Шимер (ФШ): Щиро дякую. В основному, я цікавився спортивними і гоночними автомобілями, напевно, стільки, скільки себе пам'ятаю. Ще коли я був маленьким хлопчиком років 10-12, я завзято дивився і збирав автомобільні журнали. І я також досить добре грав у гру Autoquartet: робочий об'єм, циліндри, потужність, довжина, маса, від нуля до ста ... Я все ще пам'ятаю, що у грі був Mercedes-Benz C 111. На той час ця картка була майже неперевершеною.

Йохен Германн (ЙГ): Так, автомобільні квартали! Пам'ятаю, я теж любив цю гру. Я теж з раннього віку захоплювався спортивними автомобілями, особливо суперкарами. Я, мабуть, ще в 15 років читав більше журналів про машини, ніж читаю сьогодні. Висока потужність, максимальна швидкість, аеродинаміка і, звичайно, дизайн — все в цьому мене зачарувало.

Модель Mercedes-AMG GT Black Series

(на фото згори)
Споживання палива (у місті/заміський режим/в комбінованому циклі):
16.8/10.4/12.8 л/км*
Викиди CO₂ в комбінованому циклі:
292 г/км*

* Значення варіюються залежно від обраної комбінації колісних дисків/шини.



Динаміка водіння стала моїм улюбленим заняттям, моєю величезною пристрастю. Єдина реальна причина, по якій я вивчав аерокосмічну інженерію в Штутгартському університеті, тому що знав, що тільки вивчивши це, можна будувати автомобілі. І це була моя мета.

У вас були кумири?

ФШ: Ще будучи підлітком, я прочитав багато книг і біографій всіх легенд гонок. Аргентинець Хуан Мануель Фанхіо, який п'ять разів ставав чемпіоном світу в перші роки Формули-1, став моїм фаворитом. Пізніше я зустрівся з ним в Аргентині. Це було для мене незабутнім, тривалим і дивовижним досвідом. Фанхіо був дуже простим, приємним хлопцем.

ЙГ: Багато різних паралелей між моїм і його життям насправді досить цікаві. У юності я також ріс із Формулою-1 — мій батько завжди дивився зі мною перегони по неділях. У якості прикладу наслідування для мене також був пілот Формули-1: Нікі Лауда. За свою кар'єру я перетинався з ним кілька разів. Що мені в ньому найбільше сподобалося? Він уважно слухав і завжди дуже хотів вчитися. Я зустрічав у своєму житті дуже мало людей з таким технологічним мисленням, як у нього.

Унікальний кумир: для Йохена Германна, зокрема, легенда Формули-1 Нікі Лауда, якого не стало в 2019 році, є його джерелом натхнення і зразком для наслідування. В останні роки їх професійні шляхи не раз перетиналися.

Якби вам треба було описати себе кількома реченнями, що б ви сказали?

ФШ: Я командний гравець, капітан команди, мотиватор. Я дуже нетерплячий і креативний. Мені не вдається сидіти на місці, я завжди хочу все вдосконалити.

ЙГ: Я вважаю себе баламутом, повним енергії. Завжди хочеться перейти до наступної проблеми та вирішити її якомога швидше. Я ніколи не міг сидіти без діла. Навіть у відпустці.

Ваша реакція, коли ви дізналися, що будете генеральним директором і технічним директором всесвітньо відомого бренду високопродуктивних автомобілів?

ЙГ: Я добре пам'ятаю, що була субота. У мене вдома була вечірка, аншлак, коли задзвонив мій телефон. Мене запитали, чи можу я увявити себе частиною нової команди керівників Mercedes-AMG? Звичайно, міг! Після цього телефонного дзвінка я відвів дружину вбік і сказав їй, що мені щойно дзвонили: «Ні, хвилюватися не варто, нічого поганого. Але я мав це для себе якось перетравити, я хотів відійти на кілька годин». Пішов з вечірки, взяв велосипед і поїхав у гори. Лише згодом я сказав дружині, що мені запропонували роботу в AMG. ФШ: Спорт дав мені глибоку жагу перемоги. Я можу програти, але мої амбіції і самооцінка спонукають мене бути переможцем. Бути нагорі. Я вже працював у Mercedes-Benz у Бразилії з 2013 року і відповідав за весь бізнес в Латинській Америці. Це було для мене найвищою точкою у роботі. Я думав, що краще бути не може. Але тоді, коли мені зателефонували в Сан-Паулу і запитали, чи не хочу я стати генеральним директором AMG, я подумав: «Вау, чудово, може бути краще!» Я й мріяти про це не насмілювався.

Вести Mercedes-AMG у майбутнє, безумовно, одна з найдивовижніших робіт у всій автомобільній промисловості, але і одна з найскладніших.

Як ви ставитесь до цього завдання?

ЙГ: Ну, як технік, скажу: це моя абсолютна робота мрії — щоб мені дозволили сформувані такий стійкий та сильний бренд.

ФШ: Для мене обіймати цю посаду — абсолютна честь. Нести відповідальність за подальший розвиток Mercedes-AMG, вести компанію вперед з відданістю і на повній швидкості — це неймовірно. Я надзвичайно поважаю виклик, що нас чекає, але також маю впевненість, що ми можемо це зробити. Безсумнівно — ми можемо!

Як ви збираєтесь далі розвивати сильні сторони AMG і, перш за все, глобальну привабливість бренду?

ФШ: Зараз, звичайно, важливо ввести AMG в електричну еру. Ми також хочемо позиціонувати себе як виробник високопродуктивних електромобілів. >

«Я командний гравець,
капітан команди, мотиватор.
Я дуже нетерплячий
і креативний.
Мені не вдається
сидіти на місці, я завжди
хочу все вдосконалити»

Філіпп Шимер,
CEO Mercedes-AMG



«Я вважаю себе баламутом,
повним енергії.
Завжди хочеться
перейти до наступної
проблеми та вирішити
її якомога швидше.
Я ніколи не міг
сидіти без діла.
Навіть у відпустці»

Йохен Германн,
CTO Mercedes-AMG



Одним із наших пріоритетів, безумовно, буде пропонування ще більшої кількості моделей для колекціонерів та ентузіастів у вищому сегменті. Попит є. Наразі бачимо це на прикладі нещодавно випущеного AMG GT Black Series. Зараз навіть один стоїть за дверима. На мою думку, це ідеальний суперкар.

ЙГ: Поєднання продуктивності та підтримки сталого розвитку — це наш пріоритет. Я переконаний, що ми завжди будемо високопродуктивним брендом. Електрифікація — це не загроза, це можливість.

Чи є у вас відмінності в баченні того, як розвивати Mercedes-AMG на різних ринках?

ФШ: Важливо, щоб бренд однаково позиціонувався у всьому світі, як марка чисто спортивних автомобілів, але переваги продукту можуть різнитися в регіонах. Ринок, що розвивається, в Китаї, наприклад, без сумніву, є особливим викликом, а також можливістю, оскільки там просто ще немає напрацьованого досвіду, як, наприклад, у Європі чи США. Розвивати Mercedes-AMG у Китаї настільки ж успішно, як і на інших світових ринках, безумовно, є одним з найбільших викликів, що стоїть перед нами.

Чи охоплюєте ви нові цільові групи, покупців та шанувальників більше за рахунок такого аспекту, як стиль життя, ніж за рахунок продуктивності?

ФШ: Mercedes-AMG має давно визнану позицію у світовій гоночній спільноті завдяки своїм моделям та ДНК автоспорту. Настав час для розширення. Ми також бачимо потенціал розвитку в аспекті способу життя, так і в цільовій групі жінок. Тут відкриваються значні можливості, і у нас вже є деякі ідеї продуктів, які поєднують в собі продуктивність і зручність повсякденного використання.

Як збираєтеся робити брендову розкіш Mercedes-AMG ще привабливішою для клієнтів?

ЙГ: Ми маємо технічний досвід, не йдемо на компроміси, і ми робимо неможливе можливим.
ФШ: Більше того: ми молодша компанія, ніж наші конкуренти, маємо набагато більше здібностей до розвитку, а також завжди маємо приємні сюрпризи.

Чи будуть люди все ще говорити про кінські сили і прискорення через п'ять років? Або що робить розкішний спортивний автомобіль з гоночними генами настільки привабливим?

ФШ: Люди, особливо в швидко зростаючому спортивному сегменті, напевно захочуть повеселитися, отримати гострі відчуття і видатні результати і через п'ять або десять років. Що рухає ними, ще належить з'ясувати. Ми працюємо над цим.

ЙГ: Ходові якості самі по собі вже є предметом розкоші, і я повністю переконаний, що вони залишаться актуальними.

AMG на 1300 кв. м.: перший Центр досвіду AMG відкрився у 2020 році поблизу Шанхаю, на міжнародній автоспортивній трасі Чжецзян, з інтерактивною зоною відпочинку, гоночними симуляторами, дванадцятьма функціональними та чотирма виставковими зонами.



Гюнтер Гофшульт також став членом ради директорів на посаді фінансового директора в серпні 2020 року. Він працював у Daimler Group з 1995 року, а з 2014 року відповідав за контроль продукту і проекту S-Class, перш ніж у 2017 році взяв на себе відповідальність за контроль продукту та розробку систем приводу легкових автомобілів.

Якої ділової поїздки ви особливо чекаєте?

ФШ: Китай. Ми відкрили перший у світі Центр досвіду AMG лише за дві години їзди від Шанхаю. Він займає 1300 квадратних метрів і має інтерактивну зону відпочинку, гоночні симулятори, а також дванадцять виставкових майданчиків. І це по сусідству з міжнародним автодромом Чжецзян.

ЙГ: Я з нетерпінням чекаю декількох презентацій автомобілів, зокрема моделі AMG нового S-Class. І унікального «Project ONE».

Ви познайомились з легендарними засновниками AMG Гансом Вернером Ауфрехтом та Ерхардом Мельхером. Що ця зустріч означає для вас?

ФШ: Так багато! Якби обидва вони через три роки сказали нам, що ми до того моменту зробили гарну роботу, це було б найбільшим визнанням для мене особисто.

ЙГ: Так, це було би, як отримати рицарське звання! <

Майбутнє Mercedes-AMG: це інтерв'ю — початок серії матеріалів, у кожному випуску ми представлятимемо основні факти та інновації Mercedes-AMG, а також найновіші високопродуктивні автомобілі.



Серце електромобільності

Майбутнє за електромобільністю — і вирішальне значення для цього мають автомобільні акумулятори. З чого зроблені батареї? Наскільки вони стабільні? І як вони гарантують, що електромобілі підходять для повсякденного використання? Сім важливих питань з відповідями.

Текст: РЕДАКЦІЙНА ГРУПА.



ФОТО: MERCEDES-BENZ AG, GETTY IMAGES

Модель
Mercedes-Benz
EQ 250

Споживання енергії
в комбінованому циклі:
(кВт·год/100км)¹:
15.

Викиди CO₂
в комбінованому
циклі (г/км)¹:
0

Що у них всередині?

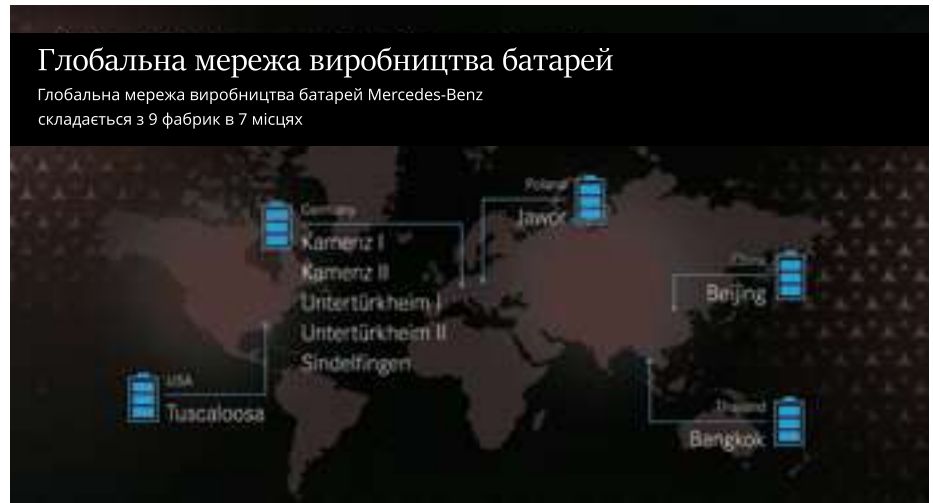
Кілька елементів. Кожен елемент має позитивний електрод, який зазвичай містить нікель, марганець і трохи кобальту, а також негативний електрод із графіту. Електрони рухаються вперед-назад між ними. Так — дуже спрощено — працює літій-іонний акумулятор. Для Mercedes-Benz формування електричного парку, що впишеться в концепцію сталого розвитку, починається з самого початку виробничо-збутового ланцюгів — відповідального отримання і обробки сировини. Одне особливо важливо для дотримання соціальних стандартів та прав людини в процесі видобутку корисних копалин: прозорість по всьому ланцюжку поставок. Наприклад, Daimler проводить всебічний аудит ланцюгів поставок кобальту для всіх своїх постачальників акумуляторних елементів відповідно

до основних принципів ОЕСР — аж до рудника. Також передбачені заходи щодо забезпечення відповідального та стабільного постачання сировини: це означає, що в майбутньому Mercedes-Benz буде використовувати лише акумуляторні елементи, що містять кобальт і літій від сертифікованих гірничодобувних компаній. Навіть виходячи за межі ланцюга поставок, Mercedes-Benz також прагне покращити довгострокові умови життя місцевого населення у відповідних шахтарських районах та сприяти позитивному розвитку цих регіонів, наприклад, безпосередньо підтримуючи місцеві гуманітарні організації.



ФОТО: MERCEDES-BENZ AG

2



Де виготовляються батареї?

Окремі акумуляторні елементи, наприклад, для моделей EQ, Mercedes-Benz купує на світовому ринку, що забезпечує доступ до новітніх технологій. У майбутньому акумуляторні елементи також будуть вироблятися в Німеччині – на абсолютно нових заводах двох партнерів – із використанням 100% відновлюваних джерел енергії, таких як енергія вітру, сонця та води. На наступному етапі елементи збираються в блоки на одному із заводів з виробництва акумуляторів у глобальній

виробничій мережі Mercedes-Benz. Одним із прикладів цього є дочірнє підприємство Assumotive в Каменці, маленькому містечку, розташованому в Саксонії (Німеччина). На останньому етапі зібрані акумулятори встановлюються в гібриди, які заряджаються, або в повністю електричні моделі на заводі з виробництва автомобілів, такому як завод Mercedes-Benz в Бремені.

Несправна батарея. Що робити?

Mercedes-Benz випускає всі свої моделі EQ із гарантією бездоганно працюючої високовольтної батареї, дійсною протягом восьми років або 160 000 кілометрів, залежно від того, що настане раніше. Гарантія також покриває втрату ємності акумулятора.

У малоймовірному випадку, коли виявляється втрата ємності в акумулятора, одним з доступних варіантів є ресурсозберігаюча технологія відновлення. Дефектні елементи видаляються зі старої батареї, а потім замінюються новими. Це означає, що близько

95% «старої» батареї можна продовжувати використовувати, що корисно для навколишнього середовища: таким чином можна знизити споживання ресурсів і викиди CO₂, тим самим максимально збільшуючи загальний життєвий цикл батареї. Відновлені батареї також можна використовувати в якості недорогих оригінальних запасних частин. Їх ємність можна перевірити, і якщо вона опуститься нижче допустимого мінімуму, їх не повернуть під капот.

3



4

Що робити із непридатними батареями?

Літій-іонні акумулятори, ємність яких робить їх непридатними для процесу відновлення, можуть бути використані для інших цілей: у стаціонарних системах накопичення енергії, так званих системах зберігання вторинного використання. Великомасштабні сховища відіграють важливу роль в енергетичному переході до замкнутого циклу. Це пов'язано з тим, що вони допомагають збалансувати коливання в електромережі, спричинені подачею енергії від відновлюваних джерел. Компанія Mercedes-Benz Energy продемонструвала це на одному з найбільших у світі сховищ вторинного використання, яке було підключено до електромережі в Люнені в 2016 році. Тисяча акумуляторів з'єднана між собою, щоб виробити електроенергію

в кількості 13 мегават-годин. Це відповідає щоденним потребам в електроенергії 2300 домогосподарств. Використання акумуляторів у великомасштабних сховищах підвищує економічну ефективність батарей, значно покращуючи їх екологічний баланс.

Крім того, можливо, що в майбутньому сховища вторинного використання, розташовані поруч з громадськими зарядними станціями, такими як станція в Люнені, також будуть підтримувати мережу. Підраховано, що колишні автомобільні акумуляторні батареї у великих сховищах зберігання можуть подавати енергію ще протягом десяти років, перш ніж вони будуть відправлені в центр переробки.

5

Що робити, якщо нічого не працює?

Переробка автомобільних акумуляторів технічно не є проблемою. Існує кілька різних способів. Наприклад, плавлення батарей. Цей процес дозволяє переробляти до 70% компонентів. Крім того, коефіцієнт відновлення окремих речовин, таких як кобальт, може становити навіть більше 90%. Інший спосіб переробки автомобільних акумуляторів – подрібнення, що дозволяє до 96% усіх компонентів використовувати вторинно. Батареї подрібнюються до стану порошку в спеціальному шредері, наповненому інертним азотом. Кобальт і літій можна розчинити, очистити і відновити у вигляді солей.

Необхідна досить велика кількість використаних акумуляторів, щоб можна було

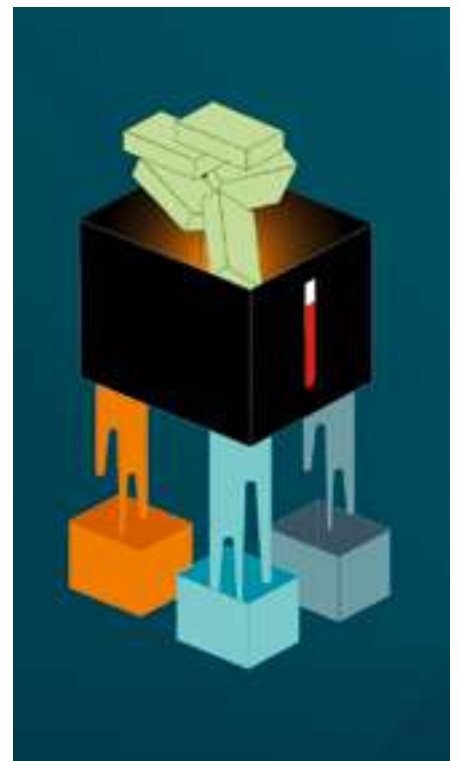
економічно ефективно експлуатувати промислові підприємства з переробки відходів. Експерти прогнозують, що через 20 років, ймовірно, буде достатньо переробленого матеріалу. Попит на електромобілі неухильно зростає, і, як наслідок, світове виробництво літій-іонних батарей для використання в транспортних засобах вже збільшилася в десять разів за останні десять років.

Зрештою, як тільки акумулятор пройшов процес переробки, його життєвий цикл закінчується, і електромобільність робить ще один важливий крок вперед на шляху до сталого розвитку.



МЕХАНІЧНИЙ ПРОЦЕС

Модулі акумуляторів подрібнюються в гранули, а сировина потім хімічно розчиняється.



ТЕРМАЛЬНИЙ ПРОЦЕС

Той же принцип, але інший метод: компоненти також розділяються під час плавлення.





«Бренди – це нові рок-гурти»

Німець Девід Фішер вже ламає кордон між вуличним одягом і розкішною модою у 2005 році в своєму блозі Highsnobiety. Він був одним з перших, хто зробив ставку на тенденцію, яка в даний час приголомшує світ люксових брендів

Інтерв'ю: ГЕНДРІК ЛЕЙКБЕРГ
Фото: КРИСТІАН ВЕРНЕР

«Ми дуже рано почали руйнувати кордони»

1 Головний дизайнер Mercedes-Benz Горден Ваґенер створив G-Class у співпраці з дизайнером Вірджиллом Абло. **2** Нещодавнє відкриття Девіда Фішера: ювелірні вироби від невеликої мануфактури Werkstatt:München, яка не афішує себе, створює високоякісні прикраси для модних брендів. **3** У книзі «Нова розкіш» редактори пояснюють концепцію розкоші, яку сформував Highsnobiety. **4** Кросівки, зроблені у співпраці бренду Virgil Abloh's Off-White та Nike.



1



2



3



4

Коли у 2005 році Девід Фішер створив блог Highsnobiety, то не думав, що через 16 років він охопить мільйонну аудиторію у всьому світі. Особисте захоплення певними речами з вуличного одягу та розкішних брендів допомагало Фішеру нетрадиційно вести блог, недбало змішуючи дорогі розкішні товари та кросівки широко популярних спортивних марок. Те, що тоді було нетрадиційним поглядом на світ моди, зараз спонукає навіть такі світові корпорації, як Mercedes-Benz – співпраця з Вірджиллом Абло, видатним представником нового покоління дизайнерів, тому приклад. Роботи Абло аудиторія Highsnobiety поглинає, як творчість поп-зірки незалежно від того, чи створює він нову чоловічу колекцію для Louis Vuitton Men, чи розробляє нову пару кросівок для Nike. Молода і заможна цільова група, в яку входять представники покоління Z і мілленіали (у віці від 18 до 36 років), змінює підхід компаній до створення своєї продукції. Окрім якості та ціни, історія товару тепер відіграє помітнішу роль, а також спосіб мислення, за допомогою якого бренд виробляє та продає продукт. Все це надає товару культурної привабливості, яка набуває все більшого значення при прийнятті рішень про покупку. Загалом, це зміщення фокусу створило нове розуміння розкоші. Девід Фішер визнав цю тенденцію дуже рано і, таким чином, вплинув на нове покоління шанувальників моди.

Містере Фішер, що таке розкіш?

Я не маю простої відповіді на це питання. Думаю, сьогодні кожен має свій власний погляд на це. Розкіш може бути особливою подією, наприклад, довгоочікуваним святом. Для інших це може означати придбання дорогої куртки або володіння парою кросівок обмеженого випуску. В основному стає все більш очевидним, що аура розкоші більше не створюється ціною, особливою майстерністю чи покладанням лише на традиції бренду. Молода цільова група, яка налічує більшість читачів Highsnobiety, бачить розкіш по-новому. Я сам відчуваю себе між цими поколіннями. Я перебуваю під впливом «старого» світу в моєму розумінні розкоші, але я знаю, що володіння парою кросівок обмеженого випуску також може означати розкіш – навіть якщо вони недорогі.

Великі спортивні бренди часто навмисно виробляють менше, щоб зробити свою продукцію бажанішою, і, тим самим, відмовляються від обсягу продажів, хоча насправді це і не обов'язково.

Справжня розкіш майже завжди пов'язана з обмеженнями. Це може бути через використання рідкісної сировини, але останнім часом обмеження створюють штучно. Це стратегія, типова для нової розкоші: цілеспрямований дефіцит збільшує бажаність. Потім це переходить на інші продукти. Візьмемо приклад з діамантами. Вони, природно, рідкісні. Коли покоління віком від 20 до 30 років торгує парою Nike Air Jordans за 1000 євро на платформах для перепродажу, таких як StockX або навіть eBay, це відповідає ціні пари



Фішер приділяє велике значення естетиці в офісах.

<
Ці товари символізують розуміння розкоші медіа-брендом Highsnobiety. Більше на: highsnobiety.com

взуття Balenciaga або Gucci, класичних брендів класу люкс. Отже, гроші і бажання людей витратити значні кошти на моду сильніші, ніж будь-коли. Ми дуже рано підхопили цю тенденцію, допомогли сформувати її і супроводжували. Книга «Нова розкіш» описує цей розвиток подій — і опосередковано історію Highsnobiety.

Ви створили Highsnobiety у 2005 році як блог для любителів кросівок. Тим часом він став міні медіа імперією. Мільйони читачів щодня відвідують ваш веб-сайт та соціальні мережі. У чому секрет вашого успіху?

Я розпочав блог, бо був фанатом. Мені особливо сподобався вуличний одяг з Америки та Японії, Токіо зокрема. Однак, як на європейця, на мене завжди впливала класична розкіш французьких та італійських елітних брендів. Я дуже рано об'єднав ці два світи на Highsnobiety — і я чітко вдарив по нерву. Чому б не поєднати кросівки від Nike з сумкою від Louis Vuitton? Або годинником Rolex? Наскільки я розумію, вони завжди ходили разом. Це означало, що ми з командою дуже рано почали руйнувати кордони. У той час, однак, зацікавлені бренди насправді не зрозуміли, що для них готовий відкритися великий ринок.

Надзвичайно успішна співпраця між Louis Vuitton і Supreme змінила все це. Supreme — нью-йоркський бренд одягу, який вважається культовим, особливо скейтерами і хіп-хоперами. Найбільш несподіваний партнер для розкішного гіганта.

Обидва бренди чудово втілюють світи, з яких походять. Louis Vuitton має більш ніж 100-річну традицію виробництва сумок. Їхня продукція стала бажаною завдяки майстерності, ціні та їхній історії. Supreme також був по-своєму розкішний, оскільки бренд завжди працював із суворими обмеженнями. Іноді шанувальникам доводилося стояти в черзі біля кількох магазинів Supreme по всьому світу, щоб бути першими в черзі на новий «дроп». У той же час ті, хто чекає, навіть не могли бути впевнені, що дійсно отримають бажану толстовку з капюшоном. Ця жага володіти рідкісними творами завжди мене захоплювала. Пошук нових речей — це те, що змусило мене почати Highsnobiety. Зовсім недавно я виявив виробника ювелірних виробів Werkstatt:München. Його засновник Клаус Ломайер роками робить прикраси для авангардної модної марки. Штаб-квартира компанії знаходиться на задньому дворі. На дверях немає таблички. Покупці і так знають, навіщо вони до нього приходять. Ось що мені в цьому подобається. >

Але такі реальні відкриття стали рідкістю — аудиторія Highsnobiety в основному знаходить своє натхнення в Instagram, чи не так?

Так, це так, і це також змінює призначення Highsnobiety. Практично неможливо щось ще відкрити, тому що хтось вже зробив це в Instagram до вас. Я сам часто гублюся в Instagram, перескакуючи з акаунта на акаунт. На відміну від десяти років тому, Highsnobiety тепер намагається надати контексту таким явищам і модним тенденціям. Ми хочемо пояснити нашій спільноті, чому щось важливе і чудове, чому ви повинні звертати увагу на певні тенденції та продукти.

Ця культура хайпу, в якій спеціальні товари можна купувати лише в обмежених кількостях, призвела до зростання тенденції на колаборації. Співпраця з художниками, естрадними зірками чи дизайнерами збільшує бажаність вже створеного

лімітованого товару. Принцип, якому Mercedes-Benz залишився вірним у співпраці з Вірджилом Абло. Які характерні риси успішної колаборації?

Важливо діяти щиро. Чому оцінка співпраці має сенс? Зв'язок з модою є давньою традицією Mercedes-Benz завдяки партнерству з Тижнями моди. Вірджіл Абло завжди був великим шанувальником Mercedes, що створювало стимул для співпраці. Якщо цієї природної єдності немає і бренди використовують занадто багато ярликів, це негативно позначиться на бажаності товару. І ми це знаємо від наших читачів: вони — вимоглива цільова група, і в той же час їхня лояльність набагато більша, ніж раніше. Це також відкриває можливості: чим чіткіше я позиціную бренд — навіть з таким політичним забарвленням, як рух Black Lives Matter — тим більше уваги він отримає. Прийняття такої позиції може викликати поляризацію. Врешті-решт, це принесло нам більше шанувальників і послідовників, ніж ми втратили. Ось як працює новий медіасвіт.

ФОТО: HIGHNOBIETY ЗОБРАЖЕННЯ 1, 2 АВТОР: СІДНЕЙ ГОР, ФОТОГРАФ ЕДРІЕН РАКЕЛЬ, СІЛІСТ КОРІ СТОКС
ЗОБРАЖЕННЯ З АВТОР: КРИСТОФЕР МОРЕНСІ, ІЛЮСТРАЦІЯ: ТОМ БАЧЕЛ



« На обкладинці останнього випуску журналу Highsnobiety репер Lil Nas X.

< Якісно розроблений та надрукований журнал доповнює цифрові канали Highsnobiety.

> Художньо оформлені баскетбольні м'ячі: скульптура Тіррелла Вінстона в офісі Highsnobiety у Берліні.

І в цьому новому світі бренди мають вищий, ніж будь-коли, статус.

Покоління Z і мілленіали сьогодні висловлюють себе через бренди так, як молодь звикла виражати себе через футболки з назвами улюблених гуртів. Бренди — це нові гурти, вони мають статус поп-зірки та подібну культурну силу. Ця сила виникла насамперед завдяки такому чіткому позиціонуванню.

У цифровому світі ви маєте величезне глобальне охоплення, але журнал Highsnobiety виходить двічі на рік. Чому так?

Журнал — це не про охоплення. Однак друк має велику вагу. Журнали мають певний авторитет і харизму, яких просто не мають цифрові канали. І як засіб масової інформації, ми також демонструємо ним певний авторитет. Звичайно, якість продукції у журналі — фото, статті — дуже висока. Це для нас важливо, але так само й відчуття. У наш час це щось особливе і бажане для покоління, яке виросло з Інтернетом. Як крута візитна картка, яку можна взяти з собою. І для багатьох молодих художників, яких ми представляємо, друкowana обкладинка - це те, чим вони дуже пишаються.

Що особливо важливо для брендів у цьому складному медійному світі?

Бренди повинні знову і знову надихати людей і бути на зв'язку з аудиторією. Наші читачі вже звикли до цього. І всього за кілька років вони стануть частиною групи населення з найбільшою купівельною спроможністю. Вони вже мають більше наявного доходу, ніж більшість інших поколінь. Ось чому зміна у розумінні розкоші є настільки важливою: покоління 20-30-ти років перетворює її, змінює на майбутнє і, певним чином, змінює світ разом з нею. Оскільки моду та молодіжну культуру завжди формують молоді люди, вони також завжди задають тон розвитку світу в цілому. <



«Бренди мають надихати людей знову і знову».

ДРАЙВ

G



JACOBO & MARÍA ÁNGELES

Віва, Мексика!

Ми взяли G-Class й попросили місцевих художників Якобо та Марію Ангелес розмалювати його в кольори древньої сапотецької культури — поєднання традицій та інновацій із надзвичайно красивим результатом. Покатаємось!

Текст: ЕРНЕСТО ЕСКОБЕДО Фото: СЕЗАР ДУРІОНЕ (КОМА)





Це точно міф. І це свідчення бездоганної майстерності. Ні, ми не говоримо про G-Class (але про нього скоро); ми говоримо про барвисті твори мистецтва сапотецької культури. Коли діти народжуються у відокремлених південних горах Мексики, вони традиційно отримують тварину-хранителя залежно від дня та року народження. Ці міфічні істоти зливаються з людським духом і перетворюються на Нагваля: персоналізовану священну тварину, яка тісно пов'язана з долею кожної людини.

Сьогодні ці священні тварини найчастіше увічніні в дерев'яних фігурах, вирізаних із копалового дерева і прикрашених доколумбовими візерунками, розписаними акрилом. Це одне з найвідоміших ремесел Оахаки, яке приносить дохід сотням сімей у регіоні. Нещодавно одна з цих сімей прославилася за межами Оахаки. Якобо та Марія Ангелес — одні з обраних

митців, які несуть місцеві традиції у світ. Разом з іншими мексиканськими майстрами вони допомогли створити візуальний світ анімаційного фільму «Таємниця Коко», створеного американською студією Pixar Animation Studios, який і присвячений культурі регіону. В яскравих візуальних образах фільм показує зворушливу драму молодого чоловіка, який мріє стати музикантом. Фільм став справжнім хітом і був удостоєний двох Оскарів в 2018 році.

Центр традиційної майстерності

Поїздка від міста Оахака, столиці регіону, до Сан-Мартіна-Тількаете, займає близько пів години. У маленькому містечку більша частина роботи населення складається з різьблення традиційних дерев'яних фігур. Протягом століть Сан-Мартін-Тількаете був центром традиційних ремесел.

Барвисто: Якобо Ангелес розфарбовує перші ескізи у своїй студії.

Природна стежка: цей G-Class незабаром перетвориться на твір мистецтва.



Художник за роботою: Марія Анхелес і її чоловік близько шести місяців працювали над G-Class.

> Привертає увагу: Барвисто розфарбований G-Class навпроти колишнього монастиря Конвент-де-Санто-Домінго в центрі міста Оахака.

Нещодавнє злиття інноваційних розваг та місцевих традицій стало ще однією причиною для Mercedes-Benz Mexico вивчити регіон з особливої нагоди: підкреслити витривалість однієї з найвідоміших моделей Mercedes-Benz G-Class, якому майже виповнилося 40 років. Команда хотіла пофарбувати автомобіль у традиційній манері культури сапотеків і зв'язалася з Хакобо і Марією Анхелес. Ідея полягала в тому, щоб вшанувати давню місцеву майстерність приголомшливими сапотецькими візерунками і незвичайним чином підкреслити неприборканий характер автомобіля.

Час і талант

Для трансформації G-Class потрібні фарба, акрилова ґрунтовка та автомобільний лак. На це знадобилося більше шести місяців, а також талант восьми додаткових

майстрів, які прагнули об'єднати місцеву культуру з історією культового Mercedes-Benz G-Class. «Ми зробили наступне: пов'язали три гострих кінчика променів зірки Mercedes-Benz з трьома міфічними силами сапотеків: орлом (вітер), змією (підземний світ) і ягуаром (земля). Усі вони — захисники людей. Ось так ми підійшли до цього проекту і надихнулись на дизайн». Якоби посміхається, озираючись назад. Він знає, що трьохпроменева зірка історично представляє різні стихії, в яких однаково добре працюють двигуни Mercedes-Benz: на землі, на воді і в повітрі.

Виведена із символіки сапотецької культури, ця трійця має велику вагу: ягуар приборкує землю, надає силу і дух двигуну G-Class для його магічної подорожі вперед. На капоті та біля фар очі інших двох тварин постійно охороняють транспортний засіб.







Марія та Якобо
їдуть покататися
на розфарбованому
G-Class

Сильніший за час: G-Class.

Понад 40 років після своєї появи G-Class є однією з легендарних моделей Mercedes-Benz. Він вважається чудовим позашляховиком і став класикою інженерії та дизайну, яка залишається незмінною зовні, але постійно доповнюється найновішими технологіями всередині. Багато змінилося, проте одна річ залишалася незмінною протягом усіх цих років: щоб по-справжньому зрозуміти його знаковий статус, ви повинні це відчувати. mb4.me/strongerthantime



Цей витвір мистецтва поєднує в собі доіспанську графіку та традиційні кольори — жовтий, чорний та червоний. На даху зображений прапор, який представляє корінні народи Америки. Він пережеговується елементами прапора з автоспорту, з яким, як відомо, традиційно асоціюється Mercedes-Benz.

Чоловіки і жінки працювали разом над проектом. Вони використовували пігменти, аналогічні тим, які використовувалися для різьблених дерев'яних фігур, наприклад, кукурудзяна головня (Huitlacoche) або кошеніль (кохінілла), яку отримують з кактусів. Необхідна деревина надходить з упалих або вирубаних дерев, які неодноразово замінюються по різним регіональним програмам лісовідновлення.

Надихаючий дизайн

«У процесі створення цих міфічних фігур ми використовуємо вологу смолисту деревину, коли вона ще свіжа. Після цього потрібно дати їй висохнути протягом місяця

або двох. Потім відшліфувати її й накласти базовий колір. Останній крок — прикраса. Починається з п'яти або шести шарів фарби, поки колір не стане рівним. Тільки після цього ми формуємо задумане зображення. Для цього потрібні терпіння та навички».

Щоб віддати данину поваги майстрам, ми взяли цей прекрасно розфарбований G-Class в подорож з Мехіко в центр Оахаки. Ми їхали по широких вулицях столиці Мехіко і далі по довгим шосе і старих путівцях. Шлях вів нас через великі кукурудзяні поля, пишні плантації зеленої агаві і ідилічні села.

У цій поїздки ми були в захваті від багатства місцевих традицій. Саме це відбувається з багатьма приїжджими, коли вони потрапляють в цю мальовничу частину країни. І це саме те, що G-Class завжди давав нам таким надихаючим чином з моменту появи першої моделі 40 років тому: слідувати за своєю цікавістю і досліджувати світ.



Хочете побачити більше? Дивіться нашу подорож Мехікою: mbmag.me/gclassmexico



Багатство деталей:
екстратонкий
пензлик. Якобо
Ангелес акуратно
наносить орнаменти

Простір для найважливішого

У новому поколінні S-Class дизайн і технології поєднуються органічніше, ніж будь-коли. Нові виміри автомобільної розкоші відкриваються на передніх місцях і на задніх сидіннях. Тест-драйв з телеведучим Флоріаном Амброзіусом

Текст: ІАН ВІЛМС



Модель Mercedes-Benz S 500 4MATIC long

Викиди CO₂
в комбінованому
циклі (г/км)*:

192-179

Витрата палива (л/100
км)*: місто: **11,4-11,0**

поза містом: **6,7-6,0**

в комбінованому
циклі **8,4-7,8**

Робочий об'єм
двигуна (см³):

2999

Паливо:

бензин Преміум

Коробка передач:

автоматична

Номінальна

потужність

(кВт при об/хв):

320 при 6100

Номінальна

потужність

(к.с. при об/хв):

435 при 6100

Номінальний крутний

момент

(Нм при об/хв):

520/1800-5800

Максимальна

швидкість (км/год):

250

Прискорення 0-100

км/год (сек): **4,9**

Екологічний клас:

EURO 6D-ISC-FCM

* Значення розрізняються
залежно від комбінації
колісних дисків/шини.

Більше інформації
про процедуру
тестування
дивіться
на сторінці 9.

Флоріан Амброзіус, ведучий розважальних програм, часто показує моделі Mercedes-Benz в відео на YouTube. Однак такий рівень розкоші і інноваційних технологій для нього в новинку, каже він, готуючись до чергового дня в компанії з новим S-Class ❶: це перша модель Mercedes-Benz з повністю цифровим салоном ❷. Розкішний OLED-дисплей на центральній консолі забезпечує прямий доступ до MBUX (Mercedes-Benz User Experience) другого покоління, а разом з ним і до цілого ряду функцій автомобіля: навігації, інформаційно-розважальної системи, клімат-контролю і цифрових сервісів Mercedes me ❸. Управління здійснюється за допомогою сенсорного

екрану або асистента салону MBUX з вдосконаленим голосовим управлінням «Привіт, Мерседес», який також може інтерпретувати жести і погляди. В результаті вдалося відмовитися від 27 кнопок і перемикачів. А безпосередньо в полі зору водія, замість класичного спідометра, знаходиться цифровий комбінований дисплей, інформацію на якому можна відобразити за допомогою 3D-графіки, що забезпечує приголомшливе просторове зображення, особливо в навігації. >



Абсолютно новий проєкційний дисплей з функцією доповненої реальності став ще більш захоплюючим, проєктуючи смуги руху, стрілки напрямку і допоміжну інформацію в поле зору водія – ніби «на дорогу». Інтер'єр визначається чистими лініями. Зменшення складності як сучасної форми розкоші - ніколи раніше Mercedes-Benz не виглядав так чітко. Дослідники тенденцій прогнозують, що в найближчі роки автомобілі все більше будуть займати «третє місце» після дому та роботи. S-Class вже пропонує салон, який легко адаптувати до поточних потреб пасажирів ❸.

Слідуючи своїм давнім традиціям, нове покоління культової моделі приносить в автомобільний світ безліч інновацій. Наприклад, перша в світі задня фронтальна подушка безпеки для серійного автомобіля, доступна по обидва боки, яка підвищує захист пасажирів, що сидять на задніх сидіннях у подовженій версії авто. Комбінація опціонального активного зовнішнього освітлення і Active Blind Spot Assist також гарантує безпеку: візуальний сигнал попереджає водія про небезпечні ситуації. Чистий зовнішній дизайн показує, наскільки



вражаюче кілька ліній та граней можуть покращити загальний ефект 5. S-Class має естетику скульптури. Висувні ручки дверей — прекрасний приклад еволюції дизайну: вони, здається, чарівним чином висуваються з елегантних дверей саме тоді, коли вони вам потрібні. Перемістившись із заднього сидіння на водійське, Флоріан Амброзіус 7 має додати ще одне: S-Class — це не лише найкраща машина, в якій він коли-небудь сидів. Це найкращий автомобіль, яким він коли-небудь керував. Однак після довгого дня Флоріан воліє

посидіти на пасажирському сидінні ззаду. Потім він м'яко опускає крісло в напівлежаче положення - точно так само, як крісло бізнес- або першого класу в літаку. Він приглушує навколишнє освітлення, закриває очі і розслабляється, слухаючи високоякісну 4D-систему об'ємного звучання Burmester® 6. <



Місце, де можна розслабитися

Усі дороги ведуть на задні сидіння в S-Class. За 50 років у жодному іншому Mercedes-Benz заднє сидіння не було спроектовано так послідовно як простір для роботи і відпочинку. Найвищий рівень досконалості — незалежно від того, чи ви керуєте автомобілем, чи вас везуть, — найважливіша складова успіху.

Нове покоління

EQA* — це остання новинка в сімействі моделей Mercedes-Benz EQ. Що відрізняє наймолодшого представника? Атлетизм, елегантний дизайн і фірмовий комфорт бренду.

15.7

кВт·год/100км, споживання енергії в комбінованому циклі на основі вимірювання NEDC

до

486

кілометрів запас ходу на електротязі (NEDC), що робить EQA спортивним автомобілем і для тривалих щоденних поїздок.

8.9

секунд, розгін від 0 до 100 км/год

Будьте завжди вчасно!

Інформаційно-розважальна система MBUX входить в стандартну комплектацію EQA. За допомогою сенсорного екрана у водія є прямий доступ до інтелектуальних систем допомоги, таких як навігація за допомогою Electric Intelligence. Система розраховує найшвидший маршрут на основі транспортної ситуації на дорогах, включно з пунктами зарядки на шляху. mbmag.me/MBUX

Mercedes-Benz EQA 250

Споживання енергії в комбінованому циклі: (кВт·год/100км)*:

15.7*

Викиди CO₂ в комбінованому циклі (г/км)*:

0*

* Більше інформації на сторінці 9.

Приблизно

30

хвилин на станції швидкого заряджання для зарядки акумулятора EQA, щоб набрати від 10 до 80%. Це означає, що короткі перерви можуть бути ефективно використані для зарядки, навіть під час тривалих подорожей.

2

світлодіодні смуги освітлення спереду та ззаду додають зовнішньому вигляду новаторську електричну естетику

18–20"

Спеціальні легкосплавні диски EQA з дво- або триколірною обробкою, розставляють футуристичні дизайнерські акценти.

ФОТО MERCEDES-BENZ AG



Скануйте QR-код для додаткової інформації

Футуристичний дизайн та виразні акценти

Абсолютно новий EQA — ідеальний партнер для повсякденного життя в місті та за його межами. Короткий час зарядки гарантує максимальну гнучкість. Інтелектуальні системи допомагають водієві в русі по місту і в дальній дорозі. Інформаційно-розважальна система MBUX та навігація інтуїтивно зрозумілі й мають сенсорне або голосове управління, що забезпечує комфорт. Завдяки

футуристичним дизайнерським акцентам EQA демонструє нову електричну естетику сімейства Mercedes-EQ. Цей дизайн — це вираження прогресивної розкоші з горизонтальними оптичними смугами, що з'єднують фари, а також задні ліхтарі. Колісні диски з декоративними елементами кольору "Рожеве золото" або синього, створюють безпомилковий фінальний акцент. mbmag.me/EQA

ДРАЙВ

EQC

Модель: Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC

Споживання енергії в комбінованому циклі: (кВт·год/100км)*: **21.5-20.1;**
Викиди CO₂ в комбінованому циклі (г/км)*: **0**

* Більше інформації на сторінці 9.

Вчимось у найкращих

Колишня гонщиця Траудл Клінк керує Mercedes-Benz Driving Event майбутнього на гоночній трасі Хоккенхаймринг: усе більше електричних моделей змішуються з авто, обладнаними двигунами внутрішнього згорання. Це не заважає отримувати задоволення від водіння й бути на першому плані серед учасників, як у випадку з телеведучим Маттіасом Мальмеді

Текст: ХЕЛЕНА ПЕСІС Фото: БЕНЖАМІН КНОБЛАУШ





Спочатку мініатюрна жінка не вирізняється серед своїх колег, переважно чоловіків: усі вони одягнені в чорні куртки, на яких надруковано «Mercedes-Benz Driving Events». Тільки придивившись уважніше, ви розумієте, що колишня професійна гонщиця Траудл Клінк — це та, хто розкаже порядок денний на Хоккенхаймрингу як провідна інструкторка з водіння. Її пристрасть до автоспорту і ентузіазм з приводу майбутніх годин на гоночній трасі вже відчутні. Цей захід з водіння присвячено електромобільності. Доступні гібридні автомобілі з модельного ряду Mercedes-Benz, а також повністю електричний EQC*.

Бренд пропонує клієнтам можливість випробувати всі аспекти моделей Mercedes-Benz в період з квітня по жовтень. Це також означає водіння в безпечному середовищі без обмежень дорожнього руху. І можливість

отримати гострі відчуття від швидкості і заново відкрити для себе маневреність і динамізм моделей Mercedes-Benz. Траудл Клінк очолює команду, яка дає поради, інструктаж і підтримує учасників у поліпшенні їх навичок водіння.

Зміни з натхненням

Сьогодні у Траудл Клінк в якості учня телеведучий Матіас Мальмеді. Досвідчений автомобільний тест-драйвер і ведучий культового шоу «Grip» давно розділяє пристрасть Траудл Клінк до автоспорту. Чому він бере участь у тестуванні електрокарів на Хоккенхаймрингу попри свій досвід і наявність гоночних прав? «Тут найкращі вчать у найкращих, і мені, безумовно, ще є чому повчитися у Траудл», — привітно каже Мальмеді.

Траудл Клінк за кермом головного E-Class; Матіас Мальмеді тримається за нею на електричному EQC.

< Екс-гонщиця Траудл Клінк заздалегідь розповідає ведучому Маттіасу Мальмеді про особливості траси.



Траудл Клінк дає вказівки через радіо і розповідає пару анекдотів.

> Маттіас Мальмеді вчиться у Траудл Клінк, як поєднати сталий розвиток із радістю водіння.

Подібно до того, як змінюється автомобільний світ, змінюється і Mercedes-Benz Driving Events. Все більше і більше електромобілів зі зниженим рівнем шуму вже змішуються з ревом двигунів внутрішнього згорання, так само динамічно повторюючи вигини кільця Хоккенхаймринга. Якщо спостерігати за подіями на гоночній трасі з трибуни Mercedes-Benz, то не видно різниці між авто з двигунами внутрішнього згорання і електромобілями. Стає ясно, що захоплююча динаміка, безпека і ефективність не повинні бути взаємовиключними. Навпаки: тут ви отримаєте цілісне і екологічне задоволення від водіння.

Коли ми їдемо по гоночній трасі з Траудл Клінк у гібриді E-Class, він в одну мить пришпилює нас до сидіння. Промовляючи інструкції по радіо, Траудл з майже невимушеною легкістю розганяється, гальмує та повертає на крутих поворотах і ваблячих прямих ділянках Хоккенхаймрингу. Протягом усього часу вона дає поради

щодо водіння: «Водіння з далекоглядністю означає не тільки безпеку, але і ефективність. Якщо ви використовуєте режим рекуперації, а не гальмуєте, ви відновлюєте енергію, одночасно заощаджуючи ваші гальмівні колодки від швидкого зносу».

Переконлива кар'єра

У дитинстві Траудл Клінк проводила багато часу в автомайстерні батьків, де у віці всього трьох років вже перебирала гвинти, сидячи в покришках. Але до 28 років її таланту не розгледіли. У 1983 році вона перемогла серед 1300 претендентів на Хоккенхаймрингу. Два роки по тому вона завоювала чемпіонський титул у чемпіонаті Ford Fiesta Ladies Cup, після чого брала участь у DTM і 24-годинних перегонах. >



*** Модель:
Mercedes-Benz
EQC 400 4MATIC**

Споживання енергії в комбінованому циклі:
(кВт·год/100км)¹:
21,5–20,1
Викиди CO₂ в комбінованому циклі (г/км)¹:
0

Запас ходу (км, згідно з NEDC*):
до 421-462
Номінальна потужність (кВт/к.с.):
300/408
Прискорення 0–100 км/год (сек):
5,1
Максимальна швидкість (км/год):
180 (регульована)

¹ Більше інформації про тестувальні процедури на сторінці 9.

*NEDC: Новий метод вимірювання споживання енергії за європейським циклом водіння



Після успішної гоночної кар'єри вона успадкувала автомобільний бізнес разом з братом і працювала інструктором з 1990 року. Але гонки ніколи не йшли з думок Траудл Клінк, вона каже: «Я продовжувала їздити, але в якийсь момент гарні речі таки закінчуються». Траудл Клінк брала участь в останній гонці в 2011 році.

Водіння за принципом сталого розвитку

Тим часом Маттіас Мальмеді придивляється до EQC. Траудл постійно жартує між інструкціями по радіо, він сміється. Мальмеді, чотириразовий учасник 24-годинної гонки на Нюрбургрингу, свідомо дивиться в майбутнє і бачить там електричні двигуни. «Ми хочемо, щоб люди побачили, що електромобілі підходять для всіх».

EQC надихає його: «Завжди готовий до роботи в будь-який момент, він відмінно вписується в повсякденне

життя завдяки своєму запасу ходу, а також приносить величезне задоволення від водіння. А потім — тиша ... Коли в місті розганяєшся, нікому не заважаєш». Учасники Electric Driving Experience демонструють великий інтерес до стилю водіння за принципом сталого розвитку. Траудл Клінк та її команда усвідомлюють, наскільки цікавою може бути така їзда. Мальмеді її хвалить: «Траудл багато знає про динаміку електричного водіння. Сьогодні вона показала мені, наскільки гнучким може бути EQC». Саме ця комбінація сталого розвитку та насолоди від їзди є відмінною ознакою електричного досвіду водіння від Mercedes-Benz. І коли Маттіас Мальмеді на прізвисько «Квальмеді» (від німецького «шини, що димлять») з важким серцем прощається з EQC, ми знаємо точно: час, проведений на гоночній трасі, — це справді унікальний досвід.



Скануйте QR-код для додаткової інформації

Заключна частина розмови: «Іхати з Траудл зовсім не просто, адже вона дуже швидка і миттєво бачить кожну помилку, навіть коли не сидить поруч з вами», — говорить Матіас Мальмеді.



ДОСВІД ЕЛЕКТРИЧНОГО ВОДІННЯ

Хочете дізнатись більше про альтернативні технології приводу? Тоді наш досвід електричного водіння — слушне місце для вас! Ви дізнаєтеся все про чисто електричні транспортні засоби та останнє покоління плагін-гібридної технології від наших експертів як теоретично, так і на практиці водіння. Під час теоретичних семінарів ми відповідаємо на всі ваші запитання щодо технологій, управління зарядкою та інфраструктури, а також про рекуперацію. Ви детально

ознайомитесь із сучасним поколінням допоміжних систем і випробуєте їх. І ні, ми не лишаємо вас осторонь на узбіччі дороги: ви та EQC отримаєте спільний досвід, а наші викладачі продемонструють різні режими водіння на тест-драйві, щоб показати, як особливо ефективно використовувати ємність акумулятора. Огляд усіх подій від Mercedes-Benz шукайте за адресою: www.mercedes-benz.com/en/events/driving-events/

Унікальна лізингова програма для автомобілів Mercedes-Benz з гібридними та електричними двигунами



Генеральне представництво Mercedes-Benz в Україні, компанія «АвтоКапітал» (Корпорація УкрАВТО), разом із «ОТП Лізинг» за підтримки ЄБРР в рамках розвитку малого та середнього бізнесу в Україні надають спеціальні вигідні умови на фінансування купівлі електричних і гібридних автомобілів Mercedes-Benz.

Кредитна лінія EU4Business-EBRD від ЄБРР є частиною більш широкої ініціативи ЄС – EU4Business, яка впроваджується в Україні з метою підтримки малих та середніх підприємств в отриманні переваг від доступу до відкритого ринку в рамках Глибокої та всеосяжної зони вільної торгівлі/Угоди про Асоціацію (DCFTA/AA). Це означає, що українські підприємства зможуть скористатись своїми відносно невисокими базовими витратами, щоб успішно конкурувати з іншими компаніями на великих європейських та регіональних ринках, якщо їхні виробничі процеси узгоджуватимуться із вимогами Директив ЄС.

«Ми прогнозуємо збільшення попиту на гібридні і електричні автомобілі в Україні і тому прагнемо задавати нові стандарти їх реалізації, пропонуючи своїм клієнтам привабливі фінансові рішення при купівлі таких автомобілів. Список переваг для клієнта, що включає найкоротші терміни поставки автомобілей і гарантійні зобов'язання, тепер доповнено швидким і надійним способом отримання безпрецедентних фінансових умов для юридичних осіб при купівлі гібридних та електричних моделей Mercedes-Benz» – коментує новий лізинговий продукт Генеральний директор компанії «АвтоКапітал» Валерій Анохін.

«Ми дуже раді, що світові тенденції з просування «екологічно дружніх» програм тепер доступні і для українського споживача. Той факт, що дана програма буде реалізована через «ОТП Лізинг» ще раз підтверджує наше лідерство на ринку фінансових послуг. Ми вже не перший рік співпрацюємо з ЄБРР, але тільки в цьому році програма поширилася на легкові автомобілі, що стало можливим внаслідок виконаної великої переговорної і узгоджувальної роботи. Ми сподіваємося, що дана програма ще збільшить довіру до лізингу як до інструменту фінансування автомобілів, тим більше таких надійних, як Mercedes-Benz» – Генеральний директор «ОТП Лізинг» Андрій Павлушин.

УМОВИ ФІНАНСУВАННЯ:

- грантова допомога складає 10% від суми фінансування;
- фінансування виключно в національній валюті (гривня);
- фінансування можливе для електро та гібридних автомобілів Mercedes-Benz з низьким викидом CO₂ (менше 75 г/км);
- мінімальний строк фінансування – 3 роки без права дострокового погашення;
- максимальна сума фінансування на одного клієнта: еквівалент 50 000 євро.

За програмою може фінансуватись лише лізинг транспортних засобів, витрати на придбання та експлуатацію яких відносяться на витрати підприємства. ФОП та підприємства малого та середнього бізнесу:

- з кількістю працівників менше ніж 250 осіб та з річним обігом менше ніж 50 мільйонів євро, валюта річного балансу: еквівалент не більше 43 млн євро;
- місцем реєстрації та основним місцем проведення господарської діяльності яких є Україна;
- не менш як 51% статутного капіталу яких є приватною власністю;
- які не включені ЄБРР до списку фізичних та юридичних осіб, що не мають права бути стороною контракту, яка фінансується ЄБРР;
- кількість легкових автомобілів, що перебувають у власності/надані в лізинг юридичній особі, не повинна перевищувати кількість працівників відповідної юридичної особи.

ЯК ЦЕ ПРАЦЮЄ?

- ✓ Оберіть модель марки Mercedes-Benz, яка приймає участь у програмі;
- ✓ Зверніться до співробітника офіційного дилерського центру компанії «АвтоКапітал» чи лізингової компанії «ОТП Лізинг» для отримання консультації, комерційної пропозиції та переліку документів для прийняття рішення;
- ✓ Укладіть лізингову угоду;
- ✓ Отримайте грантову допомогу, яку вам виплатить компанія «ОТП Лізинг» в гривневому еквіваленті. <

У програмі беруть участь обрані гібридні та електричні моделі Mercedes-Benz. Лінійка автомобілів представлена дизельними і бензиновими гібридними кросоверами GLC, GLC Coupe, GLE та GLE Coupe, гібридним седаном E-Класу, а також електричними моделями Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC та Mercedes-Benz EQA 250.



Строк дії програми: з 1 березня 2021 р. до повного використання виділеного цільового об'єму фінансування. Страховий партнер програми – СК «Експрес Страхування».

Новий Mercedes-Maybach GLS: перший в Україні!



Mercedes-Maybach GLS поєднує в собі довершеність та високо-технологічні рішення топового представницького позашляховика Mercedes-Benz з ексклюзивністю та майже 100-річними традиціями Maybach. Форма кузова та надійна технічна основа автомобіля GLS вправно поєднані з технічною та матеріальною розкішшю седану представницького класу верхнього ешелону. Mercedes-Maybach GLS демонструє своє особливе становище серед позашляховиків Mercedes-Benz надзвичайно стильним та неперевершеним зовнішнім виглядом.

Mercedes-Maybach GLS – це унікальна комбінація із найновіших технологій, комфорту та розкоші. Просторий салон, особливо на другому ряді сидінь, бездоганні матеріали – це лише пара прикладів, які підкреслюють благородний характер цього представника класу SUV. Висувні підніжки з електроприводом не тільки створюють переваги в плані ергономіки. Їх бездоганне виконання – абсолютно в дусі Mercedes-Maybach: повністю інтегровані в облицювання порогів, у закритому стані вони залишаються непомітними. Високо підняті стандарти й в плані дизайну: використання, зокрема, решітки радіатора з тонкими вертикальними смугами, характерне обрамлення бокових стекол або підсвітка платформи підніжки – ці деталі підіймають комфорт використання позашляховика на небувалий рівень.

Mercedes-Maybach GLS 600 доступний в 5- і 4-місному варіантах салону. Мультиконтурні крісла оснащені масажем, обігрівом, вентиляцією і можливістю управління з фірмового сенсорного планшета, тотальна звукоізоляція салону, розумна кліматична установка з пам'яттю, вбудованим парфюмом і високовольтним іонізатором повітря – це стандартне оснащення новинки. У базову комплектацію входять ексклюзивні багатоспицеві чорні колісні диски діаметром 22 дюйми.

Під капотом у Mercedes-Maybach GLS 600 розташований спеціально розроблений для даної моделі 4,0-літровий двигун V8, що видає 558 к.с. і 730 Нм. Уся потужність розподіляється між обома осями за допомогою 9-ступінчастої автоматичної коробки передач. Максимальна швидкість становить 250 км/год, а 100 км/год Maybach GLS набирає вже через 4,9 секунди після старту.

АКП 9G-TRONIC підкорює швидким перемиканням передач та наймовірною злагодженістю роботи. Інтегрований стартер-генератор дозволяє виконувати миттєві прискорення та сприяє зниженню витрати палива, а також викидів шкідливих речовин. Пневмопідвіска AIRMATIC з безступінчатим регулюванням амортизаторів забезпечує неперевершений комфорт руху та стійкість. Повний привід 4MATIC з функцією Torque-on-Demand вражає оптимальною тягою навіть у складних дорожніх умовах.

Модель Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Витрата палива
в комбінованому циклі
(л/100 км)*:

12,0-11,7

Викиди CO₂:
в комбінованому
циклі (г/км)*:

273-266

Коробка передач:

9G-TRONIC

Кількість циліндрів:

8

Робочий об'єм
двигуна (сс):

3982

Номинальна
потужність
(кВт при об/хв):

410 при 6000-6500

Номинальна
потужність
(к.с. при об/хв):

558 при 6000-6500

Максимальна
швидкість:

250 км/год

Прискорення
(0–100 км/год):

4,9 с

* Значення розрізняються
залежно від комбінації
колеса/шини.

Більше інформації
про процедуру тестування
дивіться на сторінці 9.



Оригінальні аксесуари від Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



ПрАТ «Автомобілі» 0 800 500 160 | www.mercedes-benz.ua
Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні.



G manufaktur

Mercedes-Benz G-Class.

Легендарний позашляховик.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



ПрАТ «Автосервіс» | 0 800 500 160 | www.mercedes-benz.ua
Дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні.