

магія

Vision AVTR і мобільність майбутнього

ОСВІТА

Як діти розвивають
цифрову
компетентність

«ЗЕЛЕНЕ» ЖИТТЯ

Природа
знову завойовує
місто

БЕЗПЕКА

Два манекени
для краш-тестів —
зірки серіалу



Новий Mercedes-Benz GLE. Втілення успіху.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



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

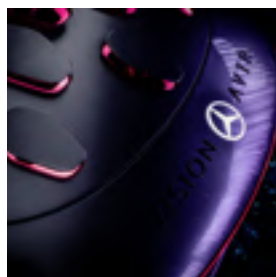
Шановні читачі,

Як виглядатиме розкіш у світі сталого розвитку? Vision AVTR від Mercedes-Benz має не одну відповідь на це запитання і демонструє перспективу мобільності в далекому майбутньому. Ефектний шоу-кар, натхненний блокбастером Джеймса Кемерона «Аватар» — одним із найуспішніших фільмів у історії. Там дія відбувається в утопічному світі, де людина, техніка і природа існують у гармонії: це основний принцип, яким керуються розробники Vision AVTR.

І не тільки вони. Все більше людей прагнуть природності в повсякденному житті. Особливо там, де це зазвичай трапляється рідко — у найбільших містах світу. Відомі архітектори відповідали на це бажання, проектуючи місто, що справді дозволяє дихати — і з помітним успіхом, як ви можете побачити в нашій тематичній фотогалереї про «зелене» життя.

Однією з найважливіших цілей підприємці Верени Паусдер є можливість гарантувати, що в майбутньому більше творчих розумів зможуть розробляти ідеї сталого розвитку, використовуючи новітні технології. Своїми стартапами вона сприяє цифровій компетентності дітей. Це дає відчутно більше, ніж просто навчання завтрашніх успішних бізнесменів. Нове покоління має якомога швидше навчитися впевнено взаємодіяти зі складним цифровим світом, щоб якнайкраще використовувати його насамперед для себе — і для нашого спільного блага.

Ваша редакція



Vision AVTR

Наукова фантастика та розкіш у світі сталого розвитку: огляд ідей із революційного дослідження майбутнього від Mercedes-Benz

С. 18



«Зелене» життя

Куди заводять нас бажання мати більше природи у великих містах? До квітух будинків!

С. 46

те

- 3 Від редакції
- 8 Дописувачі
- 9 Вихідні дані
- 12 Новини

СТАРТ

- 14 **Момент**
Mercedes-Benz EQ
стартував у Формулі E
- 16 **Поул-позиція**
18-річна Кассія Атгард
хоче розібратися
з кліматичними змінами
- 17 **Дорога до щастя**
Відкривайте острів мрії
Чеджу в Південній Кореї

УЯВЛЕННЯ

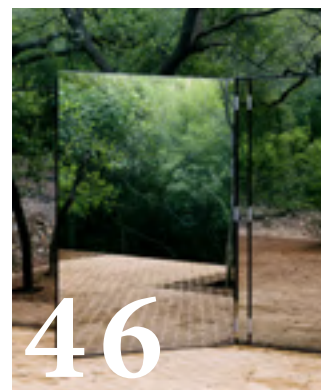


26

«Ми забагато думаємо про те,
як уберегти дітей від майбутнього,
але дуже мало про те, як вони
можуть допомогти його будувати»

Верена Паусдер,
німецька підприємця, що прагне
дати дітям цифрову освіту

- 18 **Магія**
Vision AVTR об'єднує
людину та природу
- 26 **Вивчаючи майбутнє**
Верена Паусдер
розповідає про цифрову
освіту для дітей
- 32 **Допоміжні системи**
Технологічні
передвісники
автономного
водіння



46

Чисте повітря завдяки
«зеленому» життю



BOGNER



SAKS'85



Saks'85 вул. Сахєганського, 85 Saks'85 Sport ТРЦ Ocean Plaza, вул. Антоновича, 176
Saks'85 Sport ТРЦ River Mall, вул. Дніпровська набережна, 12 Saks'85 Outlet / Hotel ibis, вул. Ползунова, 6

www.saks85.com



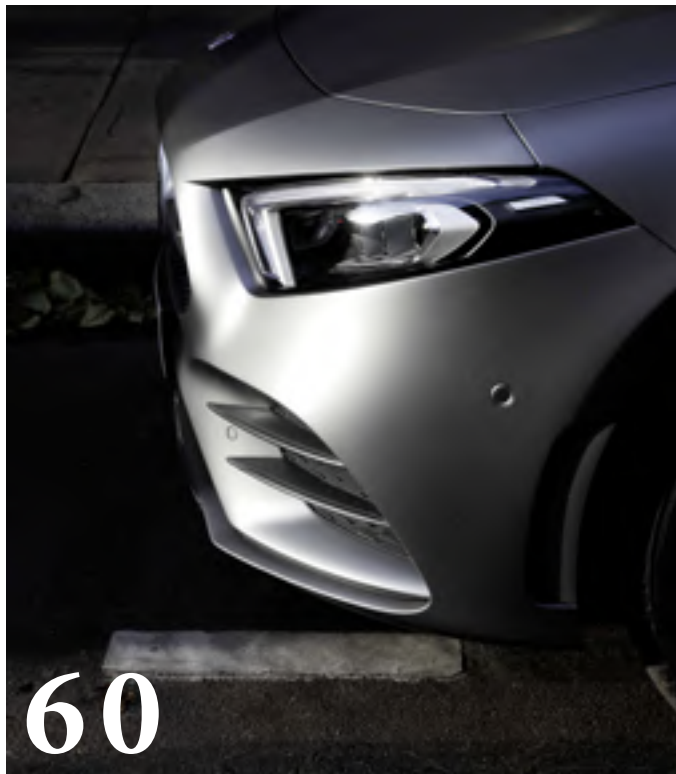
Ікона дизайну Бруно Сакко

- 38 **Головний дизайнер**
Як Бруно Сакко сформував дизайн авто своєї епохи
- 45 **Привіт, Льюїсе!**
Чемпіон світу в перегонах Формули 1 про успіх і відповідальність
- 46 **«Зелене» життя**
Чому ми прагнемо мати більше природи в містах
- 54 **Комедійний серіал**
Якби манекени для тестування авто могли говорити



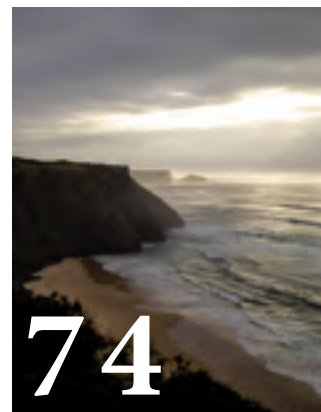
Vision AVTR: більше, ніж фантазія

ДРАЙВ



A-Class в Парижі: насолода від допитливості

- 60 **Насолода від допитливості**
Відкриваючи Париж з Марго Хаммер
- 70 **Максимальна ефективність**
C-Class в австрійських горах
- 74 **Серфер із серцем**
Що Марлон Ліпке робить для довкілля
- 80 **З Андалусії в Україну**
Mercedes-Benz GLB вже в Україні!
- 82 **Факти**
Останнє зі світу Mercedes-Benz



Досліджуючи сталий розвиток Португалії

Ваш Mercedes-Benz старше 5 років?

Вигода до **20%** на сервісне обслуговування*.



Ваш Mercedes-Benz старше 8 років?

Вигода до **30%** на сервісне обслуговування*.

Знижки на роботи 20% та запасні частини до 20% діють на автомобілі Mercedes-Benz виготовлені до 01.01.2016 за умовою замовлення запасних частин у офіційного дилера Mercedes-Benz. Знижки на роботи 30% та запасні частини до 30% діють на автомобілі Mercedes-Benz виготовлені до 01.01.2013 за умовою замовлення запасних частин у офіційного дилера Mercedes-Benz. Пропозиція діє у всіх офіційних дилерських центрах на території України за виключенням тимчасово окупованих територій та АР Крим. Строк дії з 01.01.2020 до 31.12.2020

Mercedes-Benz



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



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

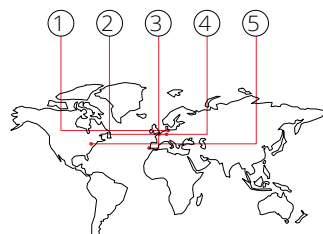
Він був заснований в 2000 році і є важливою соціальною ініціативою бренду Mercedes-Benz. За допомогою спортивних проєктів, що реалізуються в усьому світі, Фонд підтримує соціально незахищених дітей і молодих людей, зміцнюючи їх цінності, довіру, віру у власні сили і особисті здібності. Тим самим, вчить приймати рішення і брати на себе відповідальність, що допоможе їм використовувати власні можливості для того, щоб зробити своє життя кращим.



⑤ Фігурне катання в Гарлемі, Нью-Йорк
Шарон Коен навчає дітей фігурному катанню

Більше 200 дівчат віком від 6 до 18 років беруть участь у програмі яку колишня спортсменка заснувала в 1997 році у Гарлемі, Нью-Йорк.

Навколо світу: досвід наших авторів і фотографів



1 Берлін, 2 Штутгарт,
3 Лагос, 4 Париж,
5 Нью-Йорк



① Марлен Соренсен, Берлін
Інтерв'ю з Вереною Паусдер

Мати п'ятирічної дитини поспілкувалася з бізнес-леді про цифрову освіту для дітей. Крім усього іншого, що вона винесла для себе, головне це те, що не треба занадто поспішати із заборонами.



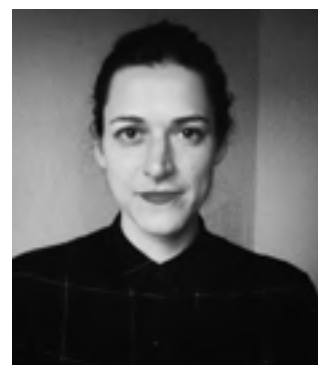
② Конні Мірбах, Штутгарт
Фотограф легенди дизайну Бруно Сакко

Креативність і смакові рішення визначають фотографії Конні Мірбаха з Мюнхена. Це очевидно з його портретів Бруно Сакко, який долучився до дизайну Mercedes-Benz.



③ Флоріан Розер, Португалія
Фотограф, що провів час із серфером Марлоном Ліпке.

Найуспішніший німецький серфер живе в Лагосі. Розер зустрівся з ним, щоб поїхати разом до Лісабона. На шляху вони робили зупинки, пов'язані зі сталим розвитком.



④ Стефані Фьоссені, Париж
Фотосесія із підприємницею Марго Хаммер

Curiosity Club у Франції, заснований Марго Хаммер, надихає людей йти за їхньою допитливістю. Стефані Фьоссені саме так і зробила, фотографуючи підприємницю.

me

what3words

можна завантажити з App Store та Google Play. Дізнатися більше про інноваційне програмне забезпечення в навігації тут: what3words.com



Майбутнє на колесах

Вражаючий шоу-кар Vision AVTR від Mercedes-Benz було розроблено у співпраці з творцями науково-фантастичного фільму «Аватар», щоб стати піонером розкоші у світі сталого розвитку. Як? Шукайте відповідь на сторінці 18.

Над номером Mercedes Me зб4 працювали

Редакційна рада:

Таріел Васадзе,
Наталія Бей,
Валерій Анохін

Відповідальні за випуск номера:

Дмитро Склярєнко,
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

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

тел.: (044) 599-05-48
Яна Сеттарова
settarova@landlord.ua,
тел.: (095) 496-97-84
Вікторія Чумакова
v.chumakova@
landlord.ua, тел.:
(067) 402-98-08

Журнал призначений
для внутрішнього
використання.

Розповсюджується
безкоштовно.

Дата виходу:

Квітень 2020 року

Адреса центральної редакції:

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

Український журнал Mercedes Me є одним з 34 однойменних видань, що друкуються на 30 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. Основою нарахування податку на автомобільний транспорт може бути вища величина. [Пробіг визначено на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008. Основа оцінювання в межах EuroG 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.



Токсини у великому місті: як зберегти здоров'я у мегаполісі

Про те, що урбанізоване життя приховує багато небезпек ми чуємо щодня. Але якщо конкретно — що руйнує наше здоров'я і як ми можемо вберегти себе від токсинів, які поруч з нами?



←
ОЛЕКСІЙ БАШКІРЦЕВ,
головний лікар комплексу
Edem Resort Medical & SPA,
кандидат медичних наук,
академік Європейської академії
природничих наук, член
наглядової ради університету
SingularityU Kyiv у сфері
експоненціальної медицини,
міжнародний експерт
з питань anti-age медицини

Ви помітили, наскільки технологічний процес покращує життя? І разом з тим, упевнено погіршує наше здоров'я. То чи можна знайти баланс у 21 столітті й залишитися здоровим у мегаполісі?

Нам є чому завдячувати промисловості, особливо її заслуга — важкі метали та хімікати, які ми щодня вдихаємо та п'ємо. Відходи кадмію, свинцю, ртуті, пестицидів, гербіцидів, алюмінію, миш'яку здаються нам термінами із хімії. Але вони провокують більш звичні для нашого розуміння хвороби: онкологію, Альцгеймера, подагру, діабет, аутоімунні захворювання, астму, синдром розсіяної уваги...

Лише уявіть, скільки "дарунків" у вигляді токсинів ми отримуємо просто від перебування

на вулиці. Але це ще не все. Найстрашніше те, що лікарі звертають увагу на захворювання лише у критичній ситуації, коли відбуваються гострі випадки хімічного отруєння. А вони трапляються вкрай рідко.

А ми далі продовжуємо жити із відходами хімічних промисловостей і навіть не підозрювати про це. Натомість токсини в організмі збільшуються, перевантажують нашу систему детоксикації і провокують нові захворювання.

Токсини значно ближче, ніж ви уявляєте

Щоб вберегти себе і своє здоров'я, потрібно знати, з ким доведеться боротись. Кадмій, свинець, ртуть, алюміній, миш'як, пестициди та гербіциди, хімікати бісфенол А,

POPs-фталати, розчинники, бензол — ось основні речовини, яких ми повинні найбільше остерігатись та наслідків, у яких є чіткі медичні спостереження.

Часто усі ці назви звучать надто віддалено, ніби їх і нема у нашому житті. Тоді я розповідаю, де вони зосереджені. Настільки близько, що ми навіть не підозрюємо.

Обізнаний, отже, озброєний

Найкраще середовище для миш'яку — це вода, рис, курятина. Кадмій — наші цигарки, дим і навіть соєві продукти. Ртуть у риби, риб'ячому жирі, препаратах з омегою, амальгамних пломбах, вугіллі та продуктах його згорання. Бісфеноли є у пластику,



ЧЕК-ЛИСТ ЗДОРОВОГО ЖИТЕЛЯ МЕГАПОЛІСУ:

1. Правильний спосіб життя. Якщо відчуваєте симптоми інтоксикації – підвищіть фізичні навантаження до 3-х разів на тиждень тривалістю у 2 години. Чим більше пітнієте, тим краще.
2. Аксиома, яка уже не потребує доведень: сауни, хамами не менше 1 разу на тиждень. Забудьте про алкоголь після процедур, це лише погіршить ваше здоров'я. Ви стимулюєте процес детоксикації, та одразу навантажуєте його іншими токсинами. Тому про виведення важких металів можна просто забути.
3. Вживайте органічно вирощену їжу. Ви навіть можете самостійно обрати, на якому господарстві хочете її купувати і навіть зробити екскурсію у цій місцевості. Господарство повинно знаходитись не менше як 10 км від сміттєзвалищ, 30 км від індустріальної місцевості, та не розташовуватись у місцевості, де є багато аграрних угідь
4. Максимально уникайте токсинів. Ретельно підбирайте косметику, побутову хімію, тканини, обирайте житло подалі від магістралей.
5. Налаштуйте думки на позитивне мислення – детокс розуму такий же важливий, як і тіла.
6. Оберіть лікаря, який допоможе грамотно підійти до детоксикації вашого організму.

алюміній – посуд, POPs, PCBs у фермерській риби. А фталати ховаються у предметах гігієни та косметиці.

І якщо всі розуміють шкідливість цигарок і без вмісту кадмію, то рибні продукти чи омегу ми вживаємо для поліпшення здоров'я. А цілюща “трав'яна медицина” Індії та Китаю з неперевіраних джерел – ціла колаборація ртуті, алюмінію та миш'яку.

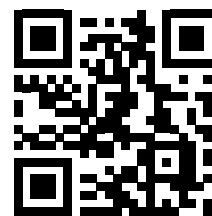
Токсична проблема поширена у високо індустріальних країнах, тому розвиток не завжди рівноцінний добробуту та здоров'ю.

Те, що ховається у нашому тілі

Мене часто запитують: які ж токсини найнебезпечніші? Однак, спираючись на багаторічний досвід, я використовую інший критерій. Які речовини найдовше залишаються у людському організмі і скільки років знадобиться на те, щоб вийти із синдрому “похмілля цивілізації”?

Ось що дійсно має значення.

І результати: кадмій виводиться з організму 16 років, миш'як – 4 дні, бензол – 1 день, свинець – 1,5 місяці, а у кістках до 2-х років, ртуть – 2 місяці, а PCBs від 3-х до 25-ти років!



#edemresortmedicalspa
#edemscience
#edemyourself

Новий кросовер Mercedes-Benz GLA. Більше характеру, місця та безпеки



Новий GLA доповнює актуальне покоління компактних автомобілів Mercedes-Benz. Екстер'єр GLA залишився у своєму стилі, однак автомобіль став помітно більшим, у першу чергу — вищим, у порівнянні з попередником — 1611 мм (1616 мм з урахуванням рейлінгів).

Зовнішній вигляд з чіткими контурами та плавними лініями виражає сучасність та спортивність. Автомобіль має впізнаваний профіль, з потужними плечами та купе-подібними лініями вікон. Як і у випадку з іншими моделями позашляховиків Mercedes-Benz, решітка радіатора має виразні отвори на ламелях. Фари виконані у фірмовому стилі бренду, а задні ліхтарі складаються з двох частин, при цьому відбивачі розташовані окремо на бампері. Це дозволило зробити отвір багажника ширшим, у такий спосіб полегшуючи завантаження. Залежно від лінії виконання також доступні вбудовані рейлінги на даху та хромовані накладки на задньому бампері.

Інтер'єр нового компактного кросовера має вже впізнавані елементи компактних автомобілів Mercedes-Benz. Панель приладів може бути виконана у трьох варіантах: з двома 7-дюймовими дисплеями, або одним 7- та одним 10,25-дюймовим дисплеєм, а у широкоформатній

версії — з двома 10,25-дюймовими дисплеями. У базову комплектацію входить інтелектуальна інформаційно-розважальна система MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Система має декілька варіантів управління, від керування кнопками на рульовому колесі до голосового введення та жестів.

Функціонал пакету допомоги водію значно розширено. Завдяки системі Active Brake Assist, якою GLA оснащено навіть у базовій комплектації, автомобіль може застосувати автономне гальмування, щоб уникнути зіткнення або зменшити рівень можливих пошкоджень.

Нові GLA комплектують чотирициліндровими бензиновими та дизельними моторами, що були повністю модернізовані для нового покоління компактних моделей Mercedes-Benz. Порівняно з попереднім поколінням, вони характеризуються значно підвищеною потужністю, покращеною ефективністю витрат палива та зниженими обсягами викидів. Нові двигуни виготовлені з широким використанням алюмінію та сплавів на його базі, що зменшує вагу двигунів без втрати експлуатаційних характеристик.



Нове покоління Mercedes-Benz GLE Coupé

Новий GLE Coupé об'єднує у собі спортивний стиль та елегантність з технічними рішеннями нового великого сімейства преміум SUV від Mercedes-Benz. Бензинова версія для українських поціновувачів бренду на старті продажів буде пропонуватися у вигляді Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ Coupé. Шестициліндровий рядний двигун AMG з подвійним наддувом, що розвиває потужність у 435 кінських сил, отримав додатковий стартер-генератор EQ Boost, що гарантує 16 кВт (22 к.с.) додаткової електричної потужності. В Україні для замовлення також доступні шестициліндрові дизельні двигуни — 350 d потужністю 272 к.с. і 400 d — 330 к.с.

Ходова частина, завдяки пропонованій в якості опції пневмопідвісці AIRMATIC й активної підвісці E-ACTIVE BODY CONTROL на базі 48-вольтової мережі, відповідає найвищим запитам динаміки руху і комфорту як на дорогах, так і на бездоріжжі. Вона вирізняється налаштуванням з особливим акцентом на динаміку, аж до використання більш чутливого рульового управління, ніж у інших моделях цього сімейства. У поєднанні з новим повним приводом 4MATIC, а також на 60 мм коротшою, порівняно з позашляховиком GLE, колісною базою: це створює основу для насолоди від руху.

Концепція салону була переглянута та тепер пропонує ще більше комфорту внаслідок збільшення вільного простору. Автомобіль укомплектований новітньою інформаційно-розважальною системою MBUX (Mercedes-Benz User Experience) та найновішими допоміжними системами Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Vito. Оновлений фургон із трипроменевою зіркою

Mercedes-Benz Vito — це універсальність, гнучкість та збалансоване співвідношення ціни та продуктивності у своєму сегменті. Оновлений фургон має нові функції в інформаційно-розважальних системах та системах допомоги, а також удосконалений дизайн — решітку радіатора в новому вигляді і покращений салон.

Оновлений Vito отримав нове покоління двигунів OM 654 (доступно для замовлення з жовтня 2020), пневматичну підвіску AIRMATIC (доступно для замовлення з жовтня 2020), більшу безпеку завдяки DISTRONIC та Active Assistance Brake. А також удосконалену камеру, цифрове дзеркало заднього виду, нове портфоліо інформаційних розваг.

З моменту запуску Mercedes-Benz Vito — це втілення універсального мінівену середнього розміру. Якість та надійність перевірена клієнтами, оскільки близько 530 000 одиниць поточного, третього, покоління були продані з моменту його презентації восени 2014 року. Завдяки своїй універсальності Vito є відомим партнером для малого та середнього бізнесу, зокрема того, що має парк до п'яти транспортних засобів. Понад 70 відсотків усіх автомобілів Mercedes-Benz Vito використовуються саме в таких умовах.

СТАРТ

Команда Mercedes-Benz EQ приголомшує у свій перший сезон перегонів



Керуючий директор Ян Джеймс уже мав привід для святкування після перших перегонів команди Mercedes-Benz EQ у Формулі Е. Обидві електричні Silver Arrows очолили пелотон електричних гоночних машин з самого початку.

Mercedes-Benz відкрив нову главу в історії автоспорту восени 2019 року. За кермом Mercedes-Benz EQ Silver Arrow 01 бельгієць Стоффель Вандорн і голландець Нік де Фріз (фото вище) надихають шанувальників нової гоночної команди. Електризація автоспорту гарантована.

Увесь розклад перегонів шукайте тут: mbmag.me/formulae

Оце так дебют! Авто Silver Arrow беруть участь у Формулі Е

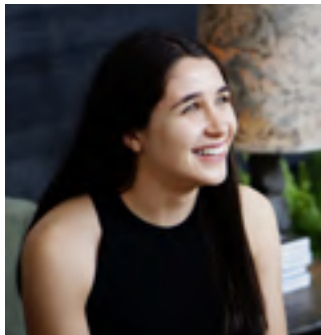




PHOTO MERCEDES-BENZ AG (2)

Кліматичні зміни як мотивація: молода вчена хоче змінити світ.

ТЕКСТ: МАРКУС ГЮФНЕР



^
Кассія Аттард, 18 років, була спікером на Конвенції 2019 року у Франкфурті

Допомагаючи довкіллю: Кассія Аттард, Канада

Міс Аттард, вам усього 18 років, але ви вже заявили про себе в різних наукових проєктах. Вік грає роль у науці?

Більшість людей вважають, що вік — це бар'єр. У реальності ж навпаки — професіонали хочуть допомогти молодим людям, які працюють над важливими проблемами. Коли я звертаюся до людей з галузі сонячної енергетики, більшість із задоволенням допомагають у моїх проєктах!

Як ви так рано цим зацікавилися?

Коли мені було 15, я два тижні провела на Багамах, робила морські дослідження. Там я познайомилася з дійсно цікавою діяльністю щодо сталого розвитку. Я повернулася додому з новими амбіціями: вирішила змінювати клімат. Пізніше я зрозуміла, що єдиний спосіб зупинити зміни клімату й повернути його до нормального стану — це експоненціальні технології. Якби ми мали достатньо розвинені інструменти для вирішення найскладніших проблем у світі, вони були б уже вирішені. Коли мене прийняли до Товариства знань у Торонто, це дозволило мені копнути глибше й дізнатися про технології, що швидко розвиваються. Там я відкрила для себе квантові точки й почала працювати над своїми проєктами. Я ходила до місцевих лабораторій та експериментувала над власними квантовими точками. Партнерство з Університетом Ватерлоо та Університетом Торонто пізніше дозволило мені зробити з моїх квантових точок прозору сонячну панель.

Що таке «квантові точки» і як вони врешті можуть стати важливими для сонячної енергії?

Технологічні бар'єри — першопричина того, що сонячна енергія наразі не є масштабованою. Я почала досліджувати нові, більш ефективні види сонячних панелей, зокрема перовськітові сонячні панелі, нанопровідники, а потім... джекпот — квантові точки! Вони є напівпровідними наночастинками. Це означає, що вони дуже маленькі — 50 атомів у діаметрі — і можуть поглинати світлову енергію. Коли ви кладете їх на матеріал — метал або скло, — вони можуть зробити з них сонячну панель, а самі лишатися непомітними. Звичайні сонячні панелі працюють на 30% максимальної ефективності. Крім того, у більшості міст немає місця для встановлення масивних сонячних

батареї, майже всюди їх закриватимуть інші будівлі. Сонячні батареї на квантових точках обіцяють досягти 68% ефективності й можуть розміщуватися на вже наявних вікнах. Уявіть собі місто, де хмарочоси можуть жити себе сонячними панелями, які ніхто не помічає. Це змінює правила гри!

Як щодо іншої вашої сфери досліджень — «культивованого м'яса»?

Я перестала їсти яловичину три роки тому через екологічні наслідки. Сільське господарство виробляє більше парникових газів, ніж усі види транспортних засобів разом. Щоб сформувавши майбутнє сталого розвитку, я хочу знайти інший спосіб створення м'яса. Культивоване м'ясо вирощують у лабораторії, але це такий самий біологічний продукт. Клітини беруть у тварин і потім дають їм необхідні поживні речовини для росту. Різниця в тому, що культивоване м'ясо використовує на 99% менше землі, на 99% менше води і викидає на 99% менше парникових газів. Я дуже чекаю, щоб культивоване м'ясо пішло у виробництво.

Чи є зв'язок між різними вашими проєктами?

Енергетика та сільське господарство викидають найбільше у світі парникових газів. Я шукала технології, що могли б кардинально змінити ці галузі. Як квантові точки, так і культивоване м'ясо могли б зробити революцію — виробляти енергію та продукти харчування без шкідливих побічних викидів до атмосфери. Я вибрала роботу з квантовими точками та клітинним сільським господарством, тому що ці технології можуть вирішально повпливати на зміну клімату.

Як вважаєте, завдяки чому ви досягнете успіху в той час, як стільки дослідників намагаються знайти відповіді на ті самі питання?

Я дуже вдячна, що маю можливості та ресурси, щоб розпочати це в юності, бо це мене добряче розвиває. Я зрозуміла, що маю починати замолоду, під час першої сесії в Товаристві знань, коли почула таке: «Щоб досягти нетрадиційного успіху, потрібно обирати нетрадиційний шлях». Якщо я хочу вирішити проблему зміни клімату, то не можу чекати до тридцяти років.

Мандруйте дорогами острова Чеджу, який вважають субтропічним раєм — і пішки здолайте шлях до вулкана у центрі острова.

1 Їжа

Уперед до Донгмуна — ринку традиційної їжі в Чеджу! Потіште свої смакові рецептори й підкріпіться місцевою їжею перед подорожжю.

2 Прогулянка

Вулкан Халласан має найвищу вершину в Південній Кореї — 1950 метрів. Розташований у центрі національного парку, що є частиною світової спадщини ЮНЕСКО.

w3w.co/joyous.rewarm.inheritance

3 Спіль

Південний берег острова померезаний затоками, що роблять пейзаж неймовірним, якщо дивитися з готелю Lotte, що розміщений за 5 хв від пляжу.

w3w.co/dodgy.formation.pharmacy

4 Рухайтесь

Каякінг, катання на водних лижах, на моторних човнах, польоти на парашути, серфінг. Пляж Джангмун — скарбниця для шукачів адреналіну. Відкривайте всі можливості пляжу без натовпів.

w3w.co/lizards.booksellers.apprentice



Ціль — дорога: підказки в мобільному додатку Marvelroad. Шукайте найгарніші види й шляхи.

marvelroad.com

Південна Корея: 80 кілометрів із Чеджу до Согвіпо

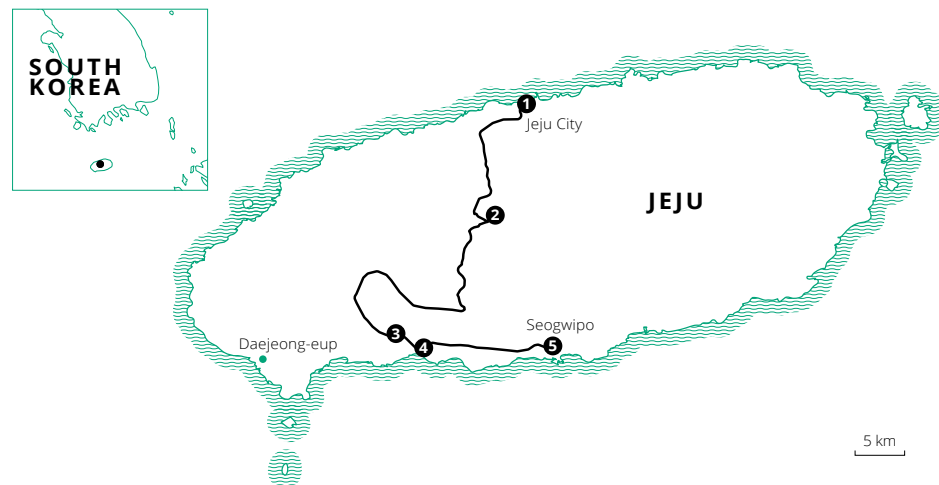


Атмосферна зупинка: ландшафт Чеджу в вечірньому світлі.

5 Насолоджуйтеся

Водоспад Чеонджеон у Согвіпо: висотою 22 метри, шириною 12 метрів, його назва перекладається як «Божий ставок». За легендою, сім фей спустилися з небес і наповнили водоспад чистою водою.

w3w.co/smallest.drops.reboot



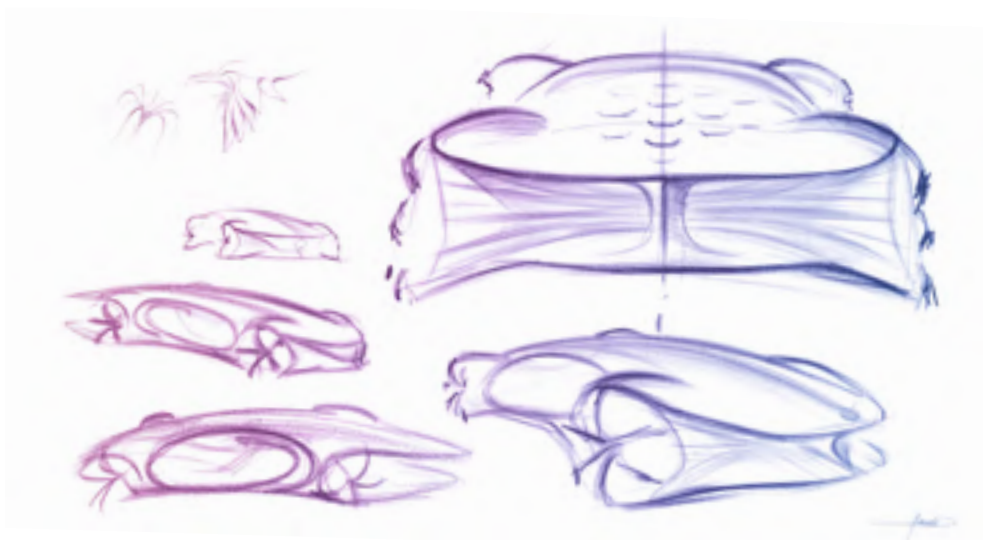
what3words — це проста навігаційна система, що дозволить вам знайти точне розташування місць за допомогою всього трьох слів. Детали на сторінці 9.

Більше ніж фантазія

Ніколи раніше Mercedes-Benz так далеко не заглядав у майбутнє при розробці концептуального авто: натхненний фільмом «Аватар», Vision AVTR демонструє захопливі технології на основі природи. Цей шоу-кар прокладає шлях до розкоші у світі сталого розвитку, коли людина і машина співіснують в ідеальній гармонії з довкіллям.

ТЕКСТ: РЬОДІГЕР БАРТ





Концептуальні авто зазвичай дають реалістичну картинку того, яким буде дизайн машин у найближчі роки, але Vision AVTR — не звичайне концептуальне авто. Mercedes-Benz зазирнув у майбутнє так далеко, як ніколи досі, й побачив там те, що перехоплює дух. Більше, ніж просто видовищний шоу-кар. Багато інноваційних підходів скопійовані з природи — і сама машина практично розумна істота. Та почнемо спочатку.

Назва Vision AVTR — це абревіатура від “передова трансформація транспортного засобу” (advanced vehicle transformation) і вшанування надзвичайної співпраці: творці шоу-кара були натхненні «Аватаром» Джеймса Кемерона, одним із найуспішніших фільмів у історії кіно. У стрічці зірковий режисер показує утопію, що насправді є алегорією на крихкість життя, і запитує, як ми можемо створити майбутнє, яке варто прожити.

Інтуїтивна взаємодія

Vision AVTR — план проекту розкоші у світі сталого розвитку, де електромобільність перебуває у гармонії з природою. Це встановлює курс на нову, інтуїтивну взаємодію людини, машин і природи. Нині ми живемо з технологіями, які лише кілька років тому були

вигадкою. Отже, Vision AVTR — це зовсім не продукт нашої сміливої фантазії, а скоріше логічний прогрес бачення компанії: альтернативи технології сталому розвитку не існує. Mercedes-Benz описує свій курс на майбутнє як «сучасну розкіш зі сталим ефектом». Але як саме виглядає це бачення?

Злиття сенсорного і технічного

Ці ескізи конструктори та інженери розробляли зсередини назовні — вперше для Mercedes-Benz. Вони спочатку уявили руку, що спокійно лежить на пульті управління на центральній консолі. Потім запитали себе: «Що мають відчувати й усвідомлювати пасажирів? Які їхні потреби? Що насправді означає дорівнятися до природи в кожному аспекті?».

Їхня мета полягала у тому, щоб створити автомобіль, який змінить погляд пасажирів на світ. Ті, хто сядуть в машину, зазнають трансформацію. Вони будуть відчувати світ по-новому і особливо емоційно, так як їхні почуття за допомогою датчиків об'єднуються з автомобілем. >

«Аватар»

Рідко фільм так сильно зачаровує аудиторію, як це зробило науково-фантастичне творіння Джеймса Кемерона 2009 року. Стрічка показує боротьбу аборигенів Наві, висококультурних уродженців вигаданої планети Пандори, чиє довкілля нищили люди. Всього заплановано чотири частини фільму.

^ Намалювати ідею на папері: перші розробки дизайнерів Mercedes.

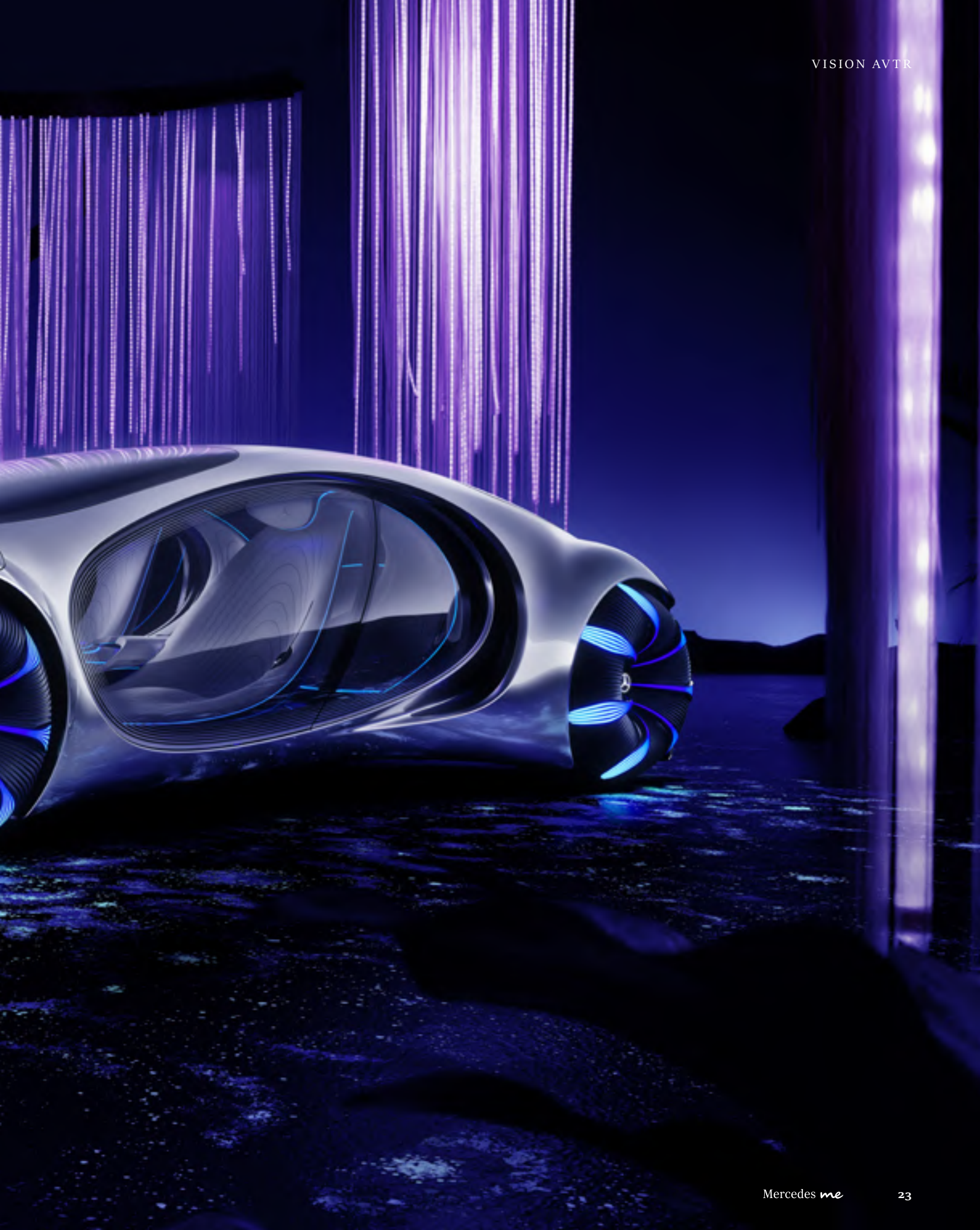
> 33 біонічні клапани ззаду автомобіля нагадують рептилію.

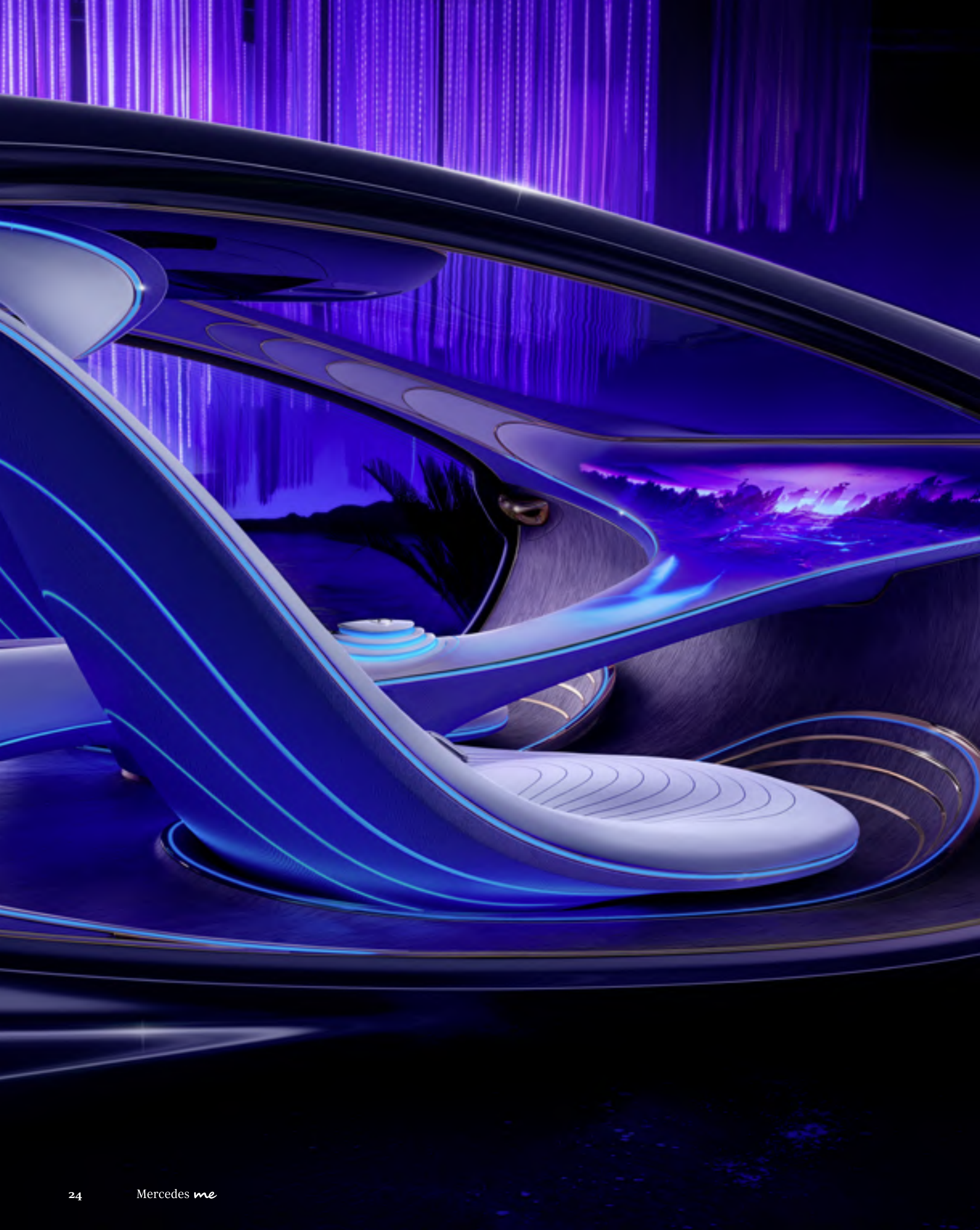


VISION  AVTR



Авто підсвічується
і комунікує за допомогою
цифрових нейронів.







Шоу-кар у дії

Як біонічні клапани комунікують під час руху? Як Vision AVTR взаємодіє з пасажирами? Дивіться на відео: mbmag.me/visionavtr



Мінливий стрілоподібний дизайн уже помітний на перших ескізах.

У середині Vision AVTR схожий на кокон, що захищає пасажирів.

У результаті виходить надзвичайно цікавий об'єкт. Транспортний засіб, так би мовити, оживає через людський дотик, а ритмічний пульс світла джойстика — наче дихання. Біоніка бере приклад із природи, шукає рішення технологічних проблем у природних явищах. «Природа є і завжди буде нашою найкращою вчителькою, — прокоментував Ола Калленіус, голова правління в Mercedes-Benz AG, на презентації автомобіля. — Вона створила ідеальні закриті округлості, тому нічого не використовується намарно».

Технологія батареї концептуального автомобіля базується на графічній цитохімії, не містить рідкоземельних елементів і металів. Не має значення, з якого боку ви сіли в кабінку, машина не має керма. Водій може керувати автомобілем, використовуючи пульт на центральній консолі — як джойстик, але більш інтуїтивно зрозумілий.

Батарея, яку можна переробити

«Vision AVTR вражаюче демонструє тип автомобіля з “нульовим викидом”, кліматично нейтральний автомобіль, — розповідає Маркус Шефер, член правління, відповідальний за розвиток. — Акумулятори розкладаються, тому цей Mercedes-Benz повністю переробляється, таким чином демонструючи спосіб повністю переробляти засіб пересування. До речі, всі моделі вже сьогодні можуть перероблятися на 95%».

Розробники Mercedes-Benz взяли натхнення від природи в рухливості і комунікації. У результаті колеса можна повертати в одну або протилежні сторони, і це дозволяє Vision AVTR при необхідності рухатися під кутом приблизно 30 градусів.

Інженери використовують словосполучення «прогулянка краба», щоб підкреслити характер транспортного засобу. Задня секція даху має 33 біонічних клапанів, що нагадують луску рептилії. Їхні плавні рухи — тонкі жести, що сприяють комунікації між водієм, авто й довкіллям.

Автомобіль розпізнає водія за її чи його диханням, а сидіння нагадують гамаки, виткані зі стебла листя з фільму «Аватар». «Інтер'єр оточує пасажирів, наче кокон, і підтримує ідею злиття людини й машини, яка характеризує цілий автомобіль», — говорить Горден Вагенер, головний дизайнер Mercedes-Benz. У середині автомобіля пасажир майже повністю оточений склепінним дисплеєм, на який проєктуються зображення, наприклад, всеохопний вид пейзажу навколо.

«Vision AVTR робить теоретичну науку чимось, що ви можете бачити й до чого можете торкатися, — каже футуролог Mercedes-Benz Олександр Манковський. — Це веде нас до майбутнього, в якому варто жити».



Контроль цифрових даних

Підприємця Верена Паусдер активно працює над цифровою освітою для дітей. Її мета — дати можливість молоді впевнено зіткнутися з силою і потенціалом світу онлайн. Що вона про це думає?

ІНТЕРВ'Ю: МАРЛЕН СОРЕНСЕН ФОТОГРАФІЇ: ЙОНАС ГОЛТГАУС

<
Верена Паусдер –
підприємиця
й мати трьох
дітей.

>
Робот Dash
(праворуч)
у цифровій
студії Naba.

Вона — хрестоматійний приклад таких у бізнес-колах називають людьми з «менталітетом засновника». Вісім років тому, Верена Паусдер зі сміливістю, рішучістю і підходом, що полягав у переконанні: «Якщо ніхто інший не робить цього, то зроблю я», запустила Fox&Sheep — стартап, який розробляє додатки для дітей. Цифрова майстерня Naba, запущена разом з виробником іграшок Naba, в 2016 році випустила навчальний додаток, призначений для ознайомлення дітей з цифровим світом.

Ми зустрілися з Вереною в цифровій майстерні Naba в Берліні, де проводять курси і майстер-класи для дітей та викладачів. Мерехтливі роботи, яскраві стіни, воскові малюнки і 3D-принтер створили грайливий фон для нашого інтерв'ю.

Роками актуальним питанням було те, як підготувати наступне покоління до цифрового світу.

Що би ви порадили батькам?

Не демонізуйте цей світ, взаємодійте з ним. Дванадцятирічна дитина з більшою ймовірністю прислухається до думки матері, якщо та знає про Minecraft, а не просто бурчить, щоб вона відклала планшет! І тоді вона теж побачить, що Minecraft — це гра, яка може стимулювати творчість.

Що саме означає «цифрова майстерня»?

Наш підхід — це створення простору для можливостей і співучасті. Багато батьків уже бояться наслідків оцифрування для дітей. Ми хочемо прибрати цей страх повністю.



« Можливостей для цифрового навчання дітей було не так багато до того, як Верена Паусдер заснувала Fox&Sheep у 2012 році.

Як і багато батьківських страхів про виховання дітей, цей виникає через тривогу неможливості достатньо захистити дітей. І все більше дітей мають комп'ютерну залежність...

Звісно, ми маємо робити все, що нам до снаги, щоб запобігти цьому. Ми безперечно повинні захищати наших дітей від кібербулінгу, вчити їх протистояти цьому. Тим не менше, несправедливо буде проєктувати власні страхи на дітей, бо самі вони не бояться. І на цьому етапі це нормально. Важливо спрямовувати їхню допитливість в правильному напрямі. Я вважаю, що найкраще рухатися вперед зі здоровим балансом між відкритістю та чітко визначеними межами.

Яка роль шкіл у цьому?

По-перше, вони мають забезпечити правильними інструментами. По-друге, критично важлива підготовка вчителів, зокрема в емоційній та соціальній сферах, щоб можна було розробити програми для реального навчання. Наприклад, програмування в Великобританії є не тільки частиною навчальної програми, а й усвідомленістю. По-третє, ми маємо досягти консенсусу щодо набору навичок, які будуть корисні нашим дітям.

А які навички можуть знадобитися?

Стійкість і вміння переживати розчарування — ці речі будуть потрібні навіть у повністю оцифрованому світі. Також цифрові навички — під цим я маю на увазі, що діти мають вміння оцінювати інформацію, розвивати креативну майстерність. Творчість — єдине, що роботи не можуть замінити.

Творчість також є характерною рисою кар'єри Верени Паусдер. Вона відкрила свій перший ресторан суші в Біле-фельді в 20 із заком років. У 25 вона заснувала свою першу інвестиційну компанію. А всього в 28 Верена

взяла участь у стратегічному змаганні CEO of the Future — вирішувала складні бізнес-кейси, і виграла. Паусдер придумала цифрові студії, коли її старший син пішов у школу шість років тому. До цього він просто грався в мобільні ігри. Основа підходу була така: чудово, що діти — частина цифрового світу! Також Верена зрозуміла, що відтоді, як сама ходила в школу, там майже нічого не змінилося. «У мене було стійке відчуття, що вони не підготовлені до цифрової реальності життя,» — ділиться підприємця.

У Кремнієвій долині нещодавно з'явився рух батьків, що забороняють собі та своїм дітям використовувати засоби масової інформації. Працівники великих технологічних компаній надсилають дітей до вальдорфських шкіл, де ті навчаються на шкільних дошках і в будинках із дерева.

Якби діти були там до 25, то я б сказала: добре, вони розуміють, що створили погану річ, від якої треба захищати дітей. Але їхні діти ходять до вальдорфських шкіл до 12, максимум до 16 років, а потім ідуть у повноцінно обладнані коледжі. Після цього — на стажування, до Стенфорда, і там уже визначаються зі спеціальностями. І це стосується лише привілейованого прошарку суспільства. Тільки в Німеччині вже не вистачає 100 000 ІТ-спеціалістів. Ці прогалини нікуди не зникнуть, якщо ми не навчимо дітей, як отримувати користь з їх пристроїв. І починати треба набагато раніше, ніж в дванадцять років.

На скільки раніше?

З шести або семи. На мій погляд, це єдиний спосіб вирівняти відмінності між статями, а також соціальними верствами. Коли дівчатка знайомляться з цифровим світом в цьому віці, у них розвивається зовсім інше власне розуміння, ніж коли їм раз у раз говорять, що технології не для дівчаток. Їм треба відчувати, що тут багато таких, як вони. І це надає їм більше впевненості.

Як ви розподіляєте час за комп'ютерами у власній сім'ї?

Моїм синам по дев'ять і дванадцять років, а дочка ще немовля. Правила такі: по півгодини кожного щовівторка і щочетверга, по одній годині в суботу й неділю. У понеділок, середу й п'ятницю — ніяких комп'ютерів.



^ Наушники в цифровій майстерні Naba: вивчати цифровий світ краще через гру.

> В учнів є ранкові семінари з програмування та експериментування. На денні курси і семінари можна записати дітей від 6 до 12 років.



Як ваші діти зреагували на такі правила?

Напевно, не зраділи.

Було нелегко це ввести. «Що? Це все? Інші діти користуються набагато більше. Це жак!». Але коли вони зрозуміли, що ця тема обговоренню не підлягає, то прийняли це. Споживання інформації потребує таких самих правил, як і дорожній рух. Чи потрібні нам смартфони за обіднім столом? Ні? Тоді правило поширюється на всіх включно з батьком, який хоче швидко подзвонити комусь по роботі, і матір'ю, яка хоче швидко надіслати електронний лист. >



Вам не було складно?

За обіднім столом — ні. Але перехід від постійного перебування онлайн в офісі до перебування повністю офлайн на кілька годин вдома — це таки виклик. Я вже спробувала всі можливі способи дотримуватися правила, наприклад, закриваю усі додатки на телефоні з 18:00 до 20:30.

Верена чудово знає про цю потужність цифрового світу, тому вона взяла цифровий тайм-аут на початку цього року. Вона також відходить від керівництва двома своїми компаніями, і переходить на посаду в консультативну раду Haba Digital.

Що спонукало вас до перерви?

Я хочу зосередитися на чомусь одному замість того, щоб постійно думати паралельно про кілька проектів. Маю визнати: справи добре йдуть і без мого втручання. Я вісім років справлялася з двома компаніями, дітьми та іншими заняттями. Але це не додавало глибини моєму життю. Я більше не хочу, щоб будь-яка бесіда перетворювалася на список справ, і вирішила, що використаю цю розкш тепер.



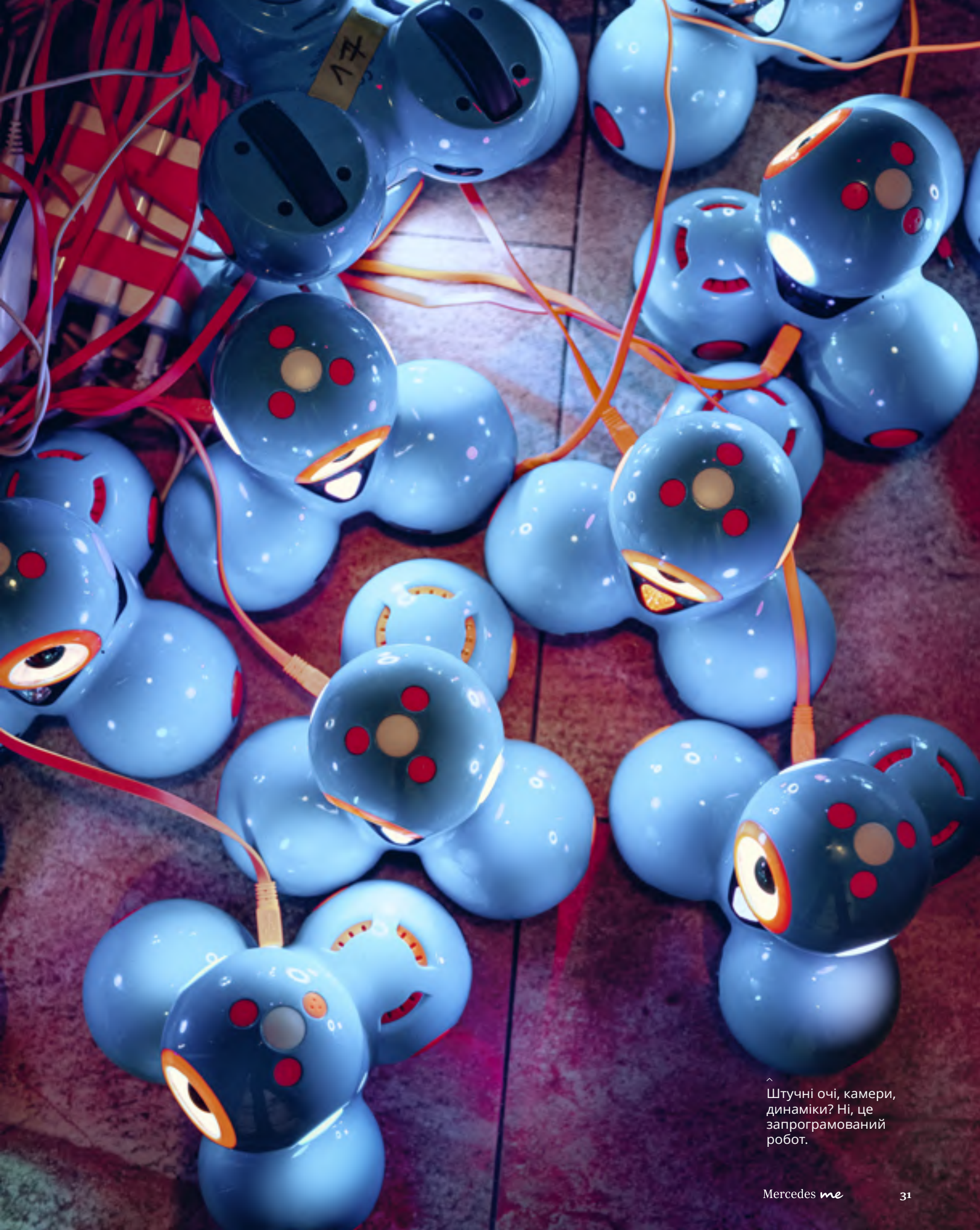
^ Місяць офлайн: «Я хочу відчувати глибину життя знову», — говорить Паусдер.

< Герої цифрової майстерні: саморобні роботи.

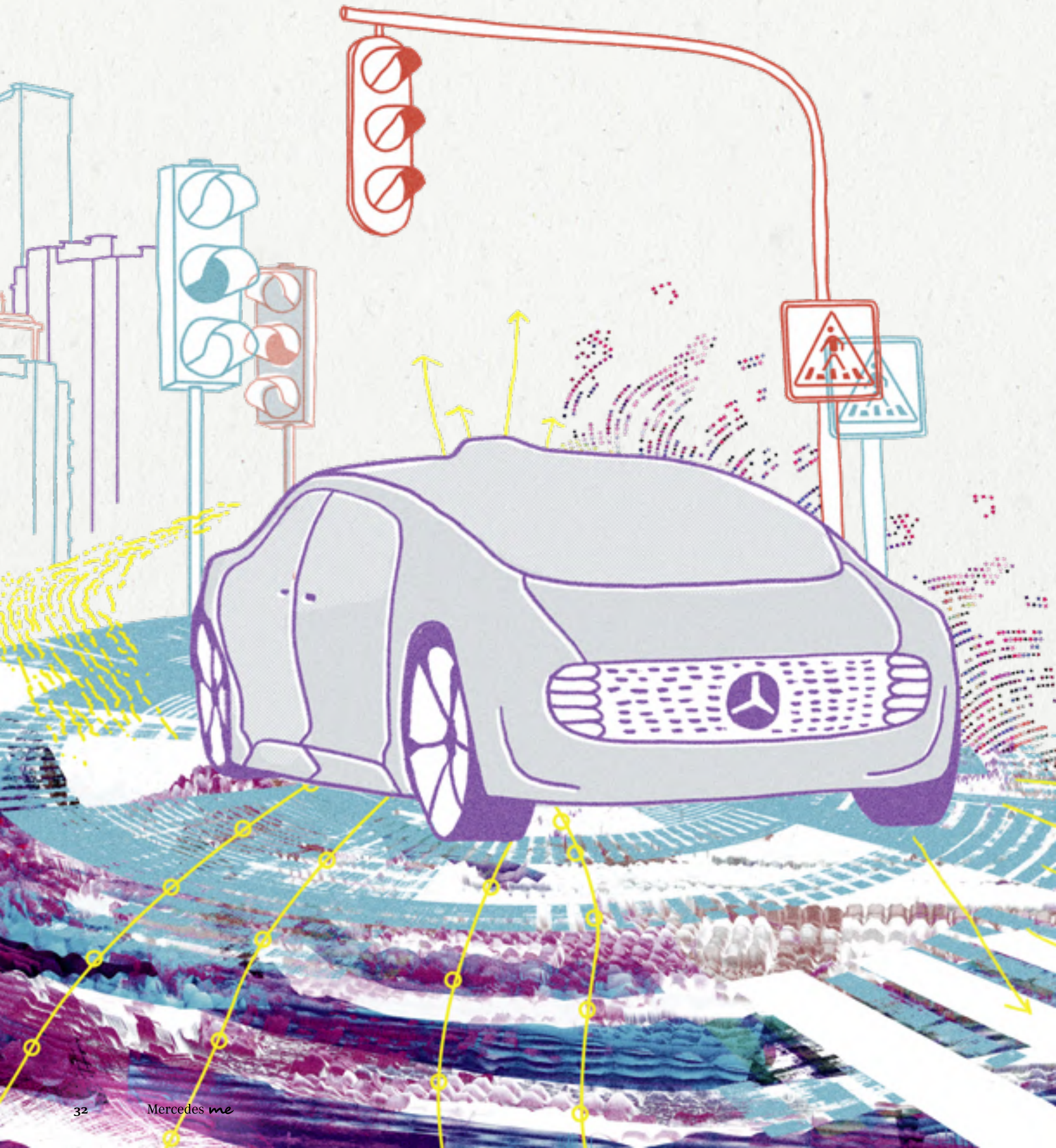
> Місце креативу. Хотите спробувати? Ми так і думали.



У цифрових майстернях Haba, представлених у великих містах, діти можуть вивчати можливості цифрового світу в безпечному середовищі незалежно від їхнього походження і рівня знань. Курси та семінари сфокусовані на зміцненні цифрових навичок. Більше інформації: digitalwerkstatt.de



^
Штучні очі, камери,
динаміки? Ні, це
запрограмований
робот.



Розумні помічники

У новітніх моделях Mercedes-Benz системи допомоги включені в стандартну комплектацію. Завдяки радарам, камерам та ультразвуковим датчикам транспортні засоби можна зробити безпечнішими, ніж будь-коли. Вони також є попередниками автономного водіння.

ТЕКСТ: ГЕНДРІК ЛЕЙКБЕРГ ІЛЮСТРАЦІЇ: ROCKET & WINK



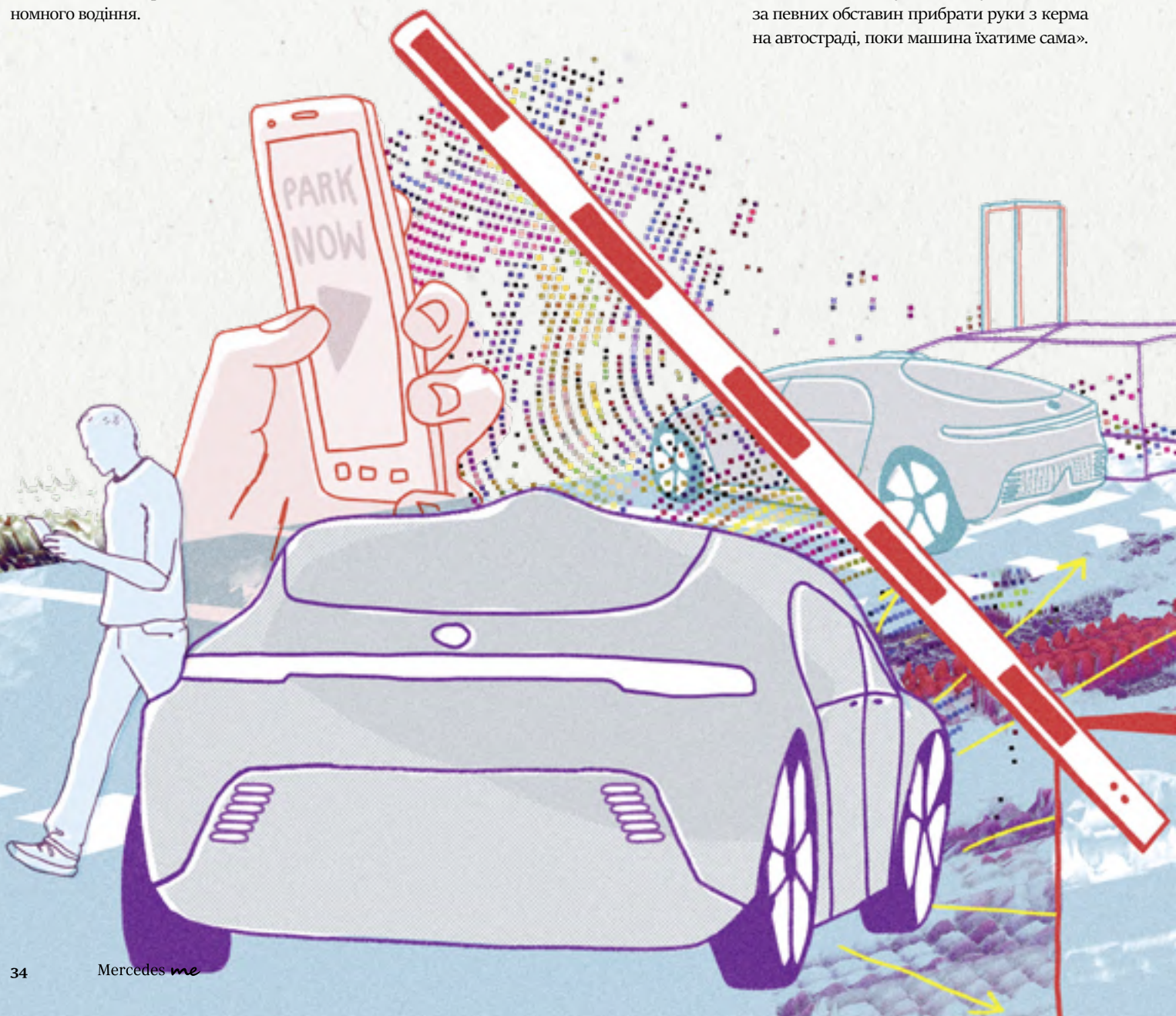
Ця функція вже використовується в багатьох нових моделях Mercedes-Benz, але ще не настільки поширена як могла б — і повинна — бути. Заїзд на тісне паркувальне місце і виїзд з нього — це одне з найбільш дратівливих завдань у повсякденних обов'язках водія. Проте водії всіх авто Mercedes-Benz, оснащених системою Active Parking Assist Parktronic, можуть не напружуватися під час паркування. Ця технологія є надзвичайною з огляду на два фактори: по-перше, вона робить щоденне водіння суттєво легшим; і по-друге — як і багато інших допоміжних систем — це попередниця повністю автономного водіння.

Допоміжні функції в Mercedes називаються Active Speed Limit Assist, Active Emergency Stop Assist, Active Brake Assist з функцією руху по пересіченій місцевості, та Evasive Steering Assist — і це лише деякі з них. У більшості випадків ці функції надзвичайно важливі: вони не тільки підтримують водія, а також можуть покращити безпеку пасажирів.

Ці розробки постійно вдосконалюються. Коротко кажучи, автономне водіння врешті дозволить нам вирішувати: чи хочемо ми їхати самостійно, чи дозволимо транспортному засобу взяти рух під контроль.

Потрібно ще багато всього випробувати, щоб досягти п'ятого рівня автономного водіння й можливості їздити міськими дорогами з його допомогою. Хоча деякі аспекти третього рівня (для пояснення див. с. 37) майже готові до використання в повсякденному житті. Доктор Дітер Зетше, колишній CEO, заявив у травні 2019 року: «Новий S-Class переведе нас на наступний рівень. На третьому рівні машина буде здатною за певних умов їхати абсолютно автономно на довгих відрізках автостради».

Доктор Мартін Гарт відповідає за допоміжні системи в Mercedes-Benz. Він пояснює це так: «У новому S-Class буде можливо за певних обставин прибрати руки з керма на автостраді, поки машина їхатиме сама».



«У новому S-Class буде можливо за певних обставин прибрати руки з керма на автостраді, поки машина їхатиме сама»

Доктор Мартін Гарт, голова відділу допоміжних систем і активної безпеки в Mercedes-Benz AG

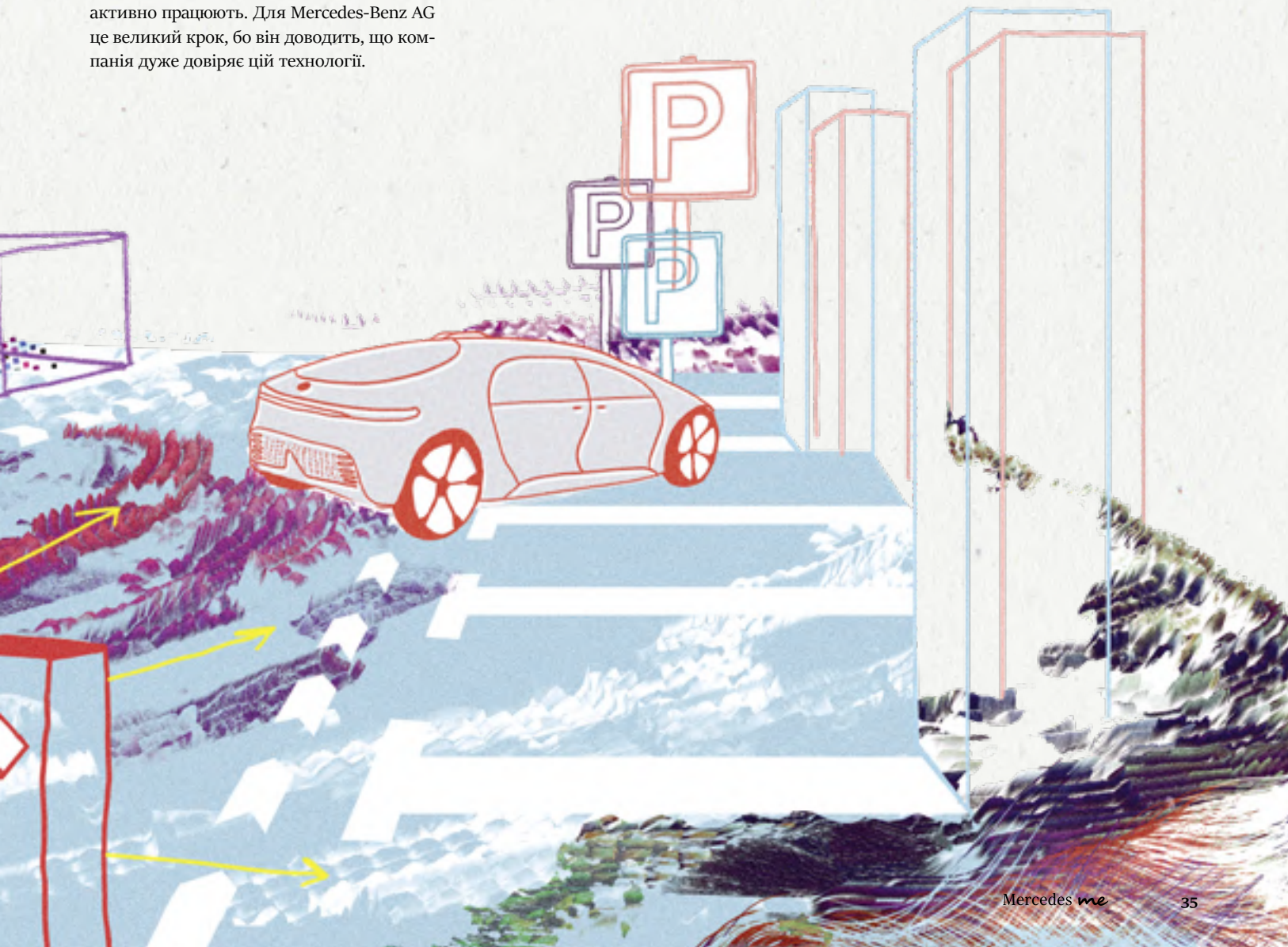
Одна з обіцяних переваг концепції автономного водіння — це час, який водій зазвичай витрачає на управління транспортним засобом. У деяких ситуаціях ця технологія буде особливо корисною — для довгих переїздів по автостраді, наприклад. Оскільки технологія за таких умов стає частиною повсякденного життя, то над нею наразі активно працюють. Для Mercedes-Benz AG це великий крок, бо він доводить, що компанія дуже довіряє цій технології.

Радари й більше

Шлях до цих розробок був прокладений через кілька базових технологій, що надали всю потрібну інформацію. Ультразвукові та радарні сенсори безперервно сканують простір навколо автомобіля. Також їх підтримують камери, що використовують не тільки алгоритм створення карти

місцевості, де їде автомобіль, а й інтерпретують дані. Картинки в HD якості показують точне положення автомобіля, а оновлення карт відбувається в режимі реального часу за допомогою “хмарного” з’єднання.

У цих усіх технологій є одне спільне завдання: вони мають створювати максимально точну картинку оточення, в якому рухається автомобіль. Це неймовірно важливо для трафіку — реагувати за секунди, а краще за мілісекунди.



Система, яка об'єднує різні датчики, найкраще передає навколишнє оточення, — пояснює Майкл Мейл, керівник Sensor Fusion для Mercedes-Benz Research & Development North America в Кремнієвій долині. — Це те, що поєднує всі дані разом. Мета — створити настільки точний образ довкілля, наскільки можливо.

Це великий виклик у навантаженому трафіку міських центрів. Автомобіль має не лише орієнтуватися в різноманітних особливостях міських доріг, а й вміти їх передбачати. Діти на тротуарах, дорослі пішоходи, бігуни, велосипедисти, мотоциклісти, фургони доставки — усі ці об'єкти рухаються по-різному. Інженери й програмісти

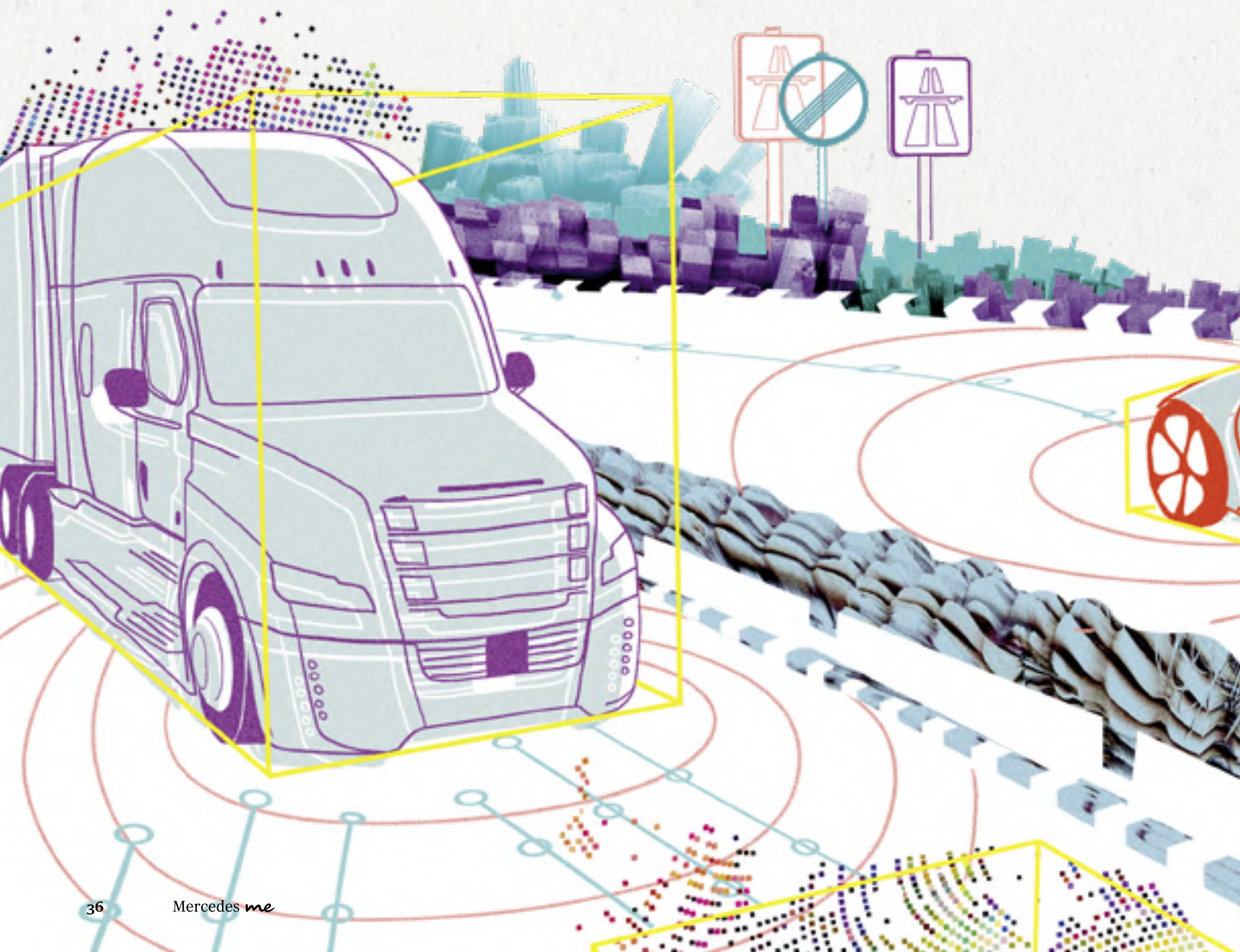
«Мета — створити настільки точний образ довкілля, наскільки можливо.»

Майкл Мейл, керівник Sensor Fusion для Mercedes-Benz Research & Development North America

Mercedes-Benz розробляють алгоритми, щоб навчити авто розпізнавати об'єкти, знати способи їх оминати й передбачати їхню поведінку. У далекій перспективі, здатність машини сприймати реальність навколо має бути не гіршою за навички людини за кермом.

Комплексний виклик

Процеси, які людям здаються найпростішими, комп'ютер теж має вивчити. Але способи навчання можуть бути непростими. Центри міста — це вже ускладнення, про яке йшлося в першій частині розповіді (випуск Mercedes me 3-4.2019).



Швидкі дороги на зразок автострад і шосе в цьому сенсі простіші, автономний рух на них розробити набагато легше.

У секторі комерційних транспортних засобів Daimler Truck AG уже пропонує системи часткового автономного водіння на трьох найважливіших ринках. Ці системи можна знайти в Mercedes-Benz Actros, Freightliner Cascadia та Fuso Super Great. Наступний логічний крок у комерційному транспорті — це повністю автоматизоване керування згідно з 4-им рівнем SAE. Для початку, Daimler Truck AG зосереджується на використанні системи на визначених маршрутах на деяких американських шосе між логістичними центрами.

Кінцева мета — зробити виробництво технології серійним протягом наступного десятиліття. Повністю автоматизовані вантажівки зможуть задовільнити зростаючий попит на

транспорт та підвищити ефективність і продуктивність, а ще вони можуть допомогти потенційно посилити безпеку для всіх на дорогах.

Ще одна практична користь від автоматизації — інноваційна система паркування, Automated Valet Parking (AVP), яку Mercedes-Benz розробляє у співпраці з Bosch. Прототип системи можна перевірити тепер у музеї Mercedes-Benz. «Ви просто лишаєте авто в зоні прийому паркувального майданчика, а потім забираєте його звідти. Решту авто робить самостійно», — пояснює доктор Мартін Гарт.

Це не тільки зменшує стрес для водіїв, а й економить час. <



Скануйте QR-код та отримуйте більше інформації про допоміжні системи Mercedes-Benz.
mbmag.me/assistancesystems

У ФОКУСІ: РІВНІ 3 І 4 АВТОНОМНОГО ВОДІННЯ

Рівні автономного водіння діляться від 1 до 5; вони були визначені Товариством інженерів автотранспорту (SAE). Рівень 5 означає машину взагалі без водія, а Mercedes-Benz наразі має розробки рівнів 3 і 4.

Рівень 3

Допоміжна система здатна сприймати оточення камерами та сенсорами, вести авто самостійно в певних обставинах — це можливо з новими моделями S-Class.

Рівень 4

Транспортний засіб (машина або вантажівка) може самостійно маневрувати, але тільки в деяких ситуаціях, наприклад, у визначених містах, на автостадах і швидкісних шосе. Водієві зазвичай можна не втручатися, оскільки автівка здатна сама правильно реагувати на ситуацію без допомоги людини.

>
Колишній головний дизайнер сідає за кермо E-Class Coupé та їде до свого улюбленого італійського ресторану в Зіндельфінгені.

Як виглядало майбутнє в минулому, містере Сакко?

Як керівник відділу дизайну, а потім і головний дизайнер Mercedes-Benz, він формував обличчя бренду з 1975 по 1999 роки: Бруно Сакко вважається одним з найвидатніших автомобільних дизайнерів 20-го століття. Ми зустрілися з ним в його будинку в Зіндельфінгені й разом вирушили в мандрівку часом.

ІНТЕРВ'Ю: ЙОРГ ХЕУЕР ФОТОГРАФІЇ: КОНСТАНТІН МІРБАХ



Легендарний 86-річний дизайнер автомобілів приїхав на місце зустрічі вчасно, стильно одягненим і готовим до подорожі. Сьогодні він за кермом свого E-Class Coupé, колір якого ідеально відповідає його капелюху та костюму. Другий автомобіль, припаркований у його гаражі — він прибрав його з дороги на зиму — це класичний автомобіль того періоду, коли Сакко формував імідж машин Mercedes-Benz із елегантною витонченістю. Це Sacco Coupé: 560 SEC (C 126), побудований у 1989 році, пофарбований у темно-синій колір, такий же, як E-Class. «Загалом я вважаю, що Coupé — це парадигма серії, — пояснює Бруно Сакко, додаючи: — Мистецтво позбавлення зайвого. Для мене це суть успішного дизайну».

Перший його помітний успіх у цій сфері був 1979 року, з S-Class другого покоління (W 126), який має врівноважений, обтічний і простий дизайн, що визначив стиль цього німецько-італійського дизайнера в Mercedes-Benz. Сакко замінив хромоване багатство легкістю та аеродинамічною ефективністю, створивши новий ідеал автомобільної краси і заклав напрямок дизайну бренду з трипроменевою зіркою. Ми поговорили з дизайнером про те, як йому вдалося сформувати не лише Mercedes-Benz, але й цілу епоху автомобільного дизайну.

Ви одягнені в синє, обидва ваші автомобілі — синього кольору. Напевно, це ваш улюблений колір.

Мені подобається синій, тому що я провів своє дитинство і багато вихідних днів в Італії. Синій означає небо, відкритість, прекрасну погоду.

Ви почали в Mercedes-Benz у 1958 році і пропрацювали в компанії 41 рік. Як голова відділу дизайну з 1975 року і пізніше головний дизайнер, ви відповідали за імідж бренду, врешті ви сформували ціле покоління автомобілебудування. Що ви думаєте про таку кар'єру з теперішньої точки зору?

Ми побудували низку дуже успішних машин. Я вірю, що можу так сказати.

Успішних машин?

Я не дуже вмію гарно висловлюватися. Коли я кажу про успішну машину, я маю на увазі цілком ефективний, цілісний транспортний засіб. Таким чином, звичайно, є і неефектні машини: лінія не працює; задня частина занадто висока; передня частина не має ніякого характеру — автомобіль повинен мати гарне обличчя. Я вважаю, що обличчя мого C 126 одне з найкрасивіших, що колись створювали.

Повернемося до середини 1970-х.

Як ви тоді бачили майбутнє авто?

На думку одразу спадає C 111-III. Це був перший автомобіль, за який я відповідав із дизайнерського погляду, і ми тоді побудували тільки два. Це означало велику свободу для моєї команди та для мене, але це також було великим викликом. Я думаю, що ми досягли успіху, враховуючи те, що бачили C 111-III як можливість показати нову стилістику. Для мене особисто, цей автомобіль — є важливою віхою як об'єкт дизайну 1A. Він дозволив показати, на що ми здатні. Я все ще думаю, що C 111-III виглядає, як частинка майбутнього.

Чи вірно, що багато елементів дизайну

C 111-III були застосовані в серійних автомобілях.

Mercedes-Benz або навіть перейняті конкурентами?

Так, це правда. Ми отримали дуже позитивні відгуки, коли впровадили C 111-III наприкінці 1970-х. Автомобіль мав безкомпромисно аеродинамічні лінії та містив елементи дизайну, що згодом з'являлися в моделях Mercedes-Benz аж до 1980-х.

На початку 1975 року ви стали наступником Фрідріха Гейгера, автора легендарного шедевра 300 SL (W 198). Як вам було йти слідами Гейгера?

Якщо бути чесним, для мене це було нормально. Я очікував цього і був задоволений, прийшла моя черга. Коли я зайняв цю високу посаду, ми розробляли один концепт — новий S-Class, серія 126. Я знав, що ми мали відповідати найвищим очікуванням як наших клієнтів, так і мого роботодавця, — це завжди мене мотивувало. І результат був хорошим близько десятиліття, до того, як фокус повільно перемістився на наступний S-Class. W 126 уже тоді відповідав моєму баченню майбутнього. Нам довелося враховувати нові аспекти екології та безпеки й знайти вимір позачасовості: ефективну машину люблять і в її епоху, і як класичний автомобіль.

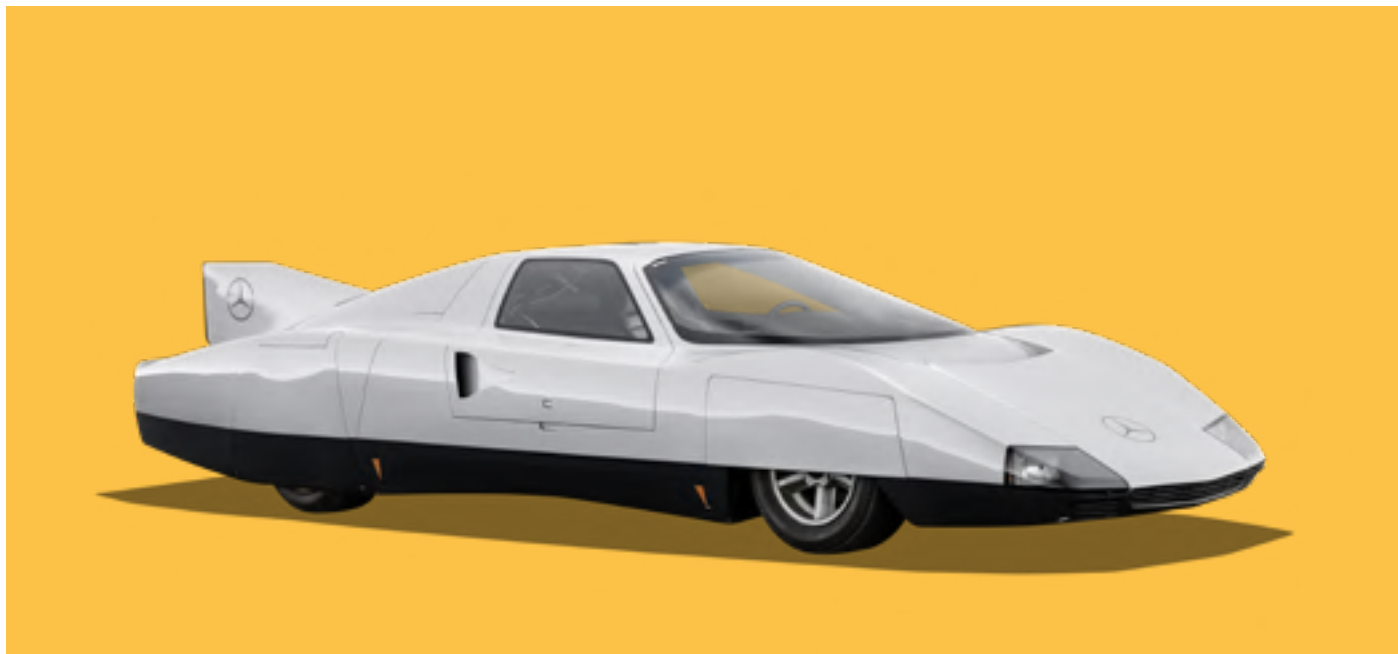
«Ми побудували низку дуже успішних машин. Я вірю, що можу так сказати.»

Кузов W 126 був легшим, підтягнутим і був більш обтічним. Наприклад, ми розробили нові форми переднього і заднього бамперів, вперше поставили склоочисники, які ховалися під капотом, коли не використовувалися, у ньому були «панелі Сакко» — бічні покриття з пластику, яких раніше не робили. Я усвідомив, що відповідальність за дизайн важливіша за саме проектування, і для мене це цілковито різні речі. Це зробило з мене керівника. >

Бруно Сакко

працював у Mercedes-Benz з 1958 до 1999 роки. Він формував образ бренду, який запам'ятовується, із 1975 року. Народився в Італії, вважається одним із найвидатніших дизайнерів автомобільної галузі в історії. Серед транспортних засобів, які розробляв Сакко, був С 111-III — рекордне авто, а також машини S-Class в серіях W 126, W 140 і W 220, Baby-Benz (W 201) та нетлінно прекрасні родстери 129-ї серії. 86-річний дизайнер є членом Європейської автомобільної зали слави та Автомобільної зали слави в Дірборні.





C 111-III

Рекордний автомобіль з оптимізованою аеродинамікою — перший Mercedes-Benz, за дизайн якого відповідав Бруно Сакко. Під його керівництвом відділ дизайну розпочав роботу на початку 1977 року, і через рік C 111-III встановив дев'ять світових рекордів в заїздах

на тривалі дистанції. Це стало можливим передусім завдяки вузькій колії, закритим колесам, низькій передній частині із захованими фарами, а також довгій конусоподібній задній частині з центральним плавником. Ікона!



C 126

Перший справжній «автомобіль Сакко» — друге покоління S-Class, що вийшло на ринок у 1979 році. Він був доступний і як седан, і як купе (в одному з яких Бруно Сакко їздить донині). Серія 126 стала першою від Mercedes-Benz, у якій була задумана й послідовно втілена легка аеродинамічна

конструкція. Його збалансований обтічний дизайн поєднав інженерне рішення і динамізм. Тоді ж на S-Class дебютували знамениті «панелі Сакко», а кількість хрому зменшилася.



R 129

Позачасова машина — це родстер, який був представлений уперше в 1989 році й став наступником R/C 107. Це авто, здавалося, перескочило кілька можливих модельних серій і вважається однією з найкрасивіших моделей Mercedes-Benz. Шедевр Сакко був першим

родстером із автоматичною дугою безпеки за сидіннями. Клиноподібна форма автомобіля та піднесена задня частина — яскраві елементи дизайну. Він розроблений для оптимальної аеродинаміки та забезпечує дуже низький показник Cd.



SLK

Автомобіль, що піднімає настрій: «Коли я дивлюся на SLK, який випустили на ринок у 1996 році, то завжди посміхаюся», — каже Бруно Сакко. Під час етапу розробки він тримав автомобіль для порівняння в Італії (його розміри приблизно відповідали малому родстеру)

і використовував його для тест-драйвів. На короткий час SLK (R 170) була, можливо, «обраницею» Сакко. «Це також найдоречніший автомобіль для молодих людей, що хочуть розважатися», — розповідає дизайнер.

«Ми перескочили кілька поколінь із R 129. У цій машині форма й динаміка поєдналися майже ідеально»

Серія 126 принесла вам і вашій команді величезний успіх, ви досі водите С 126.

Це правда. І хоча моєму купе S-Class вже 30 років, я все ще вважаю його ідеальним автомобілем для далеких поїздок. Мій механік запевняє, що я можу просто зараз сісти в нього й доїхати прямо до Палермо на Сицилії.

Вам доводилося йти на компроміси на посаді головного дизайнера?

Це було частиною бізнесу, це досі так. Переважно, я не мав із цим ніяких проблем. Зрештою, ми всі працювали разом. Але було дещо, від чого я дуже роздратувався: W 140, який дебютував у 1991 році як наступник W 126. Тогочасний новий S-Class дуже критикували, причому справедливо. Ми мали відповідати певним вимогам щодо простору із W 140. Розробка тривала, але для нашого відділу продажів усе здавалося недостатньо комфортним або просторим. Я думаю, S-Class, що вийшов тоді, був надто високим. На щастя, його зовнішність та деталі були дуже стриманими, тому автомобіль добре продавався за межами Німеччини.

Сьогодні W 140 стає все популярнішим навіть серед прихильників класичного автомобіля в Німеччині...

Я також це помітив. Він потрапляє у вподобання і смаки.

Ваші інноваційні концепції форм задають тенденції у всьому світі.

Чи була у вас філософія дизайну?

Я не хотів, щоб на тлі нових моделей їхні попередники виглядали старими. Проте найголовнішим завжди було те, щоб клієнтам авто подобалися. Базова ідея полягала в тому, що Mercedes має виглядати, як Mercedes. Нові розробки мають вкладатися в загальну традицію, не втрачати ідентичність. Я завжди говорив, що розвиток моделей має бути гармонійним.

Розкажіть про R 129. Спадкоємець R / C 107 не схожий на старшого брата — попередній SL, проте він вважається однією з найкрасивіших моделей Mercedes-Benz і вашим шедевром.

Можливо, попередня модель, що мала багато хрому, просто протрималася на ринку задовго? Її продавали з 1971 по 1989 рік — майже два десятиліття. Ми перескочили кілька поколінь з R 129 (стор. 43, фото праворуч угорі). Форма й динаміка в ньому майже ідеально поєдналися.

Які були ваші найбільші виклики в роботі?

Напевно, це дві серії моделей, що відкривали абсолютно нові сегменти. 190 E, відомий як Baby-Benz, дебютував у 1982 році. Його дизайн запозичив багато стильових елементів у C 111-III: наприклад, чіткі грані і лінії, які йдуть паралельно до повітряного потоку. Задня частина W 201 є найкрасивішою на мій погляд. І потім, звичайно ж, була розробка A-Class — першого Mercedes-Benz, який в мій час отримав передній привід. Тоді ми вперше проектували машину без окремих капота і багажника — це було нелегко. Коли ми розробляли A-Class, ми вже думали про альтернативні типи приводів. Серед ідей тоді представили подвійну підлогу, а це означало, що в машині буде кращий захист від бічних ударів. Це не мій улюблений автомобіль, але я стою за його формою та концепцією, і A-Class чудово розвинувся з часу свого створення.

Що для вас означає керування автомобілем?

Для мене це абсолютна свобода.

Яку мрію ви хочете здійснити?

Колись я часто їздив на поїзді зі своїми батьками, і завжди ходив у кабіну машиніста. Я би хотів побачити класичний паровоз США — Big Boy, в дії на залізниці. Цей локомотив тягнув потяг довжиною до 40 метрів в горах штатів Вайомінг та Юта. Кілька десятиліть тому модель поступово прибрали з залізниць, і тепер здається, що його фантастичний двигун може повернутися й тягати чартерні поїзди. Я дуже хотів би побачити цей паровоз у дії.

ІСТОРИЇ

Ви можете побачити багато інших чудових моделей, зроблених за 130 років автомобільної історії Mercedes-Benz у музеї в Феллбаху, Штутгарт.
mercedes-benz.com

Йорг Хеуер — головний редактор журналу Mercedes-Benz classic, провів три чудові дні з Бруно Сакко на півдні Німеччини. Його повний звіт буде опублікований у наступному випуску Mercedes-Benz classic.

Привіт, Льюїсе!

Що примушує тебе йти вперед?



Льюїс Хемілтон нещодавно виграв свій шостий титул у «Формулі 1». Він завжди щиро ділиться думками, і про сталий розвиток, і про освіту. З нагоди 20-річчя фонду «Спорт в ім'я добра» він говорить про свою прихильність до дітей



та молоді. Повне відео дивіться тут: mbmag.me/laureus2020

“ Мені було 5 років, коли я почав мріяти стати гонщиком. У 8 років я почав ганятися. Тоді я не дуже розумів, що робити на дорозі переді мною, мені просто подобалося веселитися. Фундамент заклав мій батько.

У перший рік мого заняття картингом батько працював на чотирьох роботах, щоб оплатити моє захоплення. Вони з моєю прийомною мамою зробили для мене дуже багато: реально боролися за те, щоб у нас над головами був дах. Я неймовірно вдячний за все, що моя сім'я для мене зробила.

Які в мене основні виклики? У ті часи нам було дуже важко: грошей на продовження занять на картингу не вистачало, ми

були єдиними темношкірими людьми на тренуваннях, мало знали про спорт, я був трохи менший за інших і наді мною знущалися на трасі. Нам постійно не щастило, але саме так ми ставали сильнішими й виявляли справжні таланти.

Не в усіх були однакові шанси в дитинстві. У світі купа дітей, що не мають доступу до освіти. Світ все ще розділений. Усе ще є расизм, бідність, нерівність.

Але є організації й люди, що намагаються це виправити. Чудово, що Mercedes-Benz залучений до процесу й дає дітям у всьому світі перспективи, тому що діти — наше майбутнє. Хіба цього недостатньо, щоб щось робити?

Ми маємо заохочувати наших друзів і сусідів робити те саме. Я вірю, що ми завжди можемо більше. Я сам намагаюся робити більше.

Наприклад, боротися проти насилля над тваринами, або працювати заради кращої освіти. Я буду старанно працювати, щоб нейтралізувати свій «вуглецевий слід» (сукупність викидів парникових газів, прямо чи опосередковано вироблених людиною, організацією або продуктом).

Я б хотів бути, як промінь сонця, який надихає дітей, я дуже стараюся таким бути, тому що вірю, що в мене велика мета.

”

>
З Куала-Лумпура
до Парижа:
вертикальні сади
Патріка Бланка
покращують
енергоефективність.

Квітучі будинки

«Біофілійна архітектура» дає те, чого люди у великих містах жадають найбільше, — більше природи в міському просторі.



FOTO: PAV/STUDIO BOERI, PAV/PIERRE GIARDINO

< Подвійний ефект: дві житлові високоповерхівки від Стефано Боєрі безпомилково визначають міський ландшафт **Мілану** з 2014 року.

> Три будинки змінили образ: комплекс 25 Verde в **Турині**.
Архітектор: Лучано Піа.



Дослідження показують, що природа стимулює творчість, посилює концентрацію та зміцнює імунітет.



< Будинок за ідеєю
Татьяни Більбао
в **Монтерреї**
(Мексика)
пропонує
плавний перехід
від природи
до житлового
простору.

> Сталій розвиток:
мексиканська
архітекторка
використовує
місцеві матеріали
у своїх
інноваційних
роботах.

Завдяки дзеркалам та їхньому
розміщенню будинок наче
поєднується з навколишнім лісом.





◀
Фасад із садом,
на якому пурхають
метелики.

┌
Архітектурне
бачення Мітчелла
Йоахіма на
Мангеттені
поєднує архітектуру
й природу
в ідеальній
гармонії.

Ліси лікують, це відчувається навіть після лише кількох кроків на природі — серцебиття заспокоюється, дихання стає глибшим. Японська терапія, відома як «шинрін-йоку» (буквально «лісове купання») поширюється Західним світом, і численні дослідження вже показали, що ті, хто оточує себе рослинами, стають більш креативними, в них посилюється концентрація та зміцнюється імунітет.

Тому недивно, що жителі міських просторів хочуть більше природи в житті. Це буває важко організувати в урбаністичних умовах. Більшість міст зробили дуже мало, щоб задовільнити це прагнення мешканців. «Попит на органічну архітектуру повертає нас назад у століття, — каже нью-йоркський архітектор Мітчелл Йоахім. — Проте міста все ще зроблені з бетону, сталі та скла». Йоахім часто захоплено розповідає про свою роботу архітектора та пристрась до природи, не переводячи подих, але в цьому випадку він усе ж зупиняється і замислюється. «Органічні конструкції, — врешті каже Йоахім. — Уже кілька років їх можливо втілити. Технологія нарешті має можливості».

Крапля зелені творить чудеса для клімату

Біофільна споруда, біофільна конструкція: для Йоахіма ця концепція — більше, ніж просто архітектурна краса. Інтегрування природи в кожен закуток міста — єдиний правильний і насправді єдиний розумний підхід. Не тільки тому, що це екологічно, а й тому, що перебування в оточенні природи нас уповільнює і наділяє відчуттям усвідомленості щодо довкілля. Це дозволяє нам бути добрішими до себе та до людей навколо, створює кращий клімат у будь-якому сенсі слова. Проте для цього не потрібен цілий ліс. У 2015 році канадські дослідники виявили, що вулиці в густонаселених житлових районах, де посаджені окремі дерева, позитивно впливають на здоров'я жителів.

Людям потрібна природа. Особливо в містах, де мешканці часто проводять більшу частину дня в приміщеннях. Але «зелене» життя дісталось і до них. Насправді воно пускає коріння повсюдно: Нью-Йорк,



ФОТО МІТЧЕЛЛ ЙОАХІМ/TERREFORM ONE

Берлін, Буенос-Айрес. Залізничні станції, міські райони, приміщення, вулиці. Архітектор Стефано Боєрі посадив 900 дерев на двох житлових високоповерхівках, які згодом буквально розрослися в ефектну «Bosco Vertical» або «вертикальний ліс». Лісистий фасад поглинає понад 30 тонн вуглекислого газу та 80 кілограмів твердих частинок щороку, при цьому охолоджує інтер'єр на три градуси. Хмарочос у Куала-Лумпурі так само демонструє підвищену енергоефективність: тут, як і на фасаді будівлі в Парижі, французький ландшафтний архітектор Патрік Бланк використав потенціал інтегрування флори в будівлі.

Міські оазиси комфорту для людей і тварин

Подібну зміну свідомості помітно також і в менших масштабах. Невеликі квіткові нивки можна знайти на понад 300 автобусних зупинках у нідерландському місті Утрехт. Жителі турботливо називають їх «бджолиними зупинками». Не випадково Татьяна Більбао з Мексики отримала премію Маркуса за архітектуру. В архітектурній діяльності вона прагне до життя, що підтримує сталий розвиток і відповідає потребам людей. Природа грає провідну роль у її інноваційних концепціях. Наприклад, як у будинку відпочинку в Монтерреї (Мексика), де дзеркала відображають дерева, нібито вливаючись у лісове середовище.

«Проектуй життя» — такий девіз має консалтингова фірма Terreform One, яку очолює нью-йоркський архітектор Мітчелл Йоахім, що його ми згадували на початку цієї статті. Тут архітектори працюють з інженерами та біологами, розробляють візуальні міські рішення: дерева, що підтримують будинки, лавки, зроблені з грибкових спор, стіни з кісток, вирощених у лабораторії. Спочатку це здається сумнівним задумом, але при ближчому погляді стає правдоподібним: Йоахім хоче поєднати технології та біологію. Він прагне збалансувати взаємодію міста, людей і природи в ідеальній гармонії. Іншими словами: максимально докластися до їхньої сталості розвитку.

Багатоповерхова будівля з садом для метеликів наразі перебуває у розробці. Йоахім задумався над цим проектом, почувши, що метелики-монархи — приголомшливо красиві метелики з яскраво-помаранчевими та чорними крилами — вимирають. «В останні роки ми втратили мільярди метеликів-монархів попри те, що Нью-Йорк був їхнім домом. Місто стало їхнім ворогом. Але тепер ми хочемо дати метеликам їхній власний біотоп на Мангеттені,» — розповідає Мітчелл. <

Айріс Мідлак переїхала з Гамбурга в сільську місцевість два роки тому. Вона сумує за містом, тому «зелена» архітектура могла би задовольнити її потребу в міському житті серед рослин.

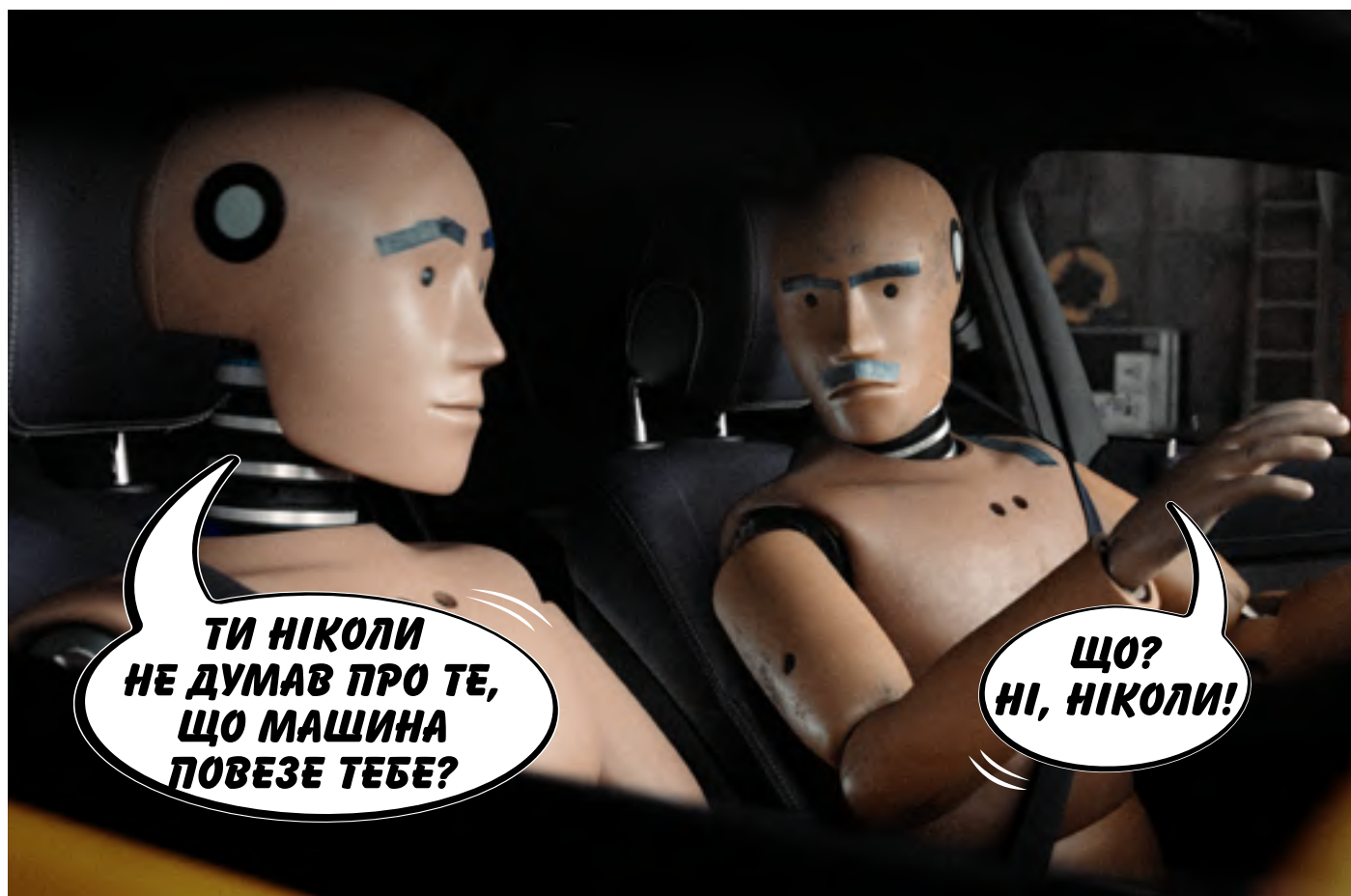
**А ТИ
ХТО ТАКИЙ?**



**ПРИВІТ,
Я НОВЕНЬКИЙ!**

Може, ми й прості манекени... Але ми сприймаємо краш-тести дуже серйозно! Mercedes-Benz проводить їх уже більше 60 років, щоб гарантувати безпеку для всіх на дорозі. Новий комедійний серіал «Історія випробувань» показує щоденну роботу двох манекенів для краш-тестів. Комедія? Саме так!

ТЕКСТ: РУДІГЕР БАРТ ФОТОГРАФІЇ: MERCEDES-BENZ AG



**ТИ НІКОЛИ
НЕ ДУМАВ ПРО ТЕ,
ЩО МАШИНА
ПОВЕЗЕ ТЕБЕ?**

**ЩО?
НІ, НІКОЛИ!**

Е QC* тихо стоїть у центрі для краш-тестів. Незабаром він влетить у бар'єр. Сцена освітлена яскравим світлом, камери високої роздільної здатності готуються записувати кожну мілісекунду удару. Це розраховане зіткнення — одне з тисяч, які Mercedes-Benz проводить, у центрі аварій у Зіндельфінгені щороку для розробки та безпеки автомобілів.

Але що ми чуємо? Голоси з машини? Дві фігури сидять у транспортному засобі й розмовляють. Два манекени для краш-тестів. Ми дивимось епізод інтернет-серіалу «Історія випробувань».

Комедійний серіал, який знімають у центрі краш-тестування... Серйозно? Серйозно. Ніхто не хоче об щось битися. Ті, хто проводять краш-тести, методично їх планують та використовують отримані результати, щоби придумати, як

мінімізувати наслідки аварій на дорозі. Основна мета — надати найкращого можливого захисту для всіх учасників за допомогою усунення або поглинання енергії удару.

Mercedes-Benz пояснює процес своїм серіалом «Історія випробувань» — першою оригінальною комедією бренду, що розповідає про двох манекенів для краш-тестів на ім'я Фред і Томмі.

Ми — манекени

Тварини, що вміють розмовляти, давно захопили сині екрани. А як щодо живих манекенів, їхніх думок і почуттів?

Що, як вони непомітно для всіх спілкуються перед кожною аварією про щось важливе для них? Автономне водіння, наприклад. Або про «Привіт, Медседес» — інтуїтивне голосове

Томмі та Фред

Типові розмови для цих двох: зліва новачок, чиста штучна свідомість, дуже цікавиться інноваціями.

* EQC 400 4MATIC:
Витрата електричної енергії у комбінованому циклі у кВт*год/100 км:
20,8-19,7
Викиди CO₂ у комбінованому циклі:
0

управління. Так само, як і ми, ці манекени мають надії та страхи. Фред — досвідчений ветеран, він пам'ятає дні, коли ще не було повітряних подушок, він завжди любив традиції Mercedes. А Томмі — робот зі штучним інтелектом, новобранець, який дуже любить пробувати щось нове.

Шістдесят років тому, у вересні 1959-го Mercedes-Benz став першим виробником автомобілів, що штовхнув свою машину — Mercedes W 111 Fintail — у фіксований бар'єр для проведення випробувань. Двері на стороні водія були зняті, щоби за аварією можна було спостерігати. За кермом сидів манекен. На пасажирські сидіння манекени вперше сіли близько 50 років тому, їхні параметри й вагу змоделивали для відтворення людей різних статур. Вони також мали кінцівки. Сучасний манекен має близько 200 датчиків, що точно можуть виміряти силу та розрахувати вплив ударів на окремі частини тіла: голову, ший, груди, таз і ноги.

Пристрасть розробників

Автомобілі тепер безпечніші, ніж коли-небудь. Комп'ютерне моделювання грає вирішальну роль у цій безпеці, але складність краш-тесту поки що не дозволяє повністю відмовитися від цього процесу. Нині випробування проводяться в Технологічному центрі безпеки транспортних засобів, що функціонує з 2016 року.

Нова технологія дозволяє застосовувати нові підходи. Експериментальний транспортний засіб безпеки (або ESF, з німецької Experimental-Sicherheits-Fahrzeug) представив нововведення минулого року: світлодіодні панелі попереду та позаду, де відображаються попередження та інформація для інших водіїв; висувні педалі та кермо, що ховаються в автономному режимі водіння.

«Mercedes-Benz стоїть вище за всі інші автобренди в питаннях безпеки, досконалості та відповідальності, — каже Натанаел Сіджанта, директор глобальних маркетингових комунікацій у Mercedes-Benz Cars. — Наші колеги зі сфери безпеки транспортних засобів працюють не тільки ретельно, але й пристрасно. Комедійний серіал "Історія випробувань" легко й весело розповідає нашим клієнтам, як ми втілюємо цю пристрасність до безпеки в житті».

Піонер безпеки

Незліченна кількість нововведень, які зробили машини безпечнішими, надійшли від інженерів Mercedes-Benz. Зокрема зона деформації, яку розробили в 1959 році в W 111 Fintail. Технологічний центр безпеки транспортних засобів у Зіндельфінгені був відкритий у 2016 році. Роздивіться все там і походіть його магічними коридорами: mbmag.me/safety



<
Перша в світі запланована аварія автомобіля: у вересні 1959 року Mercedes влаштував зіткнення машини Fintail з нерухомим бар'єром.



<
Манекен після навмисної аварії: голова вдарилася в лобове скло. Як можна захистити від цього людину?



<
Перші подушки безпеки для серійних авто! Mercedes інтегрував захисні подушки з боку водія у серійні авто в 1981 році. В 1988 році такі подушки встановили й на пасажирський бік.



<
Близько 120 манекенів чекають своєї черги на випробування в центрі. З тих пір, як з'явилася практика випробування манекенів, дуже багато речей були враховані й зареєстровані. Mercedes-Benz проводить також додаткові власні тести.



Створення комедійного серіалу: продумана конструкція знімального майданчика, англомовні актори грають Томмі (ліворуч) та Фреда (праворуч).

Манекени розмовляють англійською, тому що серіал розрахований на глобальну аудиторію YouTube. Шість коротких епізодів, більшість триває приблизно хвилину, в кожному є коротка розмова, аварія та кульмінація, все проходить у швидкому темпі. Для зйомок відтворили місце краш-тесту. Два англомовні актори грають манекенів жестами, які реєструються на комп'ютері та використовуються для анімації манекенів.

Безперечно, Фред — міцний горішок. Він ностальгує за старими часами, коли не було обов'язкового паска безпеки. Але він усе ж трудиться на Mercedes-Benz. Він — піонер безпеки. Він невтомно працює з інженерами, щоб робити машини безпечнішими. Так, його дратує напарник, бадьорий та енергійний всезнайко. Але це Томмі, нічого не поробиш.

Новий хлопець швидко вчиться завдяки штучному інтелекту, але він ще не дізнався, що таке бути манекеном на практиці. Непросто працювати поруч із таким манекеном. Фред сердитий і напружений. Але це Фред, нічого не поробиш.

Ці двоє вчать взаємодіяти в перебігу серії, тому що традиції та інновації не взаємовиключні — навпаки, вони надихають одна одну. І манекени будуть співпрацювати завжди, бо ставлять безпеку на перше місце.

Рудігер Барт також пише сюжети для сценаристів Looping Studios, які придумали та зняли серіал. Він бажає героям «Історії випробувань» ще багато чудових пригод.



Дивіться перші шість епізодів: mbmag.me/crashtales



Новаторський дух

Ми досліджуємо вулиці Парижа у новому A-Class з гібридною силовою установкою, що заряджається,* і отримуємо досвід руху на електриці мальовничим Атлантичним узбережжям Португалії. Обидві історії мають одну спільну рису: електрична мобільність тепер стала частиною буденного життя.

*A 250e: орієнтовне споживання палива у комбінованому циклі (л/100 км): **1,6-1,4**; орієнтовне споживання енергії у комбінованому циклі (кВт/100 км): **15,3-14,6**; орієнтовні викиди CO₂ у комбінованому циклі (г/км): **36-32**

A

Модель
Mercedes-Benz
A 250e

Орієнтовне
споживання палива
(л/100 км)*:
→ **1.6-1.4**

Орієнтовне
споживання енергії
(кВт/100 км)*:
→ **15.3-14.6**

Орієнтовні викиди CO₂
(г/км)*:
→ **36-32**

>
Допитлива
й енергійна: Марго
Хаммер, засновниця
Curiosity Club.

<
Світанок: A-Class
з гібридною силовою
установкою,
що заряджається.

Насолода ВІД ДОПИТЛИВОСТІ

П'ять років тому Марго Хаммер заснувала спільноту для жінок різних професій: вона залучає професіоналок із різних галузей та спеціалізацій, від Парижа до Мумбаї. Ми поїздили з нею у авто А 250e* її рідним містом — Парижем.

ТЕКСТ: ХЕНДРІК ЛЕЙКБЕРГ ФОТОГРАФІЇ: СТЕФАНІ ФЬОССЕНІХ



◀ Зустріч сонця:
Марго Хаммер
у власному офісі
в Парижі.

Марго Хаммер тримає чашку свіжої кави та спостерігає, як сонце повільно сходить над Парижем. Вона стоїть біля вікна на найвищому поверсі офісної будівлі на площі Кліші. Звідси видно базиліку Сакре-Кьор — визначну пам'ятку Парижа, що сяє з вершини пагорба, поки місто внизу ловить перші промені світанку.

Момент особливо пронизливий для Хаммер, оскільки їй не вдається бути тут щодня і бачити, як Париж прокидається. «У мене немає встановленого розпорядку. Кожен день різний», — говорить вона. Сідає за стіл серед сучасних меблів опенспейсу, що займає весь поверх, відкриває ноутбук, відповідає на електронні листи та робить кілька швидких дзвінків.

Тихе зачарування ранку влаштовує засновницю Curiosity Club — спільноти, що зібрала 5000 жінок з усього світу. Для Хаммер насолода й багато іншого базуються на допитливості. Її власна допитливість надихнула Марго на

створення клубу в 2015 році. «Мій тато багато подорожував по роботі, — розповідає вона. — Пізніше він брав із собою мене та моїх родичів. Це збудило мою допитливість до світу».

Зокрема до світу за кордоном, але й до світу вдома, включно з колом близьких подруг. «Ми знайомі ще з початкової школи, завжди підтримували контакт, навіть коли роз'їхалися різними містами й пішли різними шляхами. Одна моя подруга — журналістка, інша — комікеса, є ті, хто займається медициною, і ті, хто оброблює м'ясо», — ділиться Марго. Щоразу, коли вони збираються, то говорять про сім'ї, стосунки, розповідають про особисті справи, але майже ніколи не обговорюють роботу.

Але чому ні? Хаммер спало на думку, що вони би могли багато чому навчитися одна в одній. Робота надала кожній із них абсолютно різні погляди на повсякденне життя і світ загалом, і ті, хто зуміли зробити свою пристрасть своєю

>
Зупинка на
центральной
площі,
в культурному
центрі
адміністративного
району XIX
століття.



>
Чудова вечеря:
ресторан Grand
Central на
центральной
площі.



<
Ранкова
прохолода:
Хаммер розігріває
A-Class.

кар'єрою, мали великий успіх. Хаммер у той час тільки закінчила юридичну школу і цікавилася, як її подруги знайшли свої роботи й почали там працювати.

Вона запропонувала їм трохи розв'язитися і розповісти про їхні роботи іншим, відповідати на запитання про їхню зайнятість. «Я спочатку запросила до себе подруг і сказала, що вони можуть привести своїх подруг. Мені було важливо, щоб прийшли тільки жінки, і звідти все й почалося. Коли я розказувала їм про свій план, ми сиділи в барі. Якась жінка нас підслухала, бо сиділа поруч, і сказала, що це чудова ідея. Вона допомогла мені знайти більше приміщення для зустрічі».

Глобальна спільнота


Подія швидко набирала обертів і росла в масштабах: квартира Хаммер служила затишним простором, де проходили зустрічі з закусками. Дуже швидко чутка про

це розійшлася: другою гостею, що прийшла на посиденьки, була директорка з маркетингу розкішного бренду Cartier.

Спільнота, яка народилася в Парижі, стала міжнародною з найпершої зустрічі, а місцеві відділи Curiosity Club відкрилися у Ліллі, Лондоні, а нещодавно і в Мумбаї. У 2018 році Хаммер перестала займатися кар'єрою в юридичній сфері, щоб повністю присвятити себе стартапу.

Те, що почалося як проста ідея, стало основою її зайнятості, яку вона ретельно вирощувала, бо та відповідала самій її суті — допитливості. Це очевидно зі списку запрошених доповідачок: мікрофон дають не технічним керівницям і підприємцям, як диктує мода. Найімовірніше, що подію очолюватиме військово-морська офіцерка, а може, й інспекторка поліції.





<
Новий спосіб
мандрувати:
A 250e, одна
з кількох моделей
з гібридною
силовою
установкою,
що заряджається,
від Mercedes.

>
«Я дійсно помітила,
наскільки корисно
бути відкритою,
скромною,
шанобливою.
Це основа для
допитливості», —
говорить Хаммер.

>
Затишна атмосфера: устриці — основна страва ресторану L'Huitrerie Regis.



>
Устричний бар, яким керують друзі Марго Хаммер.



<
Насолода моллюсками: в меню пропонують різні страви з мідій.

Порив енергії

З недавніх спікерів заходу — черниця і експертка з коньяку відомого французького люксового бренду. «Це дуже захопливо — бути поруч із людьми, вчитися від них, зустрічати людей, яких я зазвичай би не зустріла, — каже Хаммер. — Ми хочемо надихати, тому що це надихає нас. Важко пригадати, скільки разів гості вечора казали нам, що це дало їм прилив енергії».

Запрошення в Curiosity Club винятково жінок зміцнили почуття спільності. «Ми не проти чоловіків, — сміючись, говорить Хаммер. — Але все ж приємно побути в компанії лише жінок». Безперечно, підтвердженням цьому є сама розмова — теми стрибають із нових фільмів і виставок на кумедні ситуації на парковках, а потім — до нових робочих місць, нових дружніх стосунків. Для Марго це завжди частина нетворкінгу.

Сонце вже піднялось і яскраво світить на паризькому небі. Ми проїжджаємо через 19-й округ у новому А 250e з гібридним приводом. А-Class поєднує динаміку та ефективність електродвигуна з запасом ходу авто з двигуном внутрішнього згоряння. Це було фактично зроблено для тих, кому подобається пізнавати щось нове.

Ми приїжджаємо в центральний історичний район, який влада міста вирішила перетворити на культурний центр у 2008 році й перейменувати в Centquatre-Paris. Виставка технологій віртуальної реальності відбувається у внутрішньому дворі, коли ми прибуваємо. Інновації, що транслюють на екрані, викликають чистий захват. >

Модель Mercedes-Benz A 250e

Орієнтовне споживання палива у комбінованому циклі (л/100 км)*:
→ **1,6-1,4**

Орієнтовне споживання електричної енергії у комбінованому циклі (кВт*год/100 км)*:
→ **15,3-14,6**

Орієнтовні викиди CO₂ у комбінованому циклі (г/км)*:
→ **36-32**

Колір:
→ **гірський сірий магно**

Коробка передач:
→ **автомат**

Розташування циліндрів/кількість:
→ **R4**

Робочий об'єм двигуна (куб. см):
→ **1332**

Номінальна потужність (к. с. в об/хв):
→ **160/5600**

Номінальна ємність (E-Drive kW):
→ **75**

Максимальна потужність системи (кВт):
→ **160**

Максимальна швидкість (км/год):
→ **235**

Прискорення (0-100 км/год):
→ **6,6**

Клас ефективності:
→ **A+**

* Значення змінюються залежно від комбінації коліс/шин. Для отримання додаткової інформації щодо розрахунків, будь ласка, див. сторінку 9.



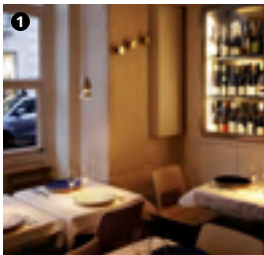
НАЙКРАЩИЙ У ДВОХ СВІТАХ: A-CLASS З СИЛОЮ EQ

Плагін-гібриди — це етап на шляху до їзди без викидів: акумулятор заряджається шляхом відновлення або через джерело живлення. Під лейблом «EQ Power» Mercedes-Benz Cars постійно розвиває і вдосконалює асортимент гібридів. Поточний приклад: Mercedes-Benz

A 250e поєднує задоволення від водіння електромобіля з повсякденною користю і економністю для сталого розвитку, а це ідеально підходить для міського життя. Дізнайтеся більше про нові плагін-гібриди за адресою: **mbmag.me/Plug-in-Hybrid**



Більше інформації
за QR-кодом
mbmag.me/a250e

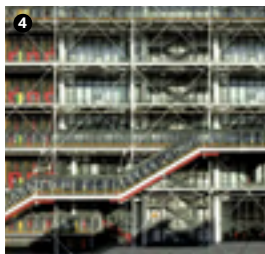
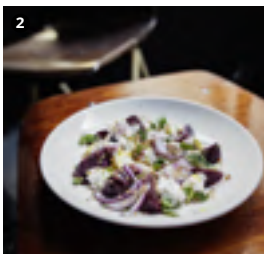


1 L'Huitrierie Régis

Чудовий устричний бар, якими керують друзі Хаммер. Ідеальне місце для відпочинку, насолоди молюсками та французькими винами після прогулянки по Сен Жермен де Прес. w3w.co/alarm.hairpin.guarded

3 #104Paris

Центральна площа в 19-му окрузі приймає різноманітні події. Ви цікавитесь театром, музикою, технікою чи ще чимось? Шукайте заходи на свій смак на сайті 104.fr. w3w.co/turkeys.mixed.link



2 Монмартр

Прогулянкою Монмартром і нагору до Сакре-Кьор найкраще насолоджуватися з самого ранку. Завершіть день вечерею в ресторані Marcel. w3w.co/jokers.wells.hasten

4 Центр Помпідю

Ця екстравагантна споруда була і є одним із найжвавіших музеїв міста протягом десятиліть. Ідеально підходить для тих, хто шукає нових вражень від історичного Парижа. w3w.co/melons.mailbox.eager

what3words – це проста система навігації, яка дозволяє знайти точне розташування будь-якого місця у світі, використовуючи лише три слова. Більше інформації на сторінці 9.



Мережа для висококваліфікованих жінок

Як CEO, Марго Хаммер повинна представляти бізнес-інтереси свого стартапу. Для цього вона співпрацює з брендом Mercedes-Benz, а також розширює аудиторію Curiosity Club подкастами і відеоконтентом. Ось чому не тільки відвідувачки подій, можуть отримати користь від вечорів, які проводять запрошені гості, але й більше людей. Зацікавлені компанії звертаються до Хаммер, бо вона має ключ до великої мережі висококваліфікованих жінок як робочої сили. «Компанії з високим відсотком жінок, взагалі кажучи, успішніші, ніж компанії, де працюють здебільшого чоловіки», – каже Хаммер.

Філіал клубу в Мумбаї з'явився з ініціативи французької, що живе в Індії. Хаммер довірилася своєму бажанню внести щось нове у світ і з першої зустрічі

повернулася натхненною. «Я дійсно помітила, наскільки корисно бути відкритою, скромною, шанобливою. Це основа для допитливості». Її запрошені гості мають такі самі якості.

За вечерею в устричному барі L'Huitrierie Régis Хаммер розповідає історію балерини, яка нещодавно виступила на клубному заході у Парижі. Відомий хореограф Бенджамін Міллеп'єд запросив танцівницю – на її велике здивування – бути першою балериною Паризької опери. Спочатку Хаммер переживала, що така видатна жінка може не прийняти запрошення. Але балерина на подію прийшла. В історії, які вона розповіла, надзвичайно схвилювали товариство. <



>
Відкрита до світу:
Марго Хаммер
хоче надихати.

Максимальна ефективність

Спортивна, інноваційна, ефективна, з купою цікавого:
з найновішими допоміжними системами та найдинамічнішими шасі у своєму класі, найбільш продавана модель Mercedes-Benz перевершила всіх конкурентів у своєму сегменті.



Модель Mercedes-Benz C 300

Орієнтовне споживання палива (л/100 км)*:
→ **1,6-1,4**
в місті:
→ **8,8-7,9**
за містом:
→ **5,3-4,8**
комбінований цикл:
→ **6,5-6,0**
Викиди CO₂ (г/км)*:
→ **149-136**
Колір:
→ **яскравий діамантово-білий**
Коробка передач:
→ **автомат**
Розташування циліндрів/кількість:
→ **R4**
Робочий об'єм двигуна (куб. см):
→ **1991**
Номинальна потужність (к. с. в об/хв):
→ **258/5800-6100**
Максимальна швидкість (км/год):
→ **250**
Прискорення (0-100 км/год):
→ **6**
Клас ефективності:
→ **B**

* Значення змінюються залежно від комбінації коліс/шин. Для додаткової інформації щодо розрахунків, будь ласка, див. сторінку 9.

Об'єднання

Фотограф Лукас Магерл їхав у С 300 Австрією. Це його фото опубліковане на інстаграм-сторінці Mercedes-Benz (докладніша інформація на с. 73).

Маневрування

Безпроблемне паркування: з камерами в решітці радіатора, кришці багажника і корпусах зовнішніх дзеркал С-Class допомагає вам паркуватися і виїжджати з місця парковки.

Освітлення

Світлодіодні фари MULTIBEAM складаються з 84 індивідуально керованих світлодіодів: освітлювальна система пропонує хорошу видимість у будь-який час доби.

Жвавість

AGILITY SELECT дає нові відчуття водіння при натисканні кнопки: вибирайте з чотирьох попередньо запрограмованих режимів або створюйте індивідуальний.



Навіть на сьомому році виробництва C-Class залишається піонером із високими амбіціями. Седан, універсал, купе чи кабріолет — це давно найбільше і найуспішніше сімейство легкових автомобілів Mercedes-Benz, до всього, справжніх захисників на дорогах. Передні сидіння мають різні види масажу на вибір, що перетворює крісла в оазиси комфорту. 64 варіанти фонового освітлення поживляють інтер'єр. Система управління комфортом Energizing та індивідуальна ароматизація салону відповідно до ваших особистих уподобань та

залежно від настрою, позитивно впливають на самопочуття і перетворюють водіння на новий захопливий досвід. Завдяки точним датчикам C-Class відповідає бажанням водія щодо динаміки та безпеки водіння: система Active Distance Assist Distronic стежить за трафіком попереду й автоматично регулює швидкість, щоб підтримувати бажану відстань. C-Class навіть розпізнає дорожні знаки і натисканням кнопки адаптується до поточної максимально дозволеної швидкості. А нова гібридна версія C-Class вражає своєю ефективністю.



Гармонія

Розкіш у вас під рукою. Нове багатофункціональне кермо з сенсорними кнопками робить управління інфорозважальною системою максимально інтуїтивним.

Уважність

Опціональна система управління комфортом Energizing поєднує фонове освітлення, звуки і аромати, щоб створити бадьору або розслаблену атмосферу.

Сучасність

Літій-іонна батарея гібридної силової установки заряджається з 10 до 100% всього за 1,5 години при підключенні до зарядки Mercedes-Benz.

Практичність

Останнє покоління Comand Online пропонує швидку навігацію, а також попереджає про ліміт бензину, інформує про ціни на АЗС і вільні місця для паркування.



Більше інформації за QR-кодом mbmag.me/cclass

**Mercedes-Benz в інстаграмі**

Лукас Магерл — не єдиний фотограф, що подорожує з Mercedes-Benz. Інстаграм бренду запрошує тревел- і відеоблогерів, а також інших відомих людей, які пропонують свій унікальний погляд на нові транспортні засоби. Варіанти співпраці та багато іншого шукайте за хештегом #MBSocialcar.

Ми вас зацікавили?
mbmag.me/instagram

EQC

**Модель
EQC 400 4MATIC**

Витрата електричної енергії у комбінованому циклі у кВт*год/100 км:

→ **20,8-19,7**

Викиди CO₂ у комбінованому циклі:

→ **0**

◀ Благородна, природна, відновлювана: коркова сировина.

▶ Поїздка мальовничим Атлантичним узбережжям на двох авто EQC.

З ВИДОМ НА МОРЕ

Марлон Ліпке, найуспішніший німецький серфер, виріс на південному узбережжі Португалії. На автомобілі EQC він бере нас на екскурсію проектами сталого розвитку, що роблять регіон визначним.

ТЕКСТ ТА ФОТОГРАФІЇ: ФЛОРІАН РОЗЕР





<
Рай для вершника
хвиль: на пляжі
Сагреш.

└
Ремесло
з традицією:
обробка корка.

∨
Очищення
простору для
піщаних замків:
добровольці
збирають відходи.

>
Дошка для
серфінгу на даху?
Обов'язково для
Атлантики.



Це місто змінюється з напливом і відтоком туристів. Лагос (Португалія) на початку листопада є романтичним прихистком з крутими вузькими вуличками. Останні струмочки після недавнього дощу випаровуються з бруківки, коли ми зустрічаємо Марлона Ліпке, який, на відміну від численних туристів та мандрівників з їхніми переробленими фургонами Mercedes-Benz Sprinter, насправді живе тут, на південному заході Алгарве. Серфер має німецькі та датські корені, але народився та виріс у Лагосі й зробив його своїм домом.

Для зустрічі він обрав щотижневий ярмарок. Як і його батько, він вважає за краще купувати продукти тут, а також спілкуватися з продавцями при кожній покупці. Він бере якісь фрукти і горіхи: «Запаси в дорогу», — пояснює,

посміхаючись. Вірний своєму слову, щойно опиняється на задньому сидінні EQS, Ліпке починає лускати горіхи. Ми вирушаємо в тур Португалією, яка прагне сталого розвитку.

Тут завжди був сталий розвиток

Перша зупинка нашої подорожі — на схід від Алгарве. Регіон відомий — не тільки серед поціновувачів вина — за його традиційне ігристе, але і набагато більш багатогранним натуральним продуктом, заготовленим вручну, — корком. Ми відвідуємо фабрику корку, де матеріал обробляють відповідно до родинних традицій з 1800-х років. Тут ми дізнаємося різні функції корку: це не лише ідеальна сировина для виробництва винних затичок, але вона годиться й для утеплення та покриття



EQC

EQC, або електричний Mercedes-Benz, має повноцінний кузов і відповідає всім вимогам щодо якості, безпеки та комфорту. Силова установка потужністю в

300 кВт гарантує задоволення від динамічного водіння. Так виглядає зручний повсякденний електромобіль. Читайте про нього тут: mbmag.me/EQC

меблів. Потім Ліпке кермує EQC, спрямовує його через звивисті вулиці, насолоджується слухняністю електроприводу. Мальовничі дороги ведуть нас повз вітрогенератори і зрештою до пляжів Сагреша, південно-західної точки Португалії. Великі, страшні хвилі Атлантичного океану б'ються об обвітрений берег. Добре, що ми маємо дошки для серфінгу на даху EQC.

Ніби в польоті

На тлі фортеці Сагреша Ліпке показує кілька вправ для серфінгу й утримання на дошці, які ми можемо вивчити на суші. Унікальний досвід — мати за тренера професійного серфера, так само (як ми незабаром дізнаємось) унікальним є його ремесло. Ми залишаємось на мілководді, щоб практикуватися стояти на дошці в хвилях

середнього розміру. Далі, вниз берегом величезні хвилі накочуються на пляж. Ліпке струшує солону воду зі свого світлого волосся. «Я би не міг жити там, де немає океану», — говорить він, перекикуючи рев води. До кінця дня стає ясно, що він має на увазі: ми виснажено сідаємо в EQC і їдемо на північ до Алентежа. Господиня Берні Серрао щиро вітає нас у кімнатах готелю Paraiso Escondido, де ми почуваємось, як члени родини. Серрао та її чоловік задумали цей вигадливий екокурорт як місце, де гості можуть налаштуватися на природу, відновитися фізично та духовно. >

Модель EQC 400 4MATIC

Витрата електричної енергії у комбінованому циклі (кВт*год/100 км)
→ **20,8–19,7**
Викиди CO₂ у комбінованому циклі (г/км)*:
→ **0**
Дальність пробігу (км, відповідно до NEDC**):
→ **до 471**
Номинальна потужність (кВт/к.с.):
→ **300/408**
Прискорення: (0-100 км/год):
→ **5,1 с**
Максимальна швидкість (км/год):
→ **180** (обмежено)

*Електроспоживання і пробіг були визначені на основі Положення (ЄС) № 692/2008. Споживання електричної енергії та пробіг залежать від конфігурації транспортного засобу. Більше інформації про процедуру вимірювання: див. сторінку 9.

**NEDC: New European Driving Cycle, призначений для оцінювання споживання енергії.



Щоб отримати більше інформації, скануйте QR-код mbmag.me/EQC



1 Коркова фабрика

Відвідування коркової фабрики показує безліч застосувань цього природного матеріалу, як його екологічно збирають та обробляють. Господарі дотримуються старих сімейних традицій.

w3w.co/fanfare.tailed.matrons



2 Комоба

Марлон Ліпке та друзі утримують кафе Comoba в Лісабоні. Вони пропонують закуски з місцевих продуктів. Атмосфера закладу пасує спокійному шарму міста.

w3w.co/call.holds.sponsors



3 Paraiso Escondido

На екокурорті Парайсо в Алентеджо відчуваєшся, як удома. Берні Серрао хоче, щоб гості омолодилися в гармонії з природою.

w3w.co/crumples.juvenile.squids



4 Бурґрай

Круті дороги ведуть з Алгарве до досконалого пляжу. Захищений великими скелями, пляж Praia do Burgau пропонує спокійне задоволення від купання і приголомшливий ландшафт.

w3w.co/minimalists.attach.imperfect

what3words — це проста система навігації, яка дозволяє знайти точне розташування будь-якого місця в світі, використовуючи лише три слова. Більше інформації на сторінці 9.



Продукти вони вирощують прямо на місці або купують безпосередньо в місцевих господарів. Цю частину Португалії не захопив масовий туризм, тут люди свідомо використовують свої ресурси. Це відчувається.

Після відпочинку ми прямуємо далі на північ до Компорти, морського курорту, де ми зустрічаємося з командою Ocean Alive, яка займається захистом океану.

На роботі у природи

Нас вітає Ракель Гаспар, дуже енергійна жінка. Вона швидко нам усе пояснює, перш ніж відправити нас на прибирання сміття, винесеного на пляж природного заповідника Садо. Нам допомагають місцеві рибалки, які давно зрозуміли, наскільки важливий океан, і незабаром, не зронивши ні слова, ми працюємо як єдина

команда. Ми швидко збираємо гору сміття — факт, про який ми думаємо під час заключного етапу подорожі до Лісабона.

Ліпке та декілька друзів керують кафе Комоба в центрі міста. Там можна насолодитися органічними ласощами з регіональних інгредієнтів, вирощених у сезон. Марлон розповідає нам за кавою, що вони вирощують авокадо, і пропонує популярний тост із цим фруктом.

Ліпке послідовно займається своїми захопленнями — серфінгом і гастрономією. Ми прощаємося, і він обіцяє нам ще один урок серфінгу при наступній зустрічі. І, звичайно, ми повернемося. Те, що ми пережили, було тільки початком. <



^
Час відпочинку:
Марлон Ліпке
на перерві.

GLB

The new GLB

GLB



Mercedes-Benz GLB
укомплектований
колісними дисками
від 17 до 20 дюймів.

Абсолютно новий кросовер Mercedes-Benz GLB вже в Україні!

Абсолютно новий кросовер Mercedes-Benz GLB вже в Україні!
Перший досвід його водіння ми отримали раніше в Іспанії.



Модельний ряд автомобілів Mercedes-Benz доповнив абсолютно новий клас — GLB, раніше в модельному ряді Mercedes-Benz ніколи не було подібного автомобіля. Ми познайомилися з ним восени в Андалусії, мальовничому куточку Іспанії.

За габаритами GLB трохи менший, ніж GLC, але більший за GLA. Проте, салон GLB досить просторий, а дизайн інтер'єру — стильний і сучасний. Усі поверхні виготовлені з високоякісних матеріалів. Низька лінія вікон забезпечує хорошу оглядовість. На передній панелі розташовані широкоформатні 10,25-дюймові дисплеї, а на центральній консолі — сенсорна панель, що забезпечує доступ до функцій фірмової мультимедійної системи MBUX, яка має ще й голосове управління.

В автомобілі ми їхали втрьох, якщо не рахувати трьох валіз. Всім було дуже комфортно. Спинки другого ряду можна нахилити в семи різних положеннях. Додатково можна замовити поздовжнє регулювання сидінь вперед-назад, що збільшить простір для ніг додатково до 140 мм. Ще одна з опцій — складана спинка сидіння переднього пасажирка. У третьому ряду передбачені кріплення для дитячих крісел і бічні подушки безпеки, є місце для підстаканників і USB-порти для зарядки гаджетів. Однак, комфортно на гальорці буде людям зростом до 1,68 м.

На момент виходу на ринок, у Mercedes-Benz GLB загалом буде 7 модифікацій. Два бензинових двигуна: 1,3-літровий потужністю 163 к.с. для GLB 200 і 2-літровий для GLB 250 4MATIC потужністю 224 к.с. У дизельній лінійки доступні GLB 180d, GLB 200d, GLB 200d 4MATIC, GLB 220d 4MATIC. Окремо стоїть версія AMG — Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC, з дволітровим чотирициліндровим бензиновим двигуном потужністю 306 к.с. під капотом та особливим дизайном, як екстер'єру, так і інтер'єру.

Нам вдалося випробувати автомобіль у всіх умовах: в місті, на гірських серпантинах, високошвидкісних трасах з різкими поворотами і навіть на скелястих дорогах з нахилом 60 градусів. У всіх умовах автомобіль поводить себе відмінно. Додатково можна замовити Off-Road Engineering Package — цей набір опцій містить «позашляховий» режим електроніки, системи допомоги при спуску і старті на підйомі, візуалізацію положення коліс на екрані медіасистеми, а також ширококутний режим світла фар Multibeam.

Mercedes-Benz GLB буде ідеальним супутником в місті та за його межами. Для сім'ї або великої компанії. Для тих, хто веде активний спосіб життя, любить поїздки на природу та активний відпочинок. І це перший автомобіль компактного класу з можливістю комплектації до семи посадкових місць!

Модель GLB 220 d 4MATIC

Середнє споживання палива в комбінованому циклі (л/100 км)*:
→ **5,5**
Коробка передач:
→ **автомат**
Розташування/кількість циліндрів:
→ **R4**
Робочий об'єм двигуна (куб. см.):
→ **1950**
Номінальна потужність (к. с.):
→ **190**
Максимальна швидкість (км/год):
→ **217**
Прискорення (0-100 км/год):
→ **7,6**

* Значення змінюються залежно від комбінації коліс/шин. Для додаткової інформації щодо розрахунків, будь ласка, див. сторінку 9.



Модель Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Витрата палива
(л/100 км)*:

- **в місті: 15,7**
- **за містом: 9,5**
- **комбінований**

цикл: 11,8
Орієнтовні викиди
CO₂ (г/км)*:
→ **269 г/км**

*Зазначені дані змінюються залежно від поєднання шин/коліс. Для додаткової інформації про вимірвальні процеси, будь ласка, див. сторінку 9.

У повній розкоші

Новий Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC поєднує привілеї просторого салону, ДНК одного з найшикарніших седанів і фундаментальність позашляховика.

Небагато інших брендів можуть запропонувати таку ж сучасну розкіш, як Mercedes-Maybach. Він представляє не тільки ексклюзивність, максимальний комфорт і сучасні технології, але й незрівнянне відчуття, яке отримує водій, потрапляючи до салону нового GLS 600 4MATIC: бічні підніжки з анодованого алюмінію опускаються за допомогою електроприводу і забезпечують комфортну посадку. Стандартне для цієї серії освітлення вітає пасажирів у просторому салоні. Дверні панелі, передні сидіння, задні сидіння та речові ніші можуть бути освітлені в будь-якому з 64 кольорів, в поєднанні з м'яким стельовим освітленням це створює комфортну атмосферу для приємної подорожі до місця призначення. Позаду може бути встановлена

центральна консоль, що зробить два окремі крісла з функцією масажу ще більш зручними. На них досить вільного місця, щоб ви змогли випрямити ноги. А розкладні столи дозволяють приступити до роботи прямо в дорозі.

Також справляють враження вперше використований режим водіння Maybach і ексклюзивний фірмовий аромат в салоні. Сучасна розкіш — відразу відчутна в GLS — присутня в кожній деталі. Це проявляється і в унікальному відчутті від водіння, яке можна пережити тільки в Mercedes-Maybach.

mbmag.me/maybachgls



Новий компактний позашляховик GLB Справжній. Бездоганий.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



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



Новий GLE Coupé. Абсолютна досконалість.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



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