

Леонид Раевский.
Автор серии путеводителей по Европе.
Reisebüro «Solo Florentin»
www.solo-reisen.com

ШТУТГАРТ. ОТ РЫЦАРЕЙ ДО МЕРСЕДЕСОВ.

Казалось бы, как рождение Венгерского королевства может быть связано со Штутгартom? Но в нашем мире всё взаимосвязано.

Начнём издалека.

В далёком IX веке, тюркско–угорские племена решили перебраться с мест своих кочевий в Башкирии на территорию центральной Европы. Закрепившись в регионе нынешней Венгрии, они постепенно расширяли сферу своего влияния, а их конница приводила в ужас войска противника. Поэтому швабский герцог Лиудольф для защиты своих земель решил организовать собственную конницу. И уже в 950 г. он начал разведение лошадей (Stuten) в облагороженном лесном массиве (Garten), у излучины реки Некар.

Постепенно вокруг конного завода возникает поселение, которое вскоре называют Stuogarten, а позднее Stuttgart. В дословном переводе «кобылий сад».

Естественно, что изображение чёрного коня на жёлтом фоне, с течением времени становится гербом города Штутгарта. Правда, Stuogarten был далеко не первым поселением в этих местах. Эти территории, ранее заселённые кельтами, уже в первом веке были завоёваны римлянами. Их укреплённые сооружения были отстроены в районе Бад Канштата, ныне пригорода Штутгарта, у термальных источников. Вскоре римляне были вытеснены алеманами и франками, а затем владельцем этих мест стал баденский маркграф Герман V, который уже в 1219 г. жалует этому небольшому поселению статус города.

В XIV веке в Штутгарте обосновываются графы Вюртемберг. Став герцогами, они в 1775 г. переносят свою резиденцию в Штутгарт. В 1805 г., при поддержке Наполеона, Вюртемберг становится королевством, а столетие спустя, в 1918 г., его последний король Вильгельм II отрекается от престола. Именно в этот период аграрный Вюртемберг превращается в крупный промышленный регион.

В Штутгарте трудятся такие блистательные автомобильные конструкторы как Готтлиб Даймлер и Фердинанд Порше, а также звезда электротехники Роберт Бош.

Но не только промышленные гении составляют гордость города. Именно здесь, в начале 18 века, помогал герцогу Карлу Александру в поисках новых источников доходов его финансовый советник Иосиф Зюс Оппенгеймер, что стоило ему жизни. По романам Гауффа и Фейхтвангера он более известен нам, как Еврей Зюс.

Именно в Штутгарте, окончив лицей и перейдя на военную службу в 1781 г., написал свою первую драму «Разбойники» Фридрих Шиллер. А Георгу Гегелю, сыну секретаря

казначейства при дворе герцога, в это время исполнилось лишь 11 лет. Тогда он ещё не знал, что ему предстоит стать одним из самых великих философов Европы.

Здесь, в Штутгарте, создавала благотворительные общества, сберкассы, больницы и школы вюртембергская королева Катерина, внучка Екатерины Великой и дочь царя Павла. А столетие спустя здесь за права женщин боролась небезызвестная Клара Цеткин.

Сегодняшний Штутгарт - это столица земли Баден Вюртемберг и шестой по величине город страны, с населением более 600 тыс. человек. Покрытые зелёной шапкой холмы, плавно сбегающие к реке Некар, придают ему особый колорит и накладывают своеобразие на жизнь всего города.

Пешеходную экскурсию по его центральной части лучше всего начать с железнодорожного вокзала - **Hauptbahnhof (1)**, построенного в начале прошлого столетия архитектором Паулем Бонардцем. В основу его проекта заложена идея воссоздания современными конструктивистскими методами древних крепостных стен и ворот города. Отсюда и огромные арки входов, и смотровая башня, и облицовка стен серым известняком.

С привокзальной площади перейдём на главную пешеходную магистраль города - **Königstrasse (2)**: оживлённую торговую улицу, с универмагами, специализированными магазинами, кафе, ресторанами и зонами отдыха, протяжённостью 1200 м. Но первоначально заглянем в городской парк **Oberer Schloß-garten (3)**, откуда открывается великолепная панорама на Дворцовый комплекс, парковые сооружения, озеро и фонтаны.

С левой стороны, выступает в парк своей колоннадой комплекс **Staats –Theater (4)**. Когда-то, в парке размещался небольшой придворный королевский театр Lusthaus, полностью сгоревший в 1902 г. И тогда решили построить новый театр, состоящий из двух частей: купольного зала на 1400 человек - для оперных и балетных постановок, и комплекса художественного театра, с залом на 850 чел. Именно здесь в 60-е годы работала знаменитая балетная труппа под руководством гениального John Cranko, которую во всём мире называли «Штутгартское балетное чудо».

Рядом с театром в 1961 г. было возведено здание земельного правительства **Landtag (5)**, которое своим современным обликом вступает в некоторое противоречие с архитектурой дворцового комплекса парка.

Напротив Ландтага располагается сооружение **Kunstgebäude (6)**, возведенное на месте сгоревшего Lusthaus и используемое для нужд художественной галереи и передвижных выставок. Оно легко узнаваемо по фигурке золотого оленя, примостившегося на вершине музейного купола. Своим боковым фасадом здание выходит на **Schlossplatz (7)**, главную площадь бывшего вюртембергского королевства. А «золотой олень» как раз и является составной частью вюртембергского герба.

Именно здесь, на этом месте, герцогом Францем Евгением в 1746 г., был заложен дворец **Neue Schloss (8)**. Но переезд герцогов в Штутгарт всё затягивался, и сооружение было завершено лишь к 1807 г. До отречения последнего короля Вильгельма II в 1918 г., комплекс использовался для представительских целей и жилья, а затем в качестве городского музея. Ещё и сегодня здесь расположен его отдел Römische Lapidarium.

После восстановления, разрушенного войной здания, тут разместились службы Финансового и иных земельных ведомств. На противоположной стороне площади в 1860 г. был возведен **Königsbau (9)**. Именно здесь проходили королевские балы и концерты. После войны его долго не восстанавливали, но в итоге отыскали достойное решение, пристроив к реконструированной части новое здание пассажа. Площадь между ними использовалась, как военный плац, но уже к 1841 г. приобрела свой современный вид. К своему 60-летию, и 25-ой годовщине правления, король Вильгельм I решил возвести в её центре 30-ти метровую колонну **Jubiläumssäule (10)**. Её цоколь обрамляется рельефами с изображением сцен принятия конституции 1819г. и фрагментов битв против Наполеона, в которых Вильгельм, будучи ещё наследным принцем, принимал участие. А венчает колонну символическая фигура богини Concordia (согласия), с лавровым венком в вытянутой руке. У её ног примостились, поддерживающие земной шар, фигурки львов.

Симметрично Юбилейной колонне были выполнены фонтаны с фигурками ангелочков, символизирующих вюртембергские реки, и музыкальный павильон, в котором проводились концерты военного оркестра.

Слева от него расположен памятник герцогу Кристофу, первому организатору церковных и учебных заведений в Вюртемберге. А с противоположной стороны павильона поражает своими формами кубическое сооружение **Kunstmuseum (11)**, облицованное стеклянными панелями. Здесь сконцентрирована живопись художников – новаторов 20 столетия: Otto Dix, Willi Baumeister, Adolf Hölzer и др.

Особенно интересно побывать тут вечером, когда здание полностью освещено. Словно огромный корабль в ночи, пробивается оно сквозь городскую застройку. А Вы, как вперёдсмотрящий, можете наблюдать эту картину со смотровой площадки ресторана на верхнем ярусе музея.

Словно подчёркивая авангардизм музея, перед ним установлена одна из работ американского скульптора Александра Колдера.

Отсюда хорошо виден, находящийся по соседству, **Altes Schloss (12)**. Возведенный ещё в 10 веке, он был окружен водяным рвом, и представлял собой грозную неприступную крепость. Она и служила защитой того самого конного завода (Stuten Garten), благодаря которому город получил своё имя. С расширением Штутгарта менялся и облик Старого замка. В 1557 г. герцог Кристоф перестроил его, превратив в величественный дворец эпохи Возрождения. Это трёхэтажное сооружение, суровое и несколько угрюмое снаружи, со стороны внутреннего двора было оборудовано красивыми балконами и аркадами, а поддерживающие их колонны соответствовали лучшим античным образцам.

Когда через много столетий рядом возведут «новый дворец», этот комплекс утратит своё значение и будет преобразован в своеобразный музей. В подземной части его Schlosskirche ещё и сегодня хранится склеп, с захоронениями короля Карла I и княгини Ольги.

К этому периоду относится и отказ от окружающего замок рва, благоустройство прилегающей территории и снос старых домов. Возникшая в результате площадь до начала 19 века использовалась для презентационных целей.

Позднее, когда придворная жизнь переместилась на новую Дворцовую площадь, она стала осваиваться горожанами. В 1839 г. здесь был установлен первый в стране памятник Шиллеру, а площадь стала носить его имя **Schillerplatz (13)**. Здесь сохранились сооружения Prinzenbau, ныне министерство юстиции, бывший Fruchtkasten, который используется теперь, как музей музыкальных инструментов и здание старой канцелярии Alte Kanzlei. Эта площадь по будним дням принимает цветочный рынок, в конце августа – знаменитые винные праздники, а в декабре Рождественскую ярмарку.

Коль мы упомянули рынки, то было бы интересно заглянуть в расположенный неподалёку **Markhalle (14)**, один из крупнейших в стране двухъярусных крытых рынков – Эльдorado для домохозяек и гостей города. А открытый городской рынок размещается в городе на площади у здания ратуши.

Но мы по дороге заглянем в евангелическую церковь **Stiftskirche (15)**, с ее, совершенно различными по архитектурному облику, башнями. С давних времён, неподалёку от Stiftskirche и ратуши, трижды в неделю, проводятся городские рынки. Потому площадь и носит имя **Markplatz (16)**, а расположенный на ней фонтан Marktbrunnen. В начале прошлого столетия, на месте старой небольшой ратуши, было возведено новое здание **Rathaus (17)**, выполненное с использованием элементов фламандской готики и украшенное великолепной башней в центре сооружения. Во время войны ратуша была разрушена и лишь в 50-х годах прошлого столетия отстроена заново. При этом силуэт старого здания был символически перенесен в новый современный комплекс. В его центре была построена 50-ти метровая башня с часами и колокольной, 4 раза в день радующая жителей города своим мелодичным колокольным звоном.

Обойдя ратушу и пройдя мимо фонтана Hans-im-Glück-Brunnen, иллюстрирующего сказку братьев Grimm «Счастливчик Ганс», по Geißstraße легко можно выйти к **Tagblatt-Turm (18)**. В 1928 г. оно было построено для нужд еженедельной штутгартской газеты. Это 61-метровое здание и сегодня является главной высотной доминантой центра города и первым высотным железобетонным сооружением в Германии, воздвигнутым по американским образцам.

Теперь можно вернуться на торговую пешеходку Königstrasse и по ней выйти к Schlossplatz. Если у Вас есть достаточно времени, и вы захотите окунуться в атмосферу «старого города», то вам следует пройти по **Calwer Strasse (19)**. Эта полностью реконструированная в 70-х годах улица, с её знаменитым пассажем, очень любопытна и выведет вас к уже известному Кунстмузею.

С противоположной стороны Нового Замка, с Konrad Adenauer Strasse виден квартал современных общественных зданий и офисов. Начинается он зданием **Wilhelpalais (20)**, в котором ныне размещается городская библиотека. Его название сохранилось с тех пор, когда в нём жил последний король Вюртемберга Вильгельм II. Во время войны здание серьёзно пострадало, и при последующем восстановлении было выполнено с сохранением прежних фасадов.

Рядом, располагается здание земельной библиотеки **Landes-Bibliothek (21)** и земельного архива Hauptstaats-Archiv, возведенных уже в современных формах в 1960-1970 гг. А к застройке 80-х принадлежат здания корпуса депутатов **Abgeordnetenhaus (22)**, соединённого подземным туннелем со зданием Ландтага, и исторического музея **Haus der Geschichte (23)**.

Между ними разместились учебные корпуса **Hochschule für Musik**.

В конце квартала находится комплекс **Staatgalerie**. Он состоит из трёх частей. В первую очередь - это музейное здание, возведенное по поручению короля Вильгельма I, в строгих классических формах в 1843 г. Сорок лет спустя к нему добавили два боковых флигеля. А уже в 1984 г. рядом был построен огромный современный корпус. Таким образом, возник один из самых крупных в Германии художественных музеев, по праву гордящийся своей экспозицией живописи 13 -19 столетий. Отсюда уже «рукой подать» до железнодорожного вокзала.

Но если Вы решили немного задержаться в Штутгарте, то вашу прогулку следует продолжить с **Mittlerer Schlossgarten**. С правой стороны от вас **Landes-Pavillon** - место проведения различных городских мероприятий и концертов.

Несколько далее легко просматривается **Carl-Zeiss-Planetarium**. Эта парковая зона органически переходит в **Rosensteinpark**, заложенный еще в XIX веке, как английский ландшафтный парк. Именно здесь расположен зоологическо-ботанический сад **Wilhelma**, второй по величине в Германии, где собраны около 9000 животных и 6000 видов растений со всех климатических зон земли.

Но самым красивым местом парка считается уголок «Мавританского сада» с его романтическими дорожками и покрытым кувшинками прудом.

По паркам Штутгарта можно путешествовать целыми днями. Они окружают город своеобразной зеленой буквой "U". От Дворцовой площади в центре города можно через парки дойти до его окраин. К этой зоне принадлежат и большинство штутгартских источников минвод, превращающих город во второй по величине (после Будапешта) курортный центр Европы.

Здесь же осенью проводится знаменитый **Cannstatter Volksfest**. Так называется швабский фестиваль, проходящий с 1818 года. По своим традициям он схож с известным мюнхенским **Oktoberfest**, но начинается с недельным разрывом от него. В пивных палатках также дегустируются местные сорта пива, но во «французской деревне» уже представляются только галльские деликатесы. Символами ярмарки считаются и специально возведенная 24-метровая колонна из фруктов, непременные аттракционы с чертовым колесом, «дикие водные гонки», костюмированный парад и музыкальный фейерверк в последние дни фестиваля. Именно этим народным колоритом и многообразием действия этот фестиваль выгодно отличается от мюнхенского.

С интервалом в 3-4 года этот праздник совпадает с проводимой здесь же сельскохозяйственной выставкой. В 2010 г. 24 сентября одновременно открылись 165 **Cannstatter Volksfest** и 98. **Landwirtschaftlichem Hauptfest**. Более 2 миллионов посетителей принял Штутгарт на это поразительное по размаху действо. В следующий раз совпадение этих праздников произойдет лишь осенью 2014 года.

Конечно, все гости города с удовольствием посещают автомобильные **Mercedes-Benz** и **Porsche Museum**, а также поднимаются на смотровую площадку телевизионной башни города **Stuttgarter Fernsehturm**. Построенная в 1955 г., она была первым в мире

сооружением телебашни высотой 216,61 метров, возведенным из монолитного железобетона. И потому в 2009 г. башня была включена в списки наиболее значительных инженерных сооружений Германии «Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland».

А мы с Вами поднимемся на смотровую площадку 58-метровой башни центрального железнодорожного вокзала. Ныне здесь, в районе Hauptbahnhof, продолжаются строительные работы по реализации транспортного проекта Stuttgart 21; который со строительством своих новых веток должен решить не только местные, но и федеральные проблемы.

Здесь, на вершине башни, установлена главная символика города - Мерседесовская звезда. Она переключается с изображением «чёрного жеребца» на городском гербе, словно показывая тот огромный путь, который прошёл город от маленького конного завода, до огромного промышленного и культурного центра. От одной лошадиной силы до тысячи лошадиных сил современных автомобилей.

Отсюда центр города просматривается почти на всю глубину, до высотного здания Tagblatt-Turm. Рядом с ним примостился фонтан «Счастливчик Ганс», где главный герой устроился в центре фонтана на поросёнке, а ниже, на медальонах, изображена история его жизни. Как за свою многолетнюю работу у хозяина, он получил слиток золота. Как выменял его на лошадь, а ту на корову, корову на поросёнка, поросёнка на гуся, а гуся на точильные камни, которые в итоге утопил в ручье, и оставшись ни с чем, он, тем не менее, продолжал быть счастливым и весёлым.

Устанавливая памятник «счастливчику Гансу», стuttgartцы, тем самым, хотели бы пожелать всем гостям города при всех жизненных обстоятельствах, оставаться жизнерадостными, весёлыми и счастливыми, как Ганс. И тогда, даже развернувшаяся вокруг стройка, и дебаты по поводу неё, вам не будут мешать. Потому что если относиться к жизни философски, то всегда можно вспомнить знаменитую притчу о том, что «каждый желающий быть бородатым, какое то время должен выглядеть небритым». Счастья и радости Вам в прекрасном Штутгарте.

Дополнительные материалы.

ЭПОХА «МЕРСЕДЕСА»

В январе 1886 г. Карлом Бенцем был запатентован первый «автомобиль с газовым двигателем». А к концу 1901 г. на его предприятии уже было произведено 2702 машины. Но с этого момента объем продаж стал катастрофически падать и к 1903 году составил всего 172 машины. Причину этого явления можно было объяснить только одним - появлением на рынке нового автомобиля. Как вы уже догадались, это был «Мерседес».

Что поразительно: родоначальники автомобилестроения - Даймлер и Бенц, работавшие фактически рядом, в Штутгарте и Мангейме, на расстоянии в 130 км. друг от друга и конкурирующие на мировых рынках, никогда в жизни не встречались. И если за Бенцем утвердилась слава автора первого автомобиля, то за Даймлером - первого мотоцикла и моторной лодки. Но в конце 19-го столетия, созданные ими автомобили, начали активно принимать участие в модных тогда автомобильных гонках.

Самое интересное событие в них произошло лишь в начале 1901 года, на средиземноморском побережье Франции. В эти дни здесь должна была пройти традиционная «Недели Ниццы». В программу «Недели» входили кольцевые гонки на автомобилях, спринт и скоростной подъём на холм. На праздник съехался весь европейский бомонд.

С нетерпением ожидали широко разрекламированного нового автомобиля от компании Daimler-Motoren-Gesellschaft. Самое активное участие в представлении новой модели принимал посол Австро-Венгрии в Ницце, крупный коммерсант и заядлый автомобилист, Эмиль Еллинек.

По договорённости с Даймлером ему были представлены права на представительство и свободную продажу фирменных машин в Австро-Венгрии и Испании. И Еллинек заказал фирме изготовление 36 автомобилей, общей стоимостью 550000 золотых марок. По нынешним ценам, это что-то около 3 миллионов Евро. Опираясь на опыт предыдущих гонок, Еллинек настоял на внесении ряда изменений в конструкцию заказанных им машин.

Следуя его просьбе, главный конструктор фирмы, Вильгельм Майбах, создал вопреки канонам тех лет автомобиль с расположенным спереди мощным четырехцилиндровым двигателем с боковым расположением клапанов и непривычно длинной колесной базой с низко расположенным центром тяжести. Это должно было придать автомобилю бóльшую устойчивость на поворотах.

Первоначально Еллинек сам хотел принять участие в гонках, но дипломатический статус не позволял ему это делать под собственным именем. И он, зарегистрировался, как и на прошлых гонках, под именем Мерседес. Так звали его 11-летнюю дочь, Марию Де Лос Мерседес, что в переводе с испанского, означало «милость Божья». Этим же именем он просил назвать и новую модель.

Но вернёмся к гонкам. Уже с самого начала, даймлеровский гонщик Вильгельм Вернер захватил лидерство, и выиграл гонку со средней скоростью 57,8 км/ч. После чего последовали победы в заездах на одну милю со стартом с места и на один километр с хода.

Достигнутая при этом скорость 85,6 км/ч казалась тогда невероятной. Некоторые врачи даже считали, что столь высокая скорость может представлять опасность для здоровья. Но впереди был ещё подъём на холм, который занял 18 мин. 7 сек. – почти вдвое меньше прошлогоднего результата.

К концу «Недели» многие гонщики из других команд стали задумываться о завершении карьеры. Характеристики новой машины, получившей обозначение «35PS», сразу же отбрасывало все их автомобили в разряд безнадежно устаревших. И потому, анализируя итоги «Недели Ниццы», генсекретарь французского автомобильного клуба Поль Мейя, имел полное основание заявить: «Мы вступили в эпоху «Мерседеса».

Как и рассчитывал Еллинек, состоятельные покупатели не заставили себя долго ждать. Вначале машину приобрел американский миллионер Вильям Вандербильд, его примеру последовали король Бельгии Леопольд и другие важные персоны. Годом позже название Mercedes было официально признано и зарегистрировано. Прежнее же имя,

Daimler, постепенно вышло из употребления.

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» И ДРУГИЕ.

Мерседес родился в самом начале века и тем самым предопределил главные направления в развитии автомобилестроения. В дни празднования столетия знаменитой марки, из заводского музея в Штутгарте выкатили старейшую из сохранившихся там машин, модель **Simplex** образца 1902 г., на которой президент концерна профессор Юрген Хубберт совершил короткую поездку. Так было наглядно продемонстрировано, что и сто лет для Мерседеса - это не срок.

За прошедшее столетие было выпущено свыше 19 миллионов автомобилей «Мерседес» и «Мерседес-Бенц». Из них 9.5 миллионов ещё и сегодня «бегают» по дорогам мира, а установленная на капоте трёхлучевая звезда, входит в пятерку наиболее узнаваемых во всем мире фирменных эмблем.

Как мы уже знаем, до первой мировой войны на автотрассах Европы шла ожесточённая борьба между автомобилями Mercedes и Benz. Как за спортивные награды, так и за кошельки покупателей. Велась она с переменным успехом. В 1907 году Вильгельма Майбаха на посту главного инженера сменил Пауль, старший сын Даймлера. Под его руководством была спроектирована 135-сильная модель, выигравшая в 1908 г. «Grand Prix» Франции. Но второе и третье места в той гонке заняли экипажи команды «Benz».

Их машины были построены талантливым инженером Гансом Нибелем. Правда, вскоре появился гоночный Mercedes 115PS, который на «Grand Prix» Франции 1914 года занял все призовые места. Его двигатель был развитием авиационного мотора Daimler.

В том же году на соревнованиях аэропланов Даймлером был завоеван главный императорский приз. Во время первой мировой войны его конструкторы вели интенсивные работы над компрессорами для повышения мощности авиационных моторов.

Позже этот опыт использовали и в автомобилях. Первый компрессорный Mercedes появился уже в 1920 г. Двумя годами позже, главным инженером DMG стал Фердинанд Порше. С его именем связан расцвет компрессорных моторов. Но в 1924 г. обе компании оказались на грани банкротства. И уже через два года они решили объединиться. Так появился на свет концерн **Daimler Benz AG** и торговая марка «**Mercedes-Benz**».

В тридцатые годы дела у Mercedes-Benz шли великолепно. Гоночные «серебряные стрелы», названные так за характерный цвет алюминиевых кузовов и недоступные соперникам скорости, доминировали на трассах «Grand Prix». Для состоятельной публики предлагались на выбор автомобили высшего класса Grosser («большой»), Mercedes 770 и модели 500K/540K. Последние стали «прижизненными классиками» благодаря потрясающей динамике, высочайшему комфорту и незабываемой красоте кузовов.

На их базе был разработан специальный представительский автомобиль Мерседес-Бенц 770K. Он вошел в историю как «фюрерваген». На нем фюрер мечтал проехать по улицам поверженной Москвы.

Во время второй мировой войны «Даймлер-Бенц» выпускала как грузовики, так и легковые автомобили разных классов. На послевоенное восстановление разрушенных заводов потребовалось время, поэтому автомобильное производство было начато только в 1946 году.

Среди первых послевоенных разработок стал популярный Мерседес 180, а также более солидные серии 220 и 300. Класс спортивных моделей в 1951 году возглавила 300S с верхним распределительным валом. А в 1958-м произошла техническая революция - в серийное производство пошли двигатели с высокоточной механической системой впрыска топлива фирмы Роберт Бош.

С этого времени и до 1994 года в обозначении многих моделей Мерседес-Бенц стояла буква E, т.е. впрыск топлива.

Огромным успехом пользовались и гоночные Мерседесы. Но в гонках 1955 г., проходивших в Ле-Мане произошло несчастье.

11 июня 1955 года является датой самой ужасной трагедии в истории автоспорта. События развернулись самым неожиданным образом. «Mercedes-Benz 300 SLR» французского гонщика Пьера Левега, преследуя лидировавшего на тот момент Майка Хоторна на «Jaguar D-Туре», столкнулся с обгоняемым на шестой круг «Austin-Healey 100S», за рулём которого находился Лэнс Маклин.

От столкновения с земляной насыпью Левег на своем Мерседесе взлетает в воздух, как на трамплине. Машина перелетает ограждение, пролетает несколько десятков метров, рассыпая обломки и части двигателя прямо на зрителей, падает на трибуны и взрывается. Результат аварии - 82 погибших и 120 раненых. После этого случая Мерседесы не принимали участия в автогонках на протяжении более 30 лет и вернулись лишь в 1987 году.

Еще одним «верстовым столбом» фирмы стал выпускавшийся в течение 18 лет (до 1981 года) роскошный **Mercedes-Benz 600**, который пользовался постоянным спросом у сильных мира сего. Автомобиль развивал скорость до 204 км/ч и по праву претендовал на звание лучшего автомобиля мира. Выпускался Mercedes-Benz 600 и в варианте «Pullman», длиной 6240 мм. По одной такой машине было в гараже Ватикана, у Джона Леннона и Леонида Ильича Брежнева. Mercedes-Benz 600 украшал и гаражи Мао Цзэдуна, Ким Ир Сена, Николае Чаушеску, Иди Амина, Аристотеля Онассиса, Элизабет Тейлор, Элвиса Пресли и многих других политиков, актёров и общественных деятелей.

В 90-е годы произошла коренная перестройка программы Мерседес-Бенц. Но основной продукцией компании были автомобили классической компоновки серий «С» и «Е».

«Mercedes-Benz» продолжает оставаться и самым успешным в мире в сегменте грузовых автомобилей и автобусов. Компания занимает и лидирующие позиции в секторе городских и рейсовых автобусов. В последние годы, совместно со швейцарской часовой фирмой «Swatch», успешно осуществляется выпуск городского автомобиля-малютки «Smart», длина которого всего 2,5 м.

С истоков зарождения отрасли автомобили марки «Mercedes-Benz» установили стандарты технологии и качества производства. Они являются единственной

автомобильной маркой в мире, которая дает пожизненную гарантию (mobilo-life) на свои автомобили. На сегодняшний день эта марка предлагает 13 разнообразных модельных рядов, включающих 122 различные модели, представляющие практически все сегменты рынка.

Сегодняшний Мерседес - это баланс между использованием современных новаций и верности традиционным формам. Какие бы формы ни принимала эта марка, Мерседес всегда был и остается образцом элегантности и элитарности, напрочь опровергая установившуюся истину о том, что «автомобиль - не роскошь, а средство передвижения».

ГОРИ, ГОРИ МОЯ ЗВЕЗДА.

Сохранилась любопытная легенда о **Готлибе Даймлере**. Якобы еще в 1880 году, тогда ещё мало кому известный инженер и конструктор, изобразил на стене своего дома звезду и произнёс вошедшую в историю фразу: «Звезда сойдет с этого места и, надеюсь, благословит всех нас и детей наших».

Трудно сказать помогла ли ему эта звезда или его незаурядный талант, но разработанные им двигатели стали приобретать всё большую и большую популярность. Так в 1885 г. он использует свой двигатель в созданной им модели мотоцикла. В 1886 г. - четырехколесного экипажа. В 1887 г. применяет его в моторной лодке. А 12 августа 1888 года состоялся воздушный полет аэростата, воздушные винты которого вращались бензиновым двигателем. Стало ясно, что двигатель полностью оправдал все ожидания. Тогда-то Даймлер придумал и стал ставить на все свои двигатели эмблему - трёхлучевую звезду. Её лучи были везде - на земле, на воде и в воздухе!

И действительно, в последующем трёхлучевая звезда стала символизировать превосходство компании «Даймлер Моторен газельшафт» в этих трех стихиях, так как, помимо гоночных автомобилей Мерседес, она производила ещё и судовые и авиационные двигатели.

Компания же **Карла Бенца** в качестве символа имела рулевое колесо. Этот знак был зарегистрирован в 1903 году, как торговая марка. В 1909 году логотип сменился на лавровый венок, демонстрирующий новые победы компании на автомобильных гонках. В том же году был официально зарегистрирован и фирменный знак компании Даймлера в виде трёхлучевой звезды.

Но в 1926 году фирмы Бенца и Даймлера объединились, соединив и логотипы. Сначала трёхлучевая звезда оказалась заключенной в лавровый венок Бенца, а в 1937 году трансформировалась в звезду внутри серебристого ободка. Вскоре знак перешёл на капот, где специально был установлен на стойке.

Говорят, что это изображение носит магический смысл. Садящемуся за руль водителю, эта эмблема, в виде перевернутого отражения на капоте, представляется тонкой женской фигуркой с поднятыми вверх руками. Такие фигуры в древние времена ставили на носу отправляющегося в плавание корабля. Она защищала, звала и вперёд и вселяли надежду на удачу и успех.

Многие ученые, рассматривающие эту эмблему с точки зрения семиотики, науки о знаках, трактовали её смысл неоднозначно. Но, в конце концов, пришли к мнению, что сама звезда, с научной точки зрения, символизирует стремление к духовности, развитию и самосовершенствованию, а круг может рассматриваться, как архетип центра мира и гармонии. А поделенный тремя лучами на сегменты, он отсылает к греческой трактовке – к воплощению абсолютного совершенства и завершённости.

И потому становится понятным, что менеджеры компании в настоящее время стали использовать в рекламных акциях слоган: «The star always shines from above», что в переводе означает «Звезда всегда сияет сверху».

Это не просто красивые слова. Ведь перекликаясь с предсказаниями Даймлера о путеводной звезде, они создают уверенность в том, что и сегодня, и завтра эта марка будет соответствовать своему главному предназначению: успешности, надежности, достоинству, престижу и «Premium» классу.

Автор: *Леонид Раевский.*