

СЕВЕРНОЕ СИЯТЕЛЬСТВО НОВЫЙ BENTLEY CONTINENTAL GT НА ШВЕДСКИХ ДОРОГАХ АЛЕКСЕЙ ХАРНАС



Лось лениво пережевывает последнюю порцию сухарей, поднимает голову и смотрит на меня глазами «братка» из 1990-х. Выданный хлеб закончился, но животное весом в полтонны не думает выпускать меня из угла вольера, куда загнало двумя минутами ранее. В Швеции живет примерно четыре лоса на тысячу гектаров леса, но общение с ними в природной среде строго регламентировано. В отличие от фермы с аттракционом Kiss a Moose, где за 180 крон можно получить ведро корма и кормить животных прямо из вольера.

Визит на лосиную ферму – часть презентации новой Bentley Continental GT. Автомобильному бренду важно было показать преимущества полного привода. А чтобы добраться до вольеров, новым GT с британскими номерами пришлось преодолеть несколько километров по заснеженной и покрытой слоем льда дороге.

Людей в Швеции явно меньше, чем лосей, что делает эту скандинавскую страну прекрасным местом для тестов новых автомобилей – прибавьте к пустым дорогам жесткие скоростные ограничения – при всем желании выявить слабые места в ходовых качествах автомобиля не получится.

Впрочем, есть ли эти слабые места у новой Bentley? Эта модель впервые увидела свет более десяти лет назад и с тех пор непрерывно совершенствовалась. В каждом новом поколении GT инженеры что-то дотачивали, улучшали и обновляли. Автомобиль рискует повторить судьбу ВАЗ-2106, который собирали на заводе в Тольятти 20 лет, и к исходу второго десятка эта модель заслуженно считалась самыми надежными «Жигулями». 20 лет назад сформировали свои представления о прекрасном и дизайнеры GT. Если обводы кузова новой машины все же надо подчинять законам аэродинамики и требованиям технологов, то интерьеры, конечно, срисованы со столовой шотландского замка – разве что хрусталь маловато.

Есть еще признак, от которого никогда не откажутся автомобили со спортивной родословной. Тихий W12 мощностью 626 лошадиных сил взрывается звериным рыком, стоит резко нажать педаль акселератора: глушитель сконструирован так, чтобы ни в коем случае не смягчать давление на барабанные перепонки. Bentley должен звучать гордо. И никакие ограничения на акустическое загрязнение окружающей среды не имеют значения даже

bentley должен звучать гордо. и никакие ограничения на акустическое загрязнение окружающей среды не имеют значения даже здесь, в Швеции



здесь, в Швеции, где от звука спортивного мотора с заповедных елей валится снег. В окрестностях горнолыжного курорта Аре нет автобанов и дороги построены по скандинавскому принципу «согласия с природой»: строители не срезают холмы и скалы, а обходят их, из-за чего на обычной равнинной дороге укачивает не хуже, чем на каком-нибудь средиземноморском серпантине. Точнее, должно укачивать – через час езды на GT понимаешь, почему автомобиль стоит таких денег. Прекрасная балансировка и возможность настраивать характеристики подвески, во-первых, делают управляемость этой машины великолепной, а во-вторых, в ней действительно не укачивает (хотя данная оценка, безусловно, субъективная).

Конечно, способная разогнаться до 330 км/ч машина была бы более уместна на немецком автобане или, как минимум, на автодроме в Финляндии (автоспорт у финнов в крови, и свое скоростное кольцо есть у каждой уважающей себя фермы). Но, согласитесь, не каждый день владелец Bentley кладет стрелку спидометра на три сотни. Этот автомобиль – океанская яхта, а не гидроцикл с форсированным двигателем, Bentley не надо визжать шинами, чтобы кому-то что-то доказать: стальная литера на капоте уже все всем и навсегда доказала.

Техпаспорт

Двигатель –
12 цилиндров,
5998 куб. см
Мощность –
626 л. с.
Разгон с 0 до 100 км/ч –
4,1 сек.
Максимальная
скорость – 331 км/ч