

Проверенный временем НОВЫЙ BENTLEY CONTINENTAL GT

Алексей Харнас



СНЕЖНОЕ поле растянулось на километры, сугробы вдоль дороги становятся едва ли не выше автомобиля — это норвежское лето, середина июня. «Дорога троллей», участок шоссе в горах на западе страны, если верить путеводителю, считается одной из самых опасных трасс в мире. Опасных! Авторы путеводителя просто не видели Владимирский тракт до реконструкции. Одиннадцать крутых поворотов Trollingssten — это скорее аттракцион, где результат зависит не от мастерства водителя, а от способностей его автомобиля. Предчувствуя недоброе, пневмоподвеска Bentley Continental GT прижимает автомобиль к асфальту, вход в острые повороты серпантина на 21-дюймовых колесах — не самое простое упражнение, но тормоза аккуратно удерживают тяжелый автомобиль, не позволяя ему сорваться в занос. Я сижу за рулем мощного W12, а более легкий V8 проходит зигзагообразную трассу и вовсе без усилий. Continental — проверенный боец в категории Grand Tourer. На эту модель в США (а сейчас это основной рынок сбыта Bentley) приходится более половины продаж британской марки. Главные конкуренты — BMW M6, Mercedes-Benz S-class coupe и Rolls-Royce Wraith. Новый Continental — а речь идет об автомобиле 2016 модельного года — это основательно доработанная и улучшенная модель, которая увидела свет еще в 2003 году. Это четвертое поколение Continental в семействе Bentley с 1952 года. К 2016 году компания подготовила все основные модификации автомобиля — купе и кабриолет, «заряженные» версии S и Speed, комплектации с двигателями V8 и W12. Радикальных изменений от очередного рестайлинга ждать не стоит — презентуя его, Bentley лишь дает понять, что модельный ряд не изжил себя и ему есть куда развиваться. Самые замет-



ные изменения во внешнем виде машины — новый передний бампер, форма передних крыльев и расширенный воздухозаборник. Из украшений у машины добавились боковые воздухозаборники в форме литеры В. Наконец, поменялся дизайн 20- и 21-дюймовых колесных дисков. Интерьер машины обновлен еще меньше: заметна разве что светодиодная подсветка кабины и (на это делается особый акцент в информационной брошюре) новый рисунок простежки сидений. Словом, консерваторы, болезненно воспринимающие любые изменения в любой модели, могут не беспокоиться. Серьезной модернизации подвергся только двигатель W12, сейчас на модели GT он развивает 582 л.с. и способен разогнать автомобиль до 100 км/ч за 4,5 секунды. Став мощнее на 20 л.с., мотор стал тратить на 5% топлива меньше, чем в предыдущей версии, и теперь в среднем потребляет 14,2 л бензина на 100 км. Форсированный мотор W12, устанавливаемый на версию Speed, развивает уже 626 л.с. и разгоняет машину до «сотни» за 4 секунды, что делает Speed самой быстрой моделью в ряду Continental. Второй двига-

тель — 500-сильный V8, такой же, что устанавливается на Audi S8, доработка не потребовалась, он ставится на Continental в неизменном виде. Проводя очередной рестайлинг, инженеры из Крю явно оставляют себе небольшой задел на будущее. Изменение рисунка прострочки сиденья, безусловно, очень важно, но нельзя не заметить, что медиасистема откровенно несовременна, подрулевые переключатели спроектированы для существ с неземной формой кисти, а переключатель режима работы световых приборов словно пересажен из бюджетного автомобиля. Конечно, способная разогнаться до 315 км/ч машина была бы более уместна на немецком автобане, а не на тихих норвежских дорогах с драконовским скоростным режимом. Но класс Grand Tourer предполагает, что сам процесс поездки куда важнее, чем просто перемещение из точки А в точку В. Bentley Continental — это океанская яхта, а не скоростной катер, этому автомобилю уже давно не надо визжать шинами, чтобы кому-то что-то доказать. Его превосходство уже давно доказано.