

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

О формах и содержании нового Flying Spur

Евгения Милова

АВТОКОМПАНИЯ

Bentley Motors свой большой юбилей, первый век жизни, отмечала в прошлом году. Но даже на фоне столь идеально круглой и солидной даты 15-летие представительского седана в современной модельной линейке Bentley — Flying Spur, — пришедшее на 2020 год, не могло остаться без должного внимания. Потому что к личному юбилею Flying Spur прилетел в салоны и к первым покупателям в абсолютно новой, фантастически прекрасной форме (и содержании).

Формы — это то, с чего хочется начать рассказ об этой машине, но начну с истории. В уже довольно давнем 2005-м команда дизайнеров под руководством Дирка ван Брекеля бросила все силы на то, чтобы четырехдверный Continental Flying Spur получил ненавязчивый и вневременной облик. Спустя годы можно признать, что с ненавязчивостью они тогда перестара-



лись. Отличить купе от седана анфас получалось с большим трудом.

В 2013-м в Женеве представили новый Bentley, уже без слова Continental в названии. Казалось бы, отбросив даже вербальный признак купе, машина должна была прибавить в солидности и стати. Напротив, визуально и физически автомобиль от Люка Донкервольке стал легче и мускулистее. И это был шаг в правильном направлении. Модель хорошо продавалась. Как ни крути, это все-таки был чистокровный отпрыск конюшен Крю с самыми породистыми внешними и ездовыми качествами.

Зачем вообще упоминать о прошлом? Затем, что на его фоне нынешний Flying Spur выглядит просто как исполнение всеобщих мечтаний. Если говорить о простых вещах, то в сравнении с «Летающей шпорой» 2005 года новый автомобиль стал значительно просторнее (за счет колесной базы, которая увеличилась на 10 сантиметров) и немного легче, но эта легкость сообщилась всему, что доступно в ощущениях водителю и пассажиру. Он больше не давит авторитетом своей богатой истории и длинной титулов обладателей. Легче открываются двери, легче вращается руль, легче настроить под себя кресло, легче стоять



воздух в свои легкие внутреннего сгорания и уносит к горизонту, если ты не передумал. Впрочем, любителям не только быстрой, но и громкой езды может пригодиться не по душе негромкий, очень интеллигентный рык автомобиля при резком разгоне. Претензий тут быть не должно — это максимально допустимое рычание для представительского седана. Когда же я добралась до функции массажа, оказалось, что она не просто существует где-то в недрах и без того комфортного кресла. Массаж работает так, что ему хочется поставить пять звездочек в каком-нибудь приложении добрых услуг. Пока скрытые валики разминали плечи, выражение моего лица стало настолько довольным, что сделалось неловко перед другими участниками пробки на Тверском бульваре. Ну не должен человек быть так доволен в ноябре, даже если он за рулем настоящего люксового автомобиля.

Возвращаясь к формам — нынешний арт-директор Bentley Штефан Зилафф, говоря об источниках вдохновения при создании совершенно новой машины на абсолютно новой платформе, поминает Continental Flying Spur 1959 года от ателье Н. J. Mulliner & Co. Это отличный образец и источник вдохновения, и господин Зилафф большой мастер подбирать аналоги новым моделям из богатой столетней истории марки. Однако он не скрывает, что в изрядной степени новый автомобиль обязан своим внешним видом Bentley EXP 10 Speed. Этот концепт предшественник господина Зилаффа господин Донкервольке представил на Женевском автосалоне в 2015 году, немедленно получил приз за элегантность и мое сердце — более красивой машины я в жизни не видела! Тогда казалось, что даже если концепт не будет запущен в серию, то его эстетическим наследником станет Bentley Continental. Однако я медленно обхожу новую «Летающую шпору», я открываю дверь, сажусь за руль и понимаю, что новый седан от того двухместного концепта унаследовал эффектные ребристые формы, завораживающие «хрустальные» передние фары, трехмерное тиснение кожи внутренних панелей дверей, В-образное устройство центральной консоли. И все это очень красиво. Ну ладно, от упомянутого Штефаном Зилаффом автомобиля 1959 года этот Bentley взял крылатую статуэтку-литеру В на капот. Правда, в XXI веке этот талисман скрывается в специальной нише в капоте при выключении автомобиля — для защиты от вандалов.



в пробках с адаптивным круиз-контролем, легче припарковаться с системой кругового обзора Top View, легче разобраться с интуитивной сенсорной панелью управления на торпеде и еще легче подружиться с пультом-планшетом для пассажира второго ряда, легче сделать выбор между режимами вождения: спортивным, комфортным, индивидуальным и просто режимом под названием Bentley. Мне именно он и показался оптимальным, так что это был легкий выбор.

Новый Bentley Flying Spur с системой полного привода оснащен двигателем W12 с двойным турбонаддувом, который развивает мощность 635 л. с. и крутящий момент 900 Нм. Автомобиль разгоняется до сотни всего за 3,8 с, а максимальная скорость достигает 333 км/ч. При этом модель оснащается самыми большими стальными тормозными дисками в мире. Это все чувствуется. Но я благодарна инженерам Bentley за то, что они сохранили мой любимый момент: когда после спокойной городской езды вдруг решаешь разогнаться, машина дает тебе ровно одно мгновение на то, чтобы подумать, действительно ли ты этого хочешь. Она будто набирает