



Самый «зеленый» суперкар НОВЫЙ BENTLEY CONTINENTAL GT

Игорь Шенин

ПЕРВЫЙ Bentley Continental GT был исключительно успешным автомобилем. настолько успешным, что этого не ожидали даже сами создатели. Говорят, всерьез обсуждались идеи о сдерживании внезапной популярности — эксклюзивного автомобиля не должно быть слишком много. Впрочем, до этого не дошло, поскольку мало кто, в сущности, знает: сколько это — «слишком много»? Да и расширение линейки GT моделями GT Speed и Supersports намекает на то, что начальство не прочь было выжать из успеха все возможное. Тем не менее за семь лет производства начиная с 2003 года было продано 23 тыс. экземпляров купе, включая кабриолеты и исключая седан Flying Spur. Цифра ошеломительная для автомобиля такого класса и Bentley в целом: до этого за все 80 лет существования марки было реализовано вообще всего лишь 16 тыс. автомобилей.

Есть основания считать, что будущий успех зародился в скромных интерьерах дизайнерских студий, где создавались наброски GT. Дело явно спорилось. Спустя всего три месяца после первого штришка был изготовлен макет в натуральную величину, который сразу же единогласно утвердили к разработке. Это очень короткий срок для принципиально нового автомобиля. Тем более что никто особенно и не подгонял. «Чтобы согласиться с внешностью наследника первого GT, потребовалось значительно больше времени», — признается Дирк ван Брекекель, дизайн-директор Bentley, человек, семь лет назад нарисовавший самый успешный автомобиль в истории марки. Демонстрацию новинки решено было устроить на заводе Bentley в Крю. Причем не просто на заводе, а в так называемом Style Garden — месте, где автомобили еще на стадии концепта оцениваются на свежем воздухе. Внутри вместо стриженных лужаек и дубовых крон царил бруталный минимализм. Серый бетон на периметре размером с баскетбольную площадку — и ни единой травинки.

Поль Пайрс, автомобильный скульптор, или, если проще, дизайнер экстерьера, объявил, что сейчас мы увидим фактически серийный автомобиль, полностью готовый к производству. Повисла характерная пауза, томительную тишину которой прервало едва уловимое урчание. Через пару секунд из-за ближайшей панели медленно выкатил новейший Bentley Continental GT, сделал пару кругов и замер перед собравшимися, заглушив мотор. Первое впечатление — фейслифтинг! После операции Arnage — Mulsanne мы явно наделись на большее! Но это было только первое впечатление.

При внимательном взгляде стало понятно, что перед нами совершенно новый автомобиль, еще более элегантный и стремительный. Он стал заметно длиннее и шире. Кажется, даже ниже. Но в реальности, напротив, выше на 4 см. Обманчивый эффект обеспечивает более узкое боковое стекло с резким завершением задней форточки на манер... Aston Martin. Капот стал длиннее, решетка радиатора опустилась ниже и еще больше отклонилась от вертикали. С обеих сторон исчезли даже намеки на бампер. Особой гордостью Поля Пайрса являются передние крылья, плавно охватывающие головную оптику. Фары снабжены светодиодами, как у Mulsanne, и заметно отличаются по размеру и расположению от предшественника. Колеса теперь в двух случаях из трех будут ставиться диаметром 21 дюйм с эффектными пяти- и семиспицевыми дисками. Только покинув Style Garden и взглянув на припаркованные GT первого поколения, производство которых остановлено месяц назад (на момент написания этих строк с конвейера в Крю сходили лишь седаны Flying Spur и болиды Supersports), понимаешь, какая пропасть разделяет эти два автомобиля.

Интерьер смотрели на другом экземпляре в закрытой студии. Тут изменения тоже не бросаются в глаза. Прежде всего благодаря переко-

чевавшему с первого GT принципу симметрии на панели приборов, в основе которой крылатая эмблема Bentley. Новые кресла, прозванные «Кобра», мягко придерживают в области талии и распускаются в районе плечевого пояса. Ремень безопасности при посадке теперь подает незримый рычаг. Руль трехспицевый, похожий на тот, что устанавливается на модели Supersports. Но главное интерьерное новшество кроется в большом матовом экране, расположенном в центре консоли. Это так называемый тачскрин, выполняющий бесчисленное количество функций, — на него выводится навигация, при желании хоть через Google Map.

Новый GT оснащен доработанным шестилитровым W12 с двумя турбонагнетателями и мощностью 575 л. с. Он на восемь сил мощнее старого, но значительно практичнее благодаря технологии FlexFuel. Трансмиссия Double Down Shifts меняет передачи со скоростью 200 миллисекунд, а распределение крутящего момента (700 Нм) сместилось в отличие от предшественника в пользу задней оси, в пропорции 40/60. Раньше было поровну. Изменения сделаны с целью придать более драйверский характер машине. До сотни новинка разгоняется за 4,4 с, что на две десятые быстрее первого GT. Максимальная скорость — 318 км/ч. Самых безрассудных драйверов будет подстраховывать система электронной стабилизации ESC. Несмотря на то что ее можно слегка усыпить кнопкой Sport и даже совсем отключить, при резком ударе по тормозам ESC активируется вновь.

Автомобиль получился на 65 кило легче предшественника. Но главное — вскоре будут завершены испытания супердвигателя V8 объемом 4 л, работы над которым начались в 2008 году совместно с Audi. С этим мотором Bentley превратится в самый «зеленый» суперкар на планете — на целых 40% экологичнее по сравнению с W12.