

ЦАРЬ ТУТ. ЦАРЬ ТУТ?

Первым дизельным автомобилем Bentley оказался ее же первый массовый SUV – Bentayga. Британцы делают один смелый шаг за другим, на фоне которых даже радикально новый Continental выглядит событием вполне будничным. Но чувствует ли землю под ногами компания Bentley, когда делает подобные шаги?

текст ИГОРЬ КРАВЦОВ

фото ДЕНИС СУХОВ





Слева: Bentayga выглядит как и все остальные Bentley: массивный, широкоплечий, с огромным капотом. Смотрится тяжеломерно, но гармонично. Он во всех аспектах породистый, харизматичный и исключительный. Левее и внизу: в салоне лучше всего ощущается исключительность Bentayga. Интерьер кроссовера пропитан роскошью. Здесь идеальные кресла, изумительная кожа, натуральное дерево и...



‘Bentley удалось выжать эстетический максимум из тех рамок, которые устанавливает платформа MLB Evo’

Сомнений быть не может – это дизель. Вот же и V-образная «восьмерка», которая учащенно цокает на холостом ходу при открытом капоте. Вот и тахометр, красная зона которого начинается с пяти тысяч оборотов в минуту, а не с шести, как на W12. Однако водительская дверь закрывается – и хочется проверить все еще раз. Куда пропали все «всадники дизелькалписиса»? Где это нервное клокотание? Где вибрации по кузову? А если нажать на правую педаль, алюминия на которой хватило бы на небольшой набор кофейных ложечек... Да нет, никаких паразитических подрагиваний. Чудеса.

Водителю сходу выявить тяжелотопливную природу Bentley Bentayga не просто, а что уж говорить про прохожих на тротуаре да про собратов по потоку. Впрочем, ряд подсказок все-таки есть: во-первых, это шильды «V8 Diesel» на передних крыльях (которые, разумеется, можно убрать еще на стадии заказа автомобиля, просто поставив галочку

напротив соответствующего пункта), во-вторых, темная радиаторная решетка в стиле Continental GT V8 предыдущего поколения, ну и в-третьих, чуть подкорректированная форма выхлопных труб – но это уже для совсем уж наметанного глаза. В остальном – более чем знакомая и привычная Bentayga, которая, несмотря на отнюдь не скромный ценник, делает сейчас Bentley приличную кассу и уже успела примелькаться в мегаполисах.

Нет смысла останавливаться на дизайне кроссовера – субъективно, Bentley удалось выжать эстетический максимум из тех рамок, которые устанавливает платформа MLB Evo. При этом, как показывает практика и наш экземпляр в частности, автомобилю более чем идут 21-дюймовые колесные диски, так что в случае регулярных выездов на естественное или урбанистическое бездорожье можно не тратить на 22-дюймовые катки на низкопрофильной резине. Хотя слова «Bentley» и «не тратить» вообще как-то плохо сочетаются.

Потому мы направились туда, где жизнь в стиле «дорого-богато» в плане

нормы, но деньги считать умеют – в «налоговый рай», Монако. Учитывая, что стартовой точкой маршрута был Мюнхен (традиции надо соблюдать), это означало, что за один день необходимо было покрыть расстояние в 850 километров. Что же, как говорил Барни Стинсон, «вызов принят». Тем более, что на автомобиле марки, которая построила сотни потрясающих гран-туризмо, даже столь длительное путешествие покажется не обременительным.

Длительное путешествие по странам Западной Европы – это не только калейдоскоп пейзажей, архитектуры, дорог, но и культур. Несмотря на то, что границы внутри Шенгенской зоны открыты, каждая страна обладает своим колоритом, который не дает ей затеряться на общем плане. Поскольку первый этап до Монако включал проезд аж через четыре страны (и это не считая Монако и Германию) – Австрию, Швейцарию, Италию и Францию – картина вырисовывалась максимально обширная... но, хоть убейте, сюрреалистическая. Не знаю, что именно «прогнило в датском королевстве», но за время дороги до кня-

жества наилучшее впечатление в потоке произвели, внезапно, итальянские водители, которые учтиво уступают полосу более быстрым участникам движения, никогда не обгоняют в случае, если по левой полосе кто-то едет быстрее – в общем, ведут себя именно так, как прописано в правилах дорожного движения, то есть уважительно по отношению к другим автомобилистам. А знаете, кто произвел впечатление прямо-таки противоположное? Немецкие бюргеры! Нет, не подумайте, что мир окончательно сошел с ума, а на автобанах творится анархия, где никто не слышал об указателях поворотов или соблюдении скоростного режима. Просто водители Германии ездят по правилам, но при этом не обращают внимания (или не хотят обращать) на других участников движения, перестраиваясь на трассах так, словно никого идущего-едущего сзади вроде как и нет. Чем грозит подобное поведение, думаю, объяснять не нужно – придется быстро от тормозиваться до впереди идущей машины, а заодно поглядывать в зеркала, дабы никто не подобрался к новым выпускным патрубкам Bentley Bentayga Diesel.

Подобные ситуации, конечно, играют на нервах ту еще симфонию, однако интерьер современных Bentley пытается изо всех сил изолировать водителя от любых стрессов. Из всех автомобилей британской марки, на которых мне удалось поехать, Bentayga справляется с этой задачей лучше всех. Как уже было сказано, автомобиль не позволяет себе пропускать в салон посторонние звуки, которые могут заставить пассажиров поднять голос или вклиниться в пение высококлассной акустической системы. Но радует не только шумоизоляция. Не считая недавно представленный Continental GT, Bentayga является самым современным автомобилем Bentley, а потому здесь очень удобный мультимедийный комплекс с навигационной системой (не чета тому, что был на прежнем «Контике»), эргономичный центральный тоннель, на котором нашлось место для кнопок управления режимами полного привода, системы стабилизации и, конечно же, кнопки запуска двигателя, а также очень классный трехспицевый руль, с помощью которого можно не только направлять 2.5-тонную

BENTLEY BENTAYGA DIESEL

Правее: по версии журнала Ward's Auto, который в седьмой раз выбрал десятку лучших автомобильных интерьеров вошел и интерьер Bentayga. Составители рейтинга отметили мультимедийную систему, премиальную акустику Naim и комфортные кресла. Я бы особенным пунктом добавил еще и трехспицевый руль.



‘Интерьер современных Bentley пытается изо всех сил изолировать водителя от любых стрессов.’

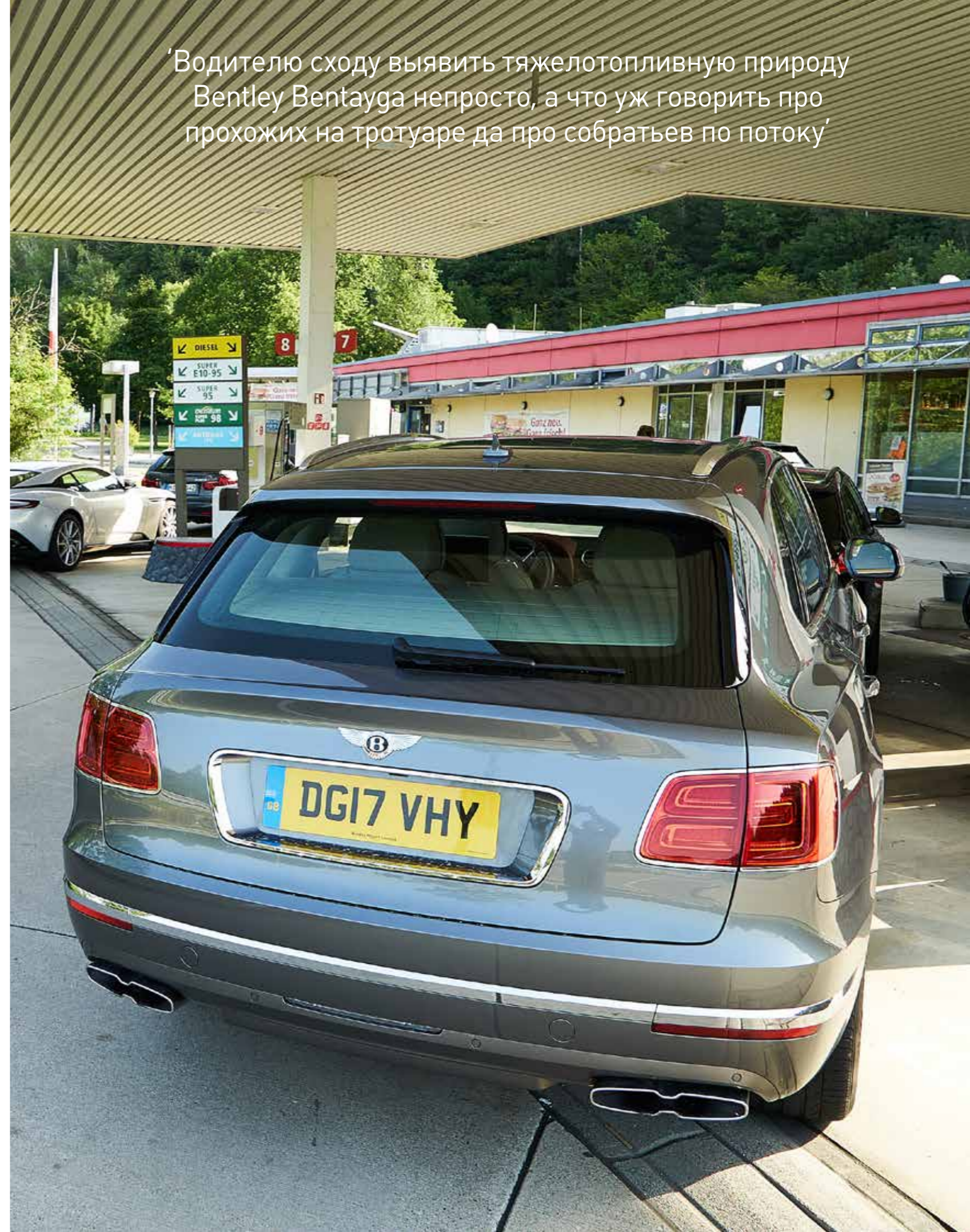
машину на выстроенную в голове траекторию, но и бродить по меню экрана на панели приборов, отвечать на звонки и так далее. При этом никуда не делись те британские олдскульные мелочи, благодаря которым понимаешь, что перед тобой Автомобиль с большой буквы: это и управление дефлекторами климатической системы с помощью штырьков, и аналоговые часы наверху торпеды, и, конечно же, море лакированного до зеркального блеска дерева и душистой, мягкой, натуральной кожи. А какие тут сиденья... В принципе, среди моделей концерна Volkswagen сложно найти представителей с откровенно неудобными креслами, даже в бюджетных машинах, но здешние – одни из лучших, хотя по внешнему виду они достаточно простоваты. Не будут обделены комфортом и задние пассажиры, так как профиль дивана максимально приближен к передним сиденьям. Но троим, скорее всего, сзади будет уже тесновато в плечах – лучше ехать компанией на 4 человека, включая водителя. По простору над головой и в ногах на втором Bentayga более чем приемлема для дальних путешествий – тут родство с Audi Q7 сказалось самым положительным образом.

Но, как мы помним, наша машина оснащена дизельным силовым агрегатом, а значит она имеет с Audi Q7 еще один общий элемент – двигатель. Точнее, общий он не с обычной Q7, а со спортивной версией SQ7. Это восьмицилиндровый четырехлитровый силовой агрегат, напряжение в сети которого составляет 48 вольт. Благодаря повышенному напряжению удалось установить три турбонагне-

тателя, один из которых приводится в движение электромотором мощностью 7 кВт – он работает в нижнем диапазоне оборотов. По этой причине намеков на турбоямы у 435-сильного двигателя не наблюдается вовсе, как и тягового голодания – к услугам водителя имеются 900 Нм крутящего момента, которые доступны в диапазоне от 1000 до 3250 оборотов в минуту. Если сказать вкратце, то перед нами самый мощный, самый быстрый и самый динамичный серийный SUV с дизельным двигателем на рынке – возможно, позднее в гонку вклинится новый Porsche Cayenne, но пока дизельных двигателей на третьем поколении «Кайена» не видно. Что до SQ7, то она проигрывает Bentley десятую в разгоне до «сотни» (что странно, ведь Audi на 100 килограмм легче) и 20 километров в час по максимальной скорости (250 км/ч у Audi против 270 у Bentley).

Характер двигателя именно такой, какой и ожидаешь от суперсовременного турбодизеля: уверенное ускорение с места с ровной полкой тяги, мощный подхват при обгоне и отзывчивый характер. При этом рабочий диапазон у двигателя как для турбодизеля достаточно широк, так что «захлебываться» – это не про Bentayga Diesel точно. Восемидиапазонный «автомат» уверенно справляется со своей работой во всех режимах, причем резких переключений с передачи на передачу вы от него не добьетесь ни в одной из предустановок – видно, что в Bentley все заточено под комфорт. Так что не дайте всем этим тестам прототипов на Нюрбургринге одурачить себя – комфорт и прежде всего комфорт. В том же ритме

‘Водителю сходу выявить тяжелотопливную природу Bentley Bentayga непросто, а что уж говорить про прохожих на тротуаре да про собратьев по потоку’





Левее: история марки Pagani, отраженная в виде созданных моделей, начиная с Pagani Zonda, которая была представлена публике в 1999 году на автосалоне в Женеве. Слева: фото на память о посещении уникальной фабрики по производству гиперкаров из углеволокна. Внизу: Pagani Zonda Revolucion установившая рекорд Нюрбургринга. Этот же автомобиль установил рекорд круга телепередачи Top Gear.



‘Если вы побываете здесь хотя бы раз – вы не сможете бороться с желанием приехать сюда снова и снова.’

работают и педали, достаточно мягко, но уверенно реагируя на команды водителя.

Преодолеть 850 километров за рулем Bentauga за один день оказалось едва ли не проще, чем иной раз проехать расстояние в сто раз меньшее на велосипеде по пригороду Харькова – комфорт, тишина, полная уверенность в автомобиле и собственных силах. Тем не менее, после длительного марш-броска, который занял целый день, хотелось сделать небольшой перерывчик. А лучшего места, чем Монако, для перерывчика на день, наверное, просто не существует.

Притом, что в княжестве на побережье Средиземного моря живут богатые и знаменитые, здесь не чувствуется китчевость или какие-то понты. Яхты мирно себе отдыхают в гавани, радуя стремительностью силуэтов. Возле казино «Монте-Карло» томятся в тени Mercedes-ы SLS, Lamborghini Aventador и иные суперкары, которые уже заняли (или обязательно займут) свое место в зале славы автомобилей. Буквально дышат историей шпилька Grand Hotel и тоннель неподалеку, где из года в год точатся баталии, сбыва-

ваются и рассыпаются на осколки мечты лучших гонщиков мира. Не обязательно быть человеком с бензином в крови, чтобы очароваться этой маленькой страной раз и навсегда, но если вы автомобилист до мозга костей – и автомобилист до мозга костей эстетствующий, – вы просто не имеете права умирать до тех пор, пока не побываете здесь. Это тот самый «автомобильный Париж». На который минимум один день жизни потратить нужно обязательно, что ваш покорный слуга с большим удовольствием и сделал.

ТРЕТИЙ ДЕНЬ «EVO TRIPS» получился более чем вдвое короче по километражу, нежели первый, однако по своей насыщенности превосходил оба предыдущие – ведь мы ехали в Италию, знакомиться с самыми выдающимися суперкарами нового времени. Ну а перед этим предстояло напомнить самому себе, что же собой представляет, бесспорно, один из самых выдающихся SUV на планете.

Устраивать «Ралли Монте-Карло» на выезде из княжества нам бы никто не

позволил, однако некоторые виражи на выезде из Монако были пройдены с газом на выходе из апекса, что позволило оценить работу шасси Bentauga в не совсем типичных для нее условиях. В конце концов, даже на самых мощных «Континенталях» никто, кроме пилотов класса GT3, на рекорды трасс не претендует. Что можно сказать – в принципе, никакой разницы по сравнению с 12-цилиндровой версией нет. Возможно, машина чуть более мягко и расслабленно ложится на колеса внешнего радиуса, но тут, пожалуй, стоит грешить на не самые большие 21-дюймовые диски с высокопрофильной резиной... Либо же на то, что с восьмицилиндровым двигателем передняя ось стала легче, а настройка подвески для нового двигателя была избрана более компромиссная – в угоду более сдержанному характеру автомобиля. Что касается курсовой устойчивости как на прямых, так и в поворотах, то здесь претензий никаких нет – в этом плане наследственность Audi сыграла на руку более чем.

Смягчение повадок нашло свое отражение и в тормозах – резкость левой пе-

дали по сравнению с Bentauga W12 упала, но не информативность и эффективность, что приятно. Это, наверное, прозвучит достаточно странно, но Bentauga Diesel с высокой долей вероятности является сейчас самым «бентлевским» Bentley из всех: она предельно комфортна, идеально подходит для долгих круизов, не пытается казаться спорткаром, но при этом очень динамична в поворотах и ни на секунду не заставляет водителя лишиться раз напрягаться за рулем. Единственное, что в ней совершенно не от Bentley, это расход топлива – непривычно укладываться в 14 литров на 100 километров на автомобилях британской марки, обычно этот показатель кружит на орбите 20 л/100 км.

Уже во второй половине дня, преодолев около 420 километров, мы были в Италии, а именно – в северной ее части. Как вы понимаете – не просто так. Первой остановкой стал шоурум-музей Pagani, который располагается по соседству с новым заводом марки.

По воле судьбы, мы с автомобилями Pagani знакомы не понаслышке, как и с их создателем Орасио Пагани. В этот раз

обошлось без тест-драйвов – просто посмотрели, чем компания живет в моменты нашей последней встречи. Изменений немало, на самом деле. Цех по производству (а также ремонту и восстановлению) автомобилей переехал в новое, более просторное и современное здание, а прежние помещения теперь служат экспозицией Pagani – как истории, так и культовых моделей, а также тех, что ждут отправления к клиентам. Здесь и потрясающая Hуауга, и бескомпромиссная Zonda Revolucion, и нестареющая Zonda C12 S... По автомобильным меркам компания Pagani молодая, но ее достижения очень впечатляют. Даже с учетом того, что история марки известна и нам (и нашим читателям) достаточно хорошо.

Следующая остановка после музея – непосредственно новое предприятие Pagani, где сейчас рождаются Hуауга и Hуауга Roadster, а также обретают свою вторую жизнь модели Zonda – как, например, недавно пережившая перерождение Zonda F, окончательно и бесповоротно ставшая Zonda Fantasma Evo. Да, в залах стало больше воздуха. Видно, что вырос штат.

Правее: один из факторов внешнего отличия от бензиновой версии модели - меньшие на дюйм колеса. Ниже и слева: стоящий в одиночестве на изумрудной альпийской лужайке Bentley Bentayga выглядит представительно, но не гигантом – возможно, благодаря рельефной «мускулатуре» боковин, которой не ожидаешь от машины такого класса.



‘Кто нынче царь в классе SUV, дизельных SUV в частности – здесь у вас сомнений и вариантов быть не может. Ответ только один.’

Но здесь по-прежнему идеально чистые поля и яркий свет. Свет не только потолочный, но и в глазах тех людей, который создают новые автомобили Pagani. Если вы побываете здесь хотя бы раз – вы не сможете бороться с желанием приехать сюда снова и снова. Процесс создания инженерно-эстетического объекта современного искусства не может не захватывать и не восхищать.

Наконец, напоследок мы нанесли визит в «город Ferrari», Маранелло. И хотя в чемпионате Формулы 1 у Скудерии все складывается далеко не так, как им хотелось бы, качество непосредственно на заводе растет от модели к модели – в этом удалось убедиться, опробовав на родине итальянских «скакунов» две модели Ferrari: 458 Italia и 488 GTB. Несмотря на то, что автомобили крайне близки друг к другу в техническом плане, разница по части качества ощущается. Однако в эмоциональном плане, уж простите, честный атмосферный V8, который раскручивается до сумасбродных оборотов всегда для меня

будет предпочтительнее турбомотора. Даже если тот чрезвычайно харизматичный и на порядок более мощный. Сложно описать эмоции от управления Ferrari в нескольких предложениях, этому нужно уделять несколько отдельных виртуальных страниц. А то и целое издание.

Сравнивать в эмоциональном плане легкие и чрезвычайно отзывчивые Ferrari с расслабленным, но уверенным Bentley нет никакого смысла – слишком уж разные миры, чтобы проводить хоть какие-то параллели. Но интенсивность эмоционального фона не падает, когда возвращаешься из Ferrari в Bentayga – он просто становится другим.

Впрочем, даже он никак не влияет на желаниезнакомиться с архитектурой и культурой Италии, а потому в 4 день путешествия, перед тем как рвануть в Австрию, мы заглянули в Венецию. Вот уж где-где крупные кроссоверы однозначно выглядят как не от мира сего. Поэтому на определенное время уверенный полный привод Bentley сменился задним моих двух ног.

В Австрию мы прибыли под вечер, а на ночлег остановились в небольшом, но достаточно известном городке Зефельд-ин-Тироль. Именно здесь в 1964 и 1976 годах проходили Зимние Олимпийские игры, а также чемпионат по лыжным видам спорта 1985 года (который, кстати, вернется сюда в 2019-ом). Одноименное с названием поселка плато – это именно то, что ожидаешь увидеть от современной высокогорной деревушки: маленький осколок уединенного рая, упавший под защиту могучих скал. Даже покидать не хочется: 4 дня путешествия промелькнули как один, а значит оставался последний этап.

ДЕНЬ ПЯТЫЙ, «домой» в Мюнхен.

В случае с Bentley появление SUV ожидалось с еще большей опаской, чем в свое время с BMW или Porsche. Но жизнь показывает, что все эти опасения были абсолютно беспочвенны. Мы проделали путь в две тысячи километров и за это время Bentayga с дизельным (!) двигателем показала себя исключительно с положитель-

ной стороны – отдых после отдыха точно не понадобится. Плюс, абсолютно точно, что из всего модельного ряда компании именно этот автомобиль наиболее пригоден для условий эксплуатации стран постсоветского пространства. Приобретая Bentley Bentayga Diesel, человек не жертвует ничем. Абсолютно. Серьезно, у автомобиля максимальная скорость 270 километров в час – много где можно до такой скорости разогнаться?

Кому нужен такой автомобиль? Очевидно, что не рядовому покупателю Bentley, для которого количество цилиндров под капотом – не последний пункт поднятия чувства собственного величия. Но для рациональных людей, ценящих беспрецедентный для этого класса комфорт, качество и роскошь, это просто идеальный выбор. Хотя, снова-таки, «рациональность» и «Bentley». «Не переплачивать». Не царское это дело. Но кто нынче царь в классе SUV, дизельных SUV в частности – здесь у вас сомнений и вариантов быть не может. Ответ только один.

Спецификация

BENTLEY BENTAYGA DIESEL

Двигатель V8, 3956 см³, три турбонагнетателя (два механических + один электрический)
Мощность 435 л.с. при 3750-5000 об/мин
Макс. момент 900 Нм при 1000-3250 об/мин
Трансмиссия Автоматическая, 8-ступенчатая, полный привод, самоблокирующийся дифференциал
Подвеска Пневматическая, адаптивная, с 4 фиксированными уровнями дорожного просвета, стабилизаторы спереди и сзади
Тормоза Дисковые, вентилируемые, 400 мм спереди, 380 мм сзади, ABS, EBD
Диски 20-дюймовые (21 или 22 дюйма – опция)
Шины 275/50 R20 спереди, 285/45 R20 сзади (стандартные)
Масса (снаряжен.) 2506 кг
Мощность/масса 174 л.с./тонну
0-100 км/ч 4,8 с (заявлено)
Макс. скорость 270 км/ч (заявленная)
Цена 221.200 евро (цена тестового авто)
В продаже Сейчас