Информация для прессы

ШАССИ ДЛЯ ПРЕВОСХОДНОЙ ДИНАМИКИ И КОМФОРТА УПРАВЛЕНИЯ

- Continental GT стал первым автомобилем Bentley с инновационной трехкамерной системой рессор, положенной в основу шасси. Благодаря новой системе объем воздуха в рессорах вырос на 60% по сравнению с однокамерной системой. Также появилась возможность включения и отключения отдельных камер, что позволяет регулировать жесткость подвески, в отличие от пассивной системы предыдущих моделей. Это позволяет подстраивать шасси к различным стилям вождения, делая его жестким, как в спорткарах, или мягким, как в роскошных лимузинах.
- Настройки шасси (дорожный просвет, амортизаторы, система управления креном, распределение крутящего момента, а также настройки двигателя и трансмиссии) изменяются централизованно с помощью одного поворотного переключателя. Эта система получила название Bentley Drive Dynamics. Система включает в себя четыре режима:
    - Sport — для максимального контроля положения кузова и быстрой реакции на нажатие педали акселератора
    - Comfort — для оптимального комфорта и плавности хода
    - Bentley — безупречное сочетание настроек Sport и Comfort, рекомендуемое нашими специалистами
    - Custom — позволяет водителю выбрать индивидуальные настройки для различных систем
- Передняя подвеска включает сдвоенные поперечные рычаги, а вертикальным перемещением задних колес управляет многорычажный механизм, прикрепленный к кузову с помощью легковесного и компактного подрамника из легкого алюминиевого сплава. Кинематика подвески и упругость опор на обеих осях были тщательно оптимизированы, чтобы обеспечить лучший в классе ездовой комфорт и плавность хода без ущерба управляемости.
- Continental GT стал второй моделью Bentley со встроенной системой Bentley Dynamic Ride — технологией активного подавления крена, которая питается от дополнительной 48-вольтовой системы, не имеющей аналогов. Благодаря ей улучшаются отзывчивость руля и подвески, управляемость и общее сцепление с дорогой.
    - Специальный блок управления определяет нагрузку на каждое колесо и мгновенно подстраивает положение электроприводов вращательного движения, встроенных в

Марк Мастард
(Marc Mustard)
Менеджер по связям с общественностью, ответственный за новости и модельный ряд
marc.mustard@bentley.co.uk
+44 (0)7815 372 634

Майк Сэйер
(Mike Sayer)
Менеджер по связям с общественностью, ответственный за модельный ряд и автоспорт
mike.sayer@bentley.co.uk

Bentley Motors Ltd
Pyms Lane
Crewe
CW1 3PL

www.bentleymedia.com
communications@bentley.co.uk
@BentleyComms

передние и задние стабилизаторы поперечной устойчивости, что позволяет свести к минимуму крен кузова на крутых поворотах и обеспечить мягкий, плавный и комфортный ход. Система взаимодействует с трехкамерными пневматическими рессорами, что положительно влияет на динамику и комфорт автомобиля.
    - Электроприводы могут повысить крутящий момент до 1300 Н·м за 0,3 секунды, чтобы противодействовать крену.
    - Они питаются от инновационной 48-вольтовой системы, откликаясь бесшумно и мгновенно, что позволяет водителю не беспокоиться о состоянии дорожного покрытия.
- Другая особенность Continental GT — система рулевого управления с электроусилителем. Она повышает отзывчивость рулевого управления, а также снимает с водителя напряжение во время поездки. Система рулевого управления с переменным передаточным числом позволяет увеличивать угол поворота колес, что повышает маневренность автомобиля, сохраняя при этом превосходную устойчивость на высоких скоростях. Отзывчивость рулевого колеса остается одинаковой вне зависимости от режима, однако может быть настроена водителем индивидуально в режиме Custom.
- В новом Continental GT обновилась и система полного привода. Распределение крутящего момента между передней и задней осью автоматически контролируется специальной системой управления сцеплением и системой курсовой устойчивости (ESC). В нормальных дорожных условиях максимум мощности направляется на заднюю ось, но если система отмечает недостаточную силу сцепления, то перераспределяет крутящий момент в пользу передних колес. В результате снижается вмешательство со стороны системы электронного контроля, при этом она допускает небольшие контролируемые заносы в режиме Dynamic.
- В поперечном направлении крутящий момент распределяется вдоль каждой оси с помощью технологии векторизации крутящего момента Torque Vectoring by Brake, впервые установленной на автомобилях Continental GT3-R и Supersports. Благодаря притормаживанию заднего внутреннего колеса при вхождении в поворот, нос автомобиля поворачивает резче и быстрее, делая переднюю часть более отзывчивой и управляемой. При ускорении на выходе из поворота автомобиль притормаживает переднее внутреннее колесо, что перераспределяет крутящий момент передней оси в сторону внешнего колеса и оптимизирует силу сцепления для идеальной динамики. Обновленная версия системы реже вмешивается в управление благодаря новым настройкам оборудования и улучшенной общей сбалансированности автомобиля.

Марк Мастард
(Marc Mustard)
Менеджер по связям с общественностью, ответственный за новости и модельный ряд
marc.mustard@bentley.co.uk
+44 (0)7815 372 634

Майк Сэйер
(Mike Sayer)
Менеджер по связям с общественностью, ответственный за модельный ряд и автоспорт
mike.sayer@bentley.co.uk

Bentley Motors Ltd
Pyms Lane
Crewe
CW1 3PL

www.bentleymedia.com
communications@bentley.co.uk
@BentleyComms

- Система опор двигателя дополняет шасси и позволяет достичь оптимального баланса между ездовым комфортом, динамикой автомобиля и снижением шума, вибраций и колебаний силового агрегата. Уникальные активные опоры двигателя W12 при необходимости становятся жестче, исключая раскачку кузова и повышая комфорт управления, а также обеспечивая непревзойденную плавность хода и изоляцию нежелательных шумов и вибраций силового агрегата. Новый тип реактивных тяг в сочетании с опорой силового агрегата противодействуют кренам и поперечному смещению двигателя, обеспечивая более четкое, равномерное и контролируемое прохождение поворотов.
- Железная тормозная система является самой мощной в истории Bentley и имеет 28 поршней. Передние тормозные диски диаметром 420 мм состоят из двух элементов, включая чугунное фрикционное кольцо и алюминиевую ступичную часть. Передние суппорты оснащены десятью поршнями каждый, а задние 4-поршневые суппорты фиксируют монолитные диски диаметром 380 мм. Эти мощные тормоза обеспечивают надежное, контролируемое торможение, что важно для управления спортивным автомобилем категории GT, развивающим максимальную скорость более 330 км/ч.
- С начала работы над новым Continental GT завод Bentley сотрудничал с Pirelli в создании уникальных шип для этого автомобиля.
    - Автомобиль оснащается только шинами Pirelli P Zero, причем впервые передние и задние колеса оборудованы шинами разного типоразмера для улучшения динамики автомобиля.
      При создании шин специалисты Pirelli постоянно работали совместно с коллегами из Bentley, участвуя в испытаниях и улучшая продукт, стремясь к идеальному сочетанию динамики и комфорта.
    - Благодаря использованию самых современных резиновых смесей, шины эффективнее реагируют на действия водителя
      и обеспечивают великолепную управляемость.
    - Шины P Zero, устанавливаемые на автомобилях Bentley, также оснащены системой снижения шума Pirelli, которая уменьшает уровень шума, передающегося в салон. У новых шин P Zero также удалось снизить сопротивление качению за счет снижения трения, сохранив при этом надежное сцепление с дорогой. Результатом стало беспрецедентное сцепление на влажных
      и сухих поверхностях и уменьшенный риск аквапланирования.
- Передний подрамник был создан специально для двигателя W12 с помощью новой для Bentley аэрокосмической технологии

Марк Мастард
(Marc Mustard)
Менеджер по связям
с общественностью,
ответственный за новости
и модельный ряд
marc.mustard@bentley.co.u
k
+44 (0)7815 372 634

Майк Сэйер
(Mike Sayer)
Менеджер по связям
с общественностью,
ответственный за
модельный ряд и
автоспорт
mike.sayer@bentley.co.uk

Bentley Motors Ltd
Pyms Lane
Crewe
CW1 3PL

www.bentleymedia.com
communications@bentley.co.u
k
@BentleyComms

Thixocasting. Этот инновационный метод полутвердого литья обеспечивает оптимальное сочетание массы, жесткости, прочности и долговечности. Передний подрамник интегрирован в конструкцию передней части кузова. Такая конструкция вносит вклад в увеличение жёсткости на скручивание всего кузова и обеспечивает оптимальную жесткость фиксации двигателя и подвески, что не позволяет проникать в салон шуму и вибрации двигателя, а также транспортному шуму.

Марк Мастард
(Marc Mustard)
Менеджер по связям
с общественностью,
ответственный за новости
и модельный ряд
marc.mustard@bentley.co.u
k
+44 (0)7815 372 634

Майк Сэйер
(Mike Sayer)
Менеджер по связям
с общественностью,
ответственный за
модельный ряд и
автоспорт
mike.sayer@bentley.co.uk

Bentley Motors Ltd
Pyms Lane
Crewe
CW1 3PL

www.bentleymedia.com
communications@bentley.co.u
k
@BentleyComms