

tabki. Kuid ehkki salongi istudes jääb mulje, justkui oleksid sattunud eelmise sajandi alguse sigaripoodi, leiab sealt kõik tänapäevased tehnoloogia-saavutused nagu *bluetooth*-id, ekraanid ja muu sarnase. Vanade aegade tunde tekitavad aga näiteks õhupuhuri avad, mida saab sulgeda sisse ja välja liikuvate hoobadega.

Iste ise on väga mugav ja samas pakub ka külg-tuge. Tagaiste on sellel suurel ja kuulsal kupeel suhteliselt sümbolne. Sinna saab istuda, kuid sel juhul ei tohi reisija olla suur viriseja ja väike kasv ning kasinad söömisharjumused tulevad samuti kasuks. Armatuur on kõrge ja püstine, jättes siiski soliidse mulje. Pagasiruum on GT Speedil tegelikult üsna praktiline ja sinna mahuvad päris suured asjad ära. Huvitav on veel see, et ukseid on rasked, väga rasked. Nende sulgemine võtab lausa võhmalte. Kohati on tunne, et tegu on suure garaažiuksega, millele tahaks sulgedes riivi ette lüüa.

Sõita on GT Speediga... hmm, nagu nimigi ütleb – kiire. Algul tundub auto veidi laisk, nagu ta väljagi näeb, ja nagu selles istuda tahaks. Madalal pöördel on urin selline, et seal sügavustes justkui oleks midagi, aga täpselt ei mõika ka, mis see täpselt olema peaks. Masin ise on ju raskekoeline ja

ei tundu küll, et ta mingil hetkel järsku ägedalt liikuma asuks. Aga pöörete kasvades lähevad kaks turbot vilesse ja toovad hobusetalli elule ning siis hakkab asju juhtuma.

Näiteks kui esimest korda foori taga seistes pamera pedaali hooga põhja litsusin, ehmatasin sellega pooleks nii iseenda kui ka minu kõrval rohelist oodanud tsiklimehe, kel oli au pikalt Bentley tagatulesid imetleda. Endal tõmbas seest õnne, sest nelikvedu kühveldas auto ilma igasuguste pidamisprobleemideta kohalt minema ning ja tuule suunas. Võimas oli ka sõitu saatev heli, mis kogu liikumist veel dramaatilisemaks muutis ning muheda ilme näole tõi. Volkswageni kahe turbogaga W12 huilgab oma summutitest välja ikka väga hulle hääletsusi.

GT Speedi saab igatahes sundida tegema seda, mida tarvis. Kui Speed-versioon on nii ehk naa veidi jäigem kui tavaline GT, siis saab seda kompuutrist veel jäigemaks keerata ja seda oli Tallinna kuumastikul komberdades tunda ka – õõtsu mine asendus raputamiseks. Muuta saab ka auto kliirensit, mis teeb ta kasutamiskõlblikuks iga ilmaga ja igal aastaajal, seda enam, et tegu on nelikveolise masinaga. **G**

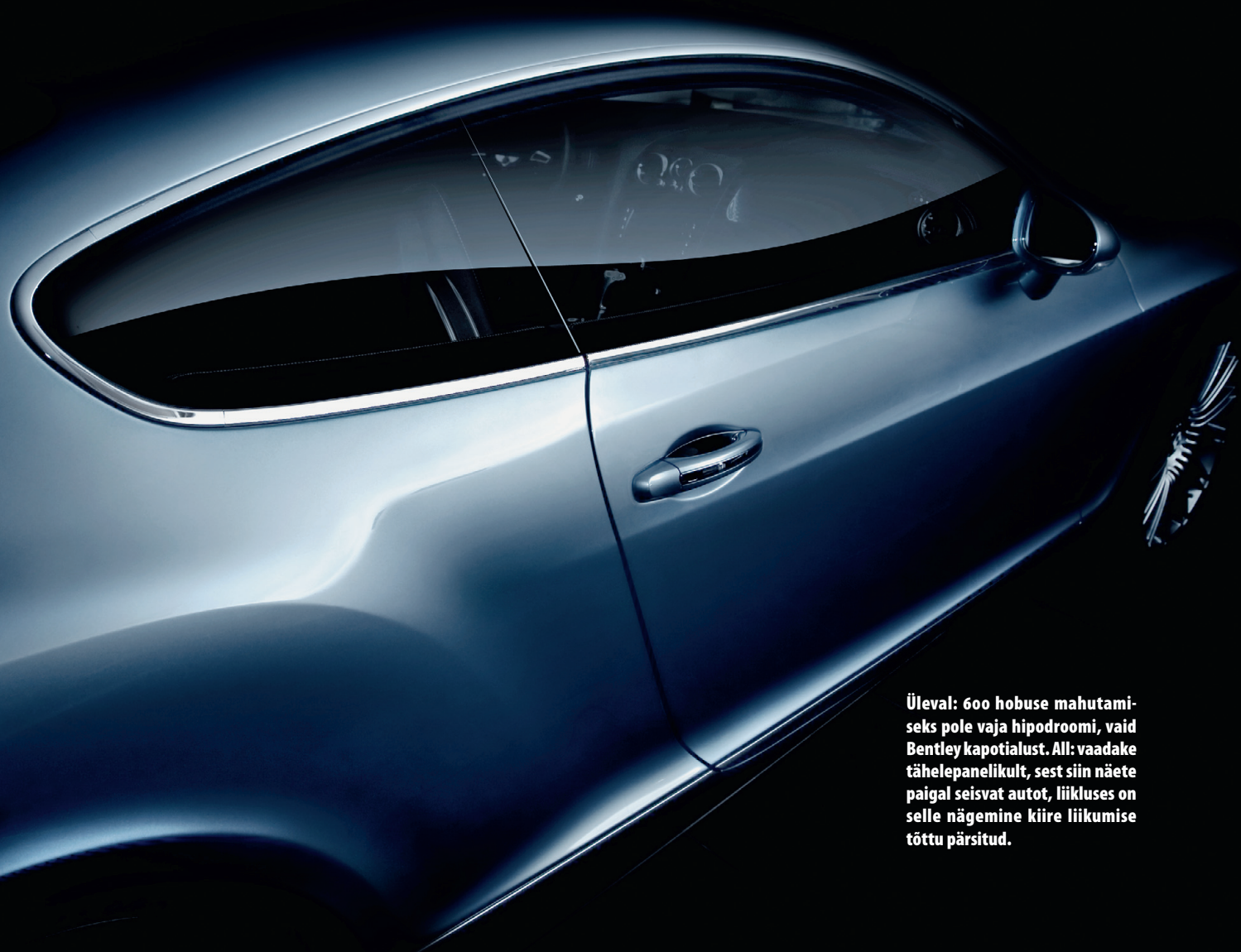


Bentley Continental GT Speed

Tehnilised näitajad

Mootor	6,0 W12, kahe turboga
Võimsus	600 hj
Pöördemoment	750 Nm
Kiirendus 0–100 km/h	4,5 s
Tippkiirus	326 km/h
Keskmine kütusekulu 100 km kohta	16,6 l
Hind	u 2 700 000 kr

Allikas: Bentley



Üleval: 600 hobuse mahutamiseks pole vaja hipodroomi, vaid Bentley kapotialust. All: vaadake tähelepanelikult, sest siin näete paigal seisvat autot, liikluses on selle nägemine kiire liikumise tõttu pärsitud.