



## Bentley Continental

# Bentley Experience

Da steht man vor lauter Bentleys und möchte sich entspannt dem automobilen Luxus-Leben hingeben, und was ist? Man hat erst die Qual der Wahl! Tja, welchen Continental nehmen wir denn nun?

■ Verflucht noch mal, muss das stressig sein, viel Geld zu haben und sich nicht entscheiden zu können. Aber der Reihe nach. Als Volkswagen 1998 Rolls Royce und damit ebenfalls Bentley übernahm – die Bentleys von damals waren lediglich getarnte Royces mit stärkeren Motoren – folgte ein Markenstreit mit BMW. Das Ergebnis ist bekannt: BMW produziert heute Royces und VW eben Bentleys. Was sich als die klügere Wahl erwies. Schon mit dem ersten unter VW-Regie entwickelten Bentley, dem Continental GT, zeigte sich, dass die Deutschen, allen Befürchtungen zum Trotz, durchaus in der Lage waren, klassisch gediegenen britischen Autobau in moderne Formen und Technik umzusetzen.

■ Dem 2002 vorgestellten Coupé folgte die Limousine Flying Spur (2005), das GTC Cabriolet (2006) und schließlich ein noch heißerer Ableger des GT, namens GT Speed (2007). Die Continental Familie ist damit vollzählig. Weder die allen gemeine große VW Plattform, auf welcher die Modelle basieren, noch VW-Technik, wie der unter aller Motorhauben befindliche W12-Zylinder konnten den Erfolg der neuen Baureihe beeinträchti-

gen. Ganz im Gegenteil. Unter VW-Ägide erinnerte man sich bei Bentley der siegreichen Rennsportgeschichte und so beweisen die neuen Bentleys trotz allem Luxus jene Sportlichkeit, die Bentley in früheren Zeiten groß schrieb. Und wem die Continental Modelle zu günstig sind – die Preise beginnen bei rund 215.000



Wurzelholz und Leder dominieren das Bentley-Cockpit. Nur die Lenkrad-Paddles aus Kunststoff sind ein Stilbruch

Euro, da kriegt man ja noch den teuersten AMG Mercedes mitsamt Extras –

der kann beruhigt auf die nach wie vor gefertigten klassischen Bentleys zurückgreifen und etwa für den Arnage einen weiteren Hunderter drauflegen. Dieser und die anderen Großen verkaufen sich ebenfalls bestens und trugen so desgleichen zum Rekordergebnis des letzten Jahres bei. Erstmals wurden mehr als

10.000 Bentleys in einem Jahr abgesetzt. Unter den stolzen neuen Besitzern:

338 Chinesen. Die Österreicher sind Bentley dito nicht abgeneigt, immerhin wurden 2007 hierzulande 76 Stück abgesetzt, wobei die Arme von Bentley-Wien bis ans Schwarze Meer reichen.

■ Picken wir mal den Continental GT heraus. Im Stammwerk Crewe, in England, größtenteils in Handarbeit hergestellt, verkörpert er ebenso kultiviert wie kraftvoll jene sportliche Eleganz, die Bentleys einst die Köpfe verdrehen ließ. Ein dominanter Maschengrill zwischen Doppelscheinwerfern, der die lange Nase ziert und auf dem die Bentley Wings thronen. Darunter ein großer zentraler Lufteinlass für den vielen Sauerstoff, den der GT verbrennt. Ein kurzer vorderer und ein längerer hinterer Überhang, der die klar gezeichnete Heckpartie mit den dicken Backen und den abschließenden beiden ovalen Endrohren stützt. Dazwischen vollendeter Coupé-Schwung. Wo der Blick auch hinfällt, sinnliche Kurven allenthalben. Der GT rollt auf breiter Spur und großen Rädern, zumindest 19 Zoll. Seine Vier Meter Achtzig Länge sieht man ihm nicht an. Geduckt, zum Sprung bereit, hockt er auf dem Asphalt.

■ Dafür, dass der Sprung gewaltig aus-



fallen kann, bürgt die formidable von zwei Turboladern beatmete und sechs Liter große Zwölfzylinder-Maschine. 650 Newtonmeter, die bereits bei 1.600 Touren anliegen, treiben den immerhin rund 2,4 Tonnen schweren GT vorwärts, als wäre der Leibhaftige hinter ihm her. Dass selbiger Bentley fährt, ist nicht bewiesen, jedoch denkbar. Steht der Wählhebel der ZF Sechs-Gang-Automatik auf S wie Sport, laufen die 560 Rösser, die vorgespannt sind, zur Hochform auf. Über die Paddles lassen sich die Gänge rasch und bequem wechseln und die flache Drehmomentkurve sorgt für nicht enden wollenden Schub. Nicht minder beeindruckend: die Elastizität. Von 80 auf 120 km/h in 3,2 Sekunden! Der standardmäßig 50:50 aufgeteilte, aber variable Allradantrieb verfügt neben dem zentralen Torsendifferential über je ein weiteres Differential an Vorder- und Hinterachse und verteilt den Gummi der 275er Patschen gleichmäßig über den Asphalt. Dafür, dass einem dieser nicht ausgeht, stehen Brems Scheiben mit 405 Millimetern Durchmesser vorne und 335 Millimetern hinten gerade. Für jene, die einen besonders guten Magen ihr Eigen nennen, gibt es optional noch größere Carbon-Keramik-Bremsen zu erwerben.

■ Doppelquerlenker vorne und ein trapezförmiges Multilinksystem hinten – der Großteil der Aufhängung besteht aus besonders leichtem Aluminium – verhilfen gemeinsam mit der Luftfederung und den verstellbaren Dämpfern zu ausgewogenen Fahreigenschaften und, angesichts von Gewicht und Größe, erstaunlich agilem Handling. Die geschwindigkeitsabhängige Servotronic Lenkung trägt das ihre dazu bei. Völlig neutral, ohne merkliche Seitenneigung räubert der Continental GT selbst durch enges Kurvengeschlingel und macht dabei stauen. Dass er klassisches komfortbetontes Cruisen ebenso beherrscht, ist selbstverständlich. Dann schmiegt man sich ins weiche, Emblem bewehrte Le-

der und lässt seinen Blick schweelgerisch über die prächtige Armaturenlandschaft schweifen. Punkto Ausstattung lautet das Motto „von allem zu viel“. So mangelt es nicht an Annehmlichkeiten, allein die vielfältigen servounterstützten Ver-



Tea-Time im Livingroom. Eigentlich fehlt nur mehr der offene Kamin

stellmöglichkeiten der Sitze erfordern reichlich Beschäftigung mit der Materie. Zu bemängeln gibt es bestenfalls Kleinigkeiten. So ist das Navigationssystem nicht gerade ein Ausbund an Bedienerfreundlichkeit. Und wenn schon so viel edles Material im Innenraum Anwendung findet, könnten die Lenkrad Paddles, die vom Volant abstehen wie ein

Elchgeweih, nicht vielleicht aus Alu sein? Die schwarzen Kunststoffhörner brennen einem regelrecht die Augen aus.

■ Egal ob verhaltenes Gleiten oder zügiger Vorwärtsdrang, über allem schwebt ein betörender Sound, von dumpfem Brabbeln bis zu kernigem Röhren, der immer präsent ist, dessen ungeachtet niemals stört. Wie die geliebte Musik, die lange nachklingt, obgleich die CD schon längst wieder in ihrer Hülle steckt. Dies gilt ferner für den GT Speed,

der sich durch noch mehr Leistung, ein tiefergelegtes Fahrwerk und einige weitere Modifikationen mehr vom ‚normalen‘ GT unterscheidet, wie für die technisch eng verwandten GTC und Flying Spur. Allen gemeinsam sind die ansonsten weitgehende Abwesenheit von Geräusch und die erstklassige Verarbeitung. Craftmanship at its best. Was

## Bentley und CO<sub>2</sub>

■ Bereits der in Gebrauch befindliche W12 Motor erfuhr bei seiner jüngsten Überarbeitung eine Steigerung in Sachen Effizienz. Ergebnis: Auf Grund des verbesserten Wirkungsgrades konnten der Verbrauch und die CO<sub>2</sub> Emission um 3,5% reduziert werden. Bis 2012 wird eine weitere Reduktion von circa 15% sowohl Zwölf- als auch Achtzylinder Maschinen umweltfreundlicher machen. Verbessertes Motormanagement, verringertes Gewicht und neue Getriebe sollen dazu beitragen. Ein gänzlich neuer Antriebsstrang verspricht zusätzliche Einsparungen. Ferner werden die Motoren für Bio-Treibstoffe fit gemacht. Darüber hinaus wurde und wird der gesamte Fertigungsprozess in Umweltüberlegungen miteinbezogen. Damit das dunkle Bentley Grün seiner Farbe auch alle Ehre macht.

man für soviel Kohle wohl erwarten darf. Lassen wir abschließend Stuart McCullough, Bentley Vorstandsmitglied für Vertrieb und Marketing, zu Wort kommen: „Durch die Verbindung von modernster Technologie mit traditioneller Handwerkskunst und kundenspezifischen Individualisierungsmöglichkeiten besetzt Bentley eine Führungsposition im Markt für Luxusautomobile. Wir sind sicher, diese Position auch in der Zukunft zu behaupten.“ Die bringt schon im nächsten Jahr ein Jubiläum. 90 Jahre Bentley. Wird das ein Feiern! Da kommen sicher tolle Limited Edition Modelle auf uns zu. Allein, welchen nehmen wir denn dann?

Text: Gerald Kollmann  
Fotos: Werk

## The Continental Collection



Flying Spur



GT



GTC

### Karosserie

Länge (mm) 5.307  
Breite inkl. Spiegel (mm) 2.118  
Höhe (mm) 1.479  
Leergewicht ab (kg) 2.475

### Motor

	Flying Spur	GT	GT Speed	GTC
Hubraum (ccm)	5.998	5.998	5.998	5.998
Leistung (kW/PS)	412/560	412/560	449/610	412/560
Max. Drehmoment (Nm/min)	650/1.600	650/1.600	750/1.750	650/1.600
V-max. (km/h)	312	318	326	312
0-100km/h (s)	5,2	4,8	4,5	5,1
Normverbrauch (l/100km)	16,6	16,6	16,6	16,6
CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	396	396	396	396
Preis, ab	214.800,-	215.800,-	245.800,-	237.800,-