



Continental Fahr-Freuden...

BENTLEY **GT**

im Motorboys-

Straßentest

War in der Vergangenheit die Rede von schnellen, agilen Super-Sportwagen, so landeten PS-Aficionados beim Runterbeten der wenigen Hersteller zwangsläufig bei Marken wie Porsche, Aston Martin und Ferrari. Die flachen Flundern gaben her, was Männerphantasien bis in die Träume beflügeln konnte: Breite Reifen, röhrende Motoren, aberwitzige Geschwindigkeiten - aber leider unbequem harte, die Männlichkeit bedrohende Federungseigenschaften. Auf den Punkt gebracht: Die stahlgewordene Herausforderung für wahre Männer, die erst jenseits von 250 km/h die Kippe beiseite legen.

Dass es auch anders geht, beweist die junge Volkswagentochter BENTLEY mit dem neuen *Continental GT*. Der neue Flitzer ist nicht nur schnell, sondern auch bequem, übersichtlich, alltagstauglich und erschwinglicher denn je. Gute Gründe, sich das Coupé genauer anzusehen.

Drive your Emotions...

So beginnt ein Schreiben, mit welchem BENTLEY im November 2003 zum Kennenlernen eines neuen Sproß der Bentley-Family einläd. Einem Sproß, der etwas verwirrt. Denn das, was mich erwartet, hat wenig mit der gängigen Definition dieser alten Engländer zu tun.

Vielmehr erwartet mich ein aufregendes Automobil, mit dem die Marke vorgibt, im 21. Jahrhundert angekommen zu sein. Wir werden sehen...



Der neue GT, BENTLEY's ganzer Stolz

Dr. Stefan Brungs ist Managing Director des Herstellers für den Verkaufsbereich Europa. Und weil er ein guter Manager ist, übernimmt er die Vorstellung des Autos selbst. Während wir Journalisten artig lauschen, erklärt er die Vorzüge des Fahrzeuges, die eigentlich alle schon kennen. Denn der Wagen sollte längst fertig sein! Das Werk in Josel, welches bestreikt worden war, sei für den verzögerten Auslieferungsstart verantwortlich. Aber gleich 4 Monate? Wie dem auch sei: Dr. Brungs stapelt die USP's des neuen GT, wie anderswo die Bergbauern ihr Holz:



Der GT sei...

- mit 330 km/h das schnellste, viersitzige Coupé der Welt
- das erste, eigenständige und völlig neue Bentley-Design seit 70 Jahren
- ein Grand-Tourer par excellence mit Raum für 4 Personen
- mit seinem Twin Turbo W-12 Motor mit 6 Litern und 560 PS bestens im Saft
- mit Hilfe modernsten Entwicklungs- und Produktionstechniken gefertigt...

und bei zudem sogar... alltagstauglich!

Wir Journalisten tun nach all den Ausführungen pflichtbewusst recht angetan und stellen keine Fragen. Das erklärt sich darin, dass alle endlich zu den Autos wollen.

Das wissen die Leute von BENTLEY auch, darum lässt man uns nicht zu lang hungern. Würdevoll geleitet uns die Entourage durch das aufwendig dekorierte Studio zu einer versteckten Tür. Dahinter strahlt es gewaltig: Aufgereiht erwarten uns sechs Continental GT in sechs verschiedenen Farben. Bereit, für einen Ride.



Neptun-Blau und Klobig-Grau

Mir vertraut man einen Continental GT in Blau an. Neckisch fast der Hüftschwung hinter der nicht vorhandenen B-Säule.

Ein wohliger Farbtupfer an diesem herben Novembertag. Die Sinne sind von Vorfreude benebelt, fachkundige Betrachtung entfällt.

Tatsache, erste 'Emotions' statt nüchternen Studiums brechen sich Bahn. Doch zuerst will ich das Biest erfahren, bevor ich es genauer unter die Lupe nehmen.

Der Einstieg in den überbordenden Luxus wird mir durch feinen Ledergeruch und angenehm kontrastierende Farben versüsst. Der vordere Fußraum misst ordentliche 1075mm, hinten fallen noch 766mm an. Für grosse Sportler sei er auch geeignet, war zuvor kolportiert worden. Und tatsächlich: 940mm vorn und 930 hinten erfreuen auch Menschen, die



gern mal Körbe werfen. Der Automobiljournalist vertraut hier jedoch besser auf Informationen seiner Kollegen aus der Sportredaktion. Und die sagen, es wäre 'OK'. Nun, das reicht. Zumal ich nur 1.77m gross bin.



'Neptun' steht auf einem Anhänger, der am Schlüsselbund befestigt ist. Den bräuchte man zwar garnicht, denn der Wagen hat Keyless-Go. Aber böse Mäuler hatten mich zuvor gedrängt, unbedingt auf die Suche nach dem Schlüssel zu gehen. Er sei sowas von hässlich klobig, dass man um Keyless-Go schlicht nicht rumgekommen sei. Und tatsächlich. Das graue Ding passt eher zu einem alten Audi A8, als zum neuen Fixstern aus Crewe, der Heimatstadt von BENTLEY. 'Wir ändern das gerade...' meint Pressechefin v.

Maltzahn nur gequält auf meine Nachfrage.

Ich lege das Ding wieder beiseite und suche nach einer Möglichkeit, den Motor des grundausstet angeblich nur 160.000 Euro teuren Wagens in Betrieb zu setzen. Doch halt: Trübt mich der Eindrucks, schon mal in diesem Auto gesessen zu haben? Und zwar auf dem Autosalon in Genf bereits im Frühjahr dieses Jahres? Möglich wäre es und erstaunlich zugleich. Tatsächlich hatten die BENTLEYaner betont, dass neben diesen 6 GTs keine weiteren Testfahrzeuge zur Verfügung stünden. Zumindest nicht auf diesem Kontinent. Vorserienfahrzeuge seien es. Und das 1 Monat vor Auslieferung der ersten Autos an Kunden? Nunja, der Streik in Josel...



Airportexpress

Wohlig brummelnd beginnt der W-12 zu schnurren, ich lege den Gang ein. Ein Tritt aufs Gaspedal reisst mich jedoch aus meinem Ohr-giastischen Traum. Mit einem Antritt wie diesem hatte ich zwar gerechnet, bin aber dennoch erschrocken. Dem Spiel mit dem Gaspedal folgt daher der logische Tritt auf die Bremse und somit die nächste Überraschung: Schwupps, stehe ich schon wieder. Diese Bremsen packen tatsächlich an! Kein Wunder bei rekordverdächtigen, 405mm grossen, innenbelüfteten Scheiben vorn und immer noch 335mm grossen hinten.



Ein vorsichtiger Blick in den Rückspiegel, ob dieses Schauspiel Zeugen gefunden hat: Doch scheinbar traut man mir einiges zu, denn von dem hilfsbereiten Bentleyboy, der mich zuvor in den Wagen eingewiesen hat, ist nichts mehr zu sehen. Ich bin mit dem Auto entgültig allein.

Also Gas. Der Wagen stürmt voran, zur Ausfahrt aus den SAS-Fernsehstudios, wohin die Agentur

der Manufaktur zur Präsentation geladen hatte. Der erste Eindruck: Der Wagen fühlt sich schwer an, die Lenkung erfordert Zupacken. Kann sie haben.

Die gewählte Autobahn führt zum Flughafen der bayerischen Landeshauptstadt. Kaum habe ich die Auffahrt erreicht, fordert mich mein Ehrgeiz. Ich beschleunige, drücke das Gaspedal des mittlerweile warmgefahrenen *GT* bis zum Boden durch. Die Beschleunigung ist phantastisch! Auf 100 km/h schnellt das Coupé in angeblich 4,8 Sekunden. Ich kann und will das nicht kontrollieren, weil mir der Verkehr genug Aufmerksamkeit abverlangt.

Während ich weiter beschleunige, erinnere ich mich einer Fahrt mit einem *Continental T*, einem der letzten, mittlerweile verblichenen Coupés von BENTLEY. Der hatte mit 426-440 PS immerhin Tempo 273 erlaubt. Aber *WIE* halt: Als ich mit diesem auf einer bayerischen Autobahn mit 270 km/h unterwegs gewesen war, hatte ich trotz aller Fahrwerksverbesserungen gegenüber dem *R*-Modell beide Fahrspuren + Notstreifen benötigt. Anders war das Monster nicht zu bändigen gewesen. Natürlich - die Bezwingung hatte mich mit Stolz erfüllt, aber auch zu Kraftausdrücken geführt, die man besser nicht wiederholt.

Der *GT*, dass ist klar, will mit den grossen, seit 1991 gebauten und 2003 eingestellten Zweitürern *R*, *T* und *Azure* nicht konkurrieren. Und das liegt nicht nur an der geschwindigkeitsabhängigen Lenkung. Mit 4,80 Metern ist er mehr als einen halben Meter kürzer, als die ausgelaufenen Modelle und soll laut Europa-Chef Dr. Brungs völlig neue Käuferschichten ansprechen. Denn auch bei BENTLEY will man Geld verdienen.

Daher von einem Nachfolger der alten Contis zu sprechen, ist also völlig falsch. Allein schon aufgrund der benötigten Bauzeit. Marketing-Chef Hallmark hatte mir dazu verraten, dass die Herstellung der alten Zweitürer bei weit über 600 Stunden gelegen hatte. Der neue *GT* hingegen sei mit etwas über 200 Stunden geradezu (...) ein Sakrileg. Das finde ich nun nicht gerade, denn soeben erreiche ich bei hart eingestellten Dämpfern 280



Stundenkilometer. Und zwar auf meiner Spur! So ein schnelles Sakrileg ist zumindest

mir noch nicht untergekommen und lediglich aufkommender Nebel hindert mich daran, auch noch die letzten Pferde aus dem satt auf der Strasse liegenden Fahrzeug zu kitzeln.

Während meiner rasanten Fahrt schaltet die Automatik gelegentlich hin und her, aber nicht so, dass es unangenehm wäre. Die ab 1.600 Umdrehungen stetig anliegenden 650 Nm Drehmoment reichen völlig aus, um das Schiff allzeit gut gegen den Wind zu drücken. Die optionale Gangwahl per Schaltwippen links und rechts des Lenkrades verwende ich nur anfänglich, da deren Einsatz das Auto subjektiv auch nicht anders vorantreiben, als die 6-Gang Automatik. Dafür erfordern sie Aufmerksamkeit, die ich ihnen nicht schenken will. Statt dessen lasse ich die Fenster runtergleiten, wenngleich die Schalter zu deren Bedienung eine fragwürdige funktionale Ergonomie besitzen. Aber gut, deren Bedienung kann man sich selbst beibringen. Beigebracht haben die Bentleyboys ihrem *GT* dafür etwas ganz anderes: Einen umwerfenden Sound! Bei Vollgas und runtergelassenem Fenster röhrt der Wagen so brutal, dass es mir die Haare aufstellt. Mein Gott!

Dann ist die rasante Fahrt zu Ende, die Ausfahrt ist erreicht. Beherzt verzögern die Bremsen den *GT* auf eine adäquate Geschwindigkeit für die letzte Kurve vor der langen Geraden zum Flughafen: 170 km/h! Der Wagen hält sich wacker, keine Unruhe kommt auf, obwohl die Fliehkräfte an dem grösstenteils in Stahlbauweise gefertigten *GT* zerren. Ich stelle die Dämpfer wieder auf weich und lasse den Wagen in ruhigeres Fahrwasser gleiten.

Zeit für einen Bodycheck!

BENTLEY *GT*

im Motorboys

'Body-Check'



Das Design des neuen BENTLEY polarisiert. Von der langen, bentleytypischer Motorhaube ist gauso wenig geblieben, wie von eleganten, langen Karosserieüberhängen im Heckbereich. Und trotzdem besticht gerade dieser 'Razor-Edge' mit bentleytypischen Akzenten.

Wohl geformt



Wenn nur die Haube nicht wäre...
Mit diesen Kommentaren wird man konfrontiert, wenn man den neuen *GT* spricht. Bleibt nur die Frage, wie der Wagen denn nun aussähe, wenn man vorn noch 20cm draufgeschlagen und den Kühler höher gezogen hätte. Nein, so wie dieser Wagen daherkommt, ist es gut. Ein kleiner Bentley mit Dampf unter der kurzen Haube.

Ungewöhnlich ist das nicht in der Geschichte der Marke. Und zudem ist es kein Geheimnis mehr, dass die Liebhaber von gestreckten, grossen Bentleys nicht mehr lang auf einen Nachfolger der grossen Contis werden warten müssen. Warum also hier nicht mal neue Wege beschreiten?

Die Entwicklungsvorgabe für den Continental GT bestand darin, ein Fahrzeug zu entwickeln, welches den Platz der geräumigsten Coupés mit der Leistung der weltweit stärksten Supersportwagen vereint - und alles in kompakten Dimensionen.



Sanfte, geschwungene Übergänge statt harter Knicke und Sicken. Nicht nur, aber vor allem die Hüftlinie rund um die C-Säule erfreut das Auge. Ausgewogener als z.B. beim Maserati wirkt auch die Heckgestaltung.

Das Aussehen des Continental GT wurde im Dezember 1999 festgelegt, basierend auf der Designphilosophie, die den kurzen Frontüberhang und die dominierende Motorhaube vorgab. Darüber hinaus wurden ein Dachbereich ohne B-Säule und ausgeprägte Schulterpartien im Heckbereich festgelegt, um somit den visuellen Eindruck einer sprunghaften Raubkatze anzudeuten.

Ein Schlüssel zur Innenraumangebots ist die Anhebung des sogenannten *H-Punkts* gegenüber dem Niveau in einem konventionellen Supersportwagen.



Maximierung des



So bleibt die Bentley typische hohe Sitzposition des Fahrers erhalten, wobei der Winkel zwischen Hüfte und Ferse des Fahrers anatomisch möglichst optimal ist.

Darüber hinaus entsteht durch die vergleichsweise hohe und aufrechte, vordere Sitzposition ein entscheidendes Raumplus im Fond. Das Ergebnis ist ein echter 2+2-Sitzer, in dem zwei Erwachsene und zwei Kinder komfortabel lange Reisedistanzen zurücklegen können.



Alte Tugenden - Die Motorisierung

BENTLEY wäre nicht BENTLEY, wenn man sich dort nicht um Qualität bemühen würde. Die Firma wird daher nicht müde, zu betonen, wie viel Handwerkskunst nach wie vor in den neuen Motoren steckt. Dies fängt damit an, dass der Motor, der von VW zugeliefert wird, gründlichste Überarbeitungen erfährt, bevor er eingebaut wird.

Nachdem die Entscheidung für den W12 gefallen war, wurde ein Twin-Turbo-System ausgewählt, um ein höheres Leistungs- und Drehmoment-Niveau zu erreichen. Das Resultat ist ein Sportwagen mit 411 kW / 560 PS Leistung (bei 6.250 U/min) und 650

Newtonmetern maximalem Drehmoment bei nur 1.600 U/min - einer Drehzahl, bei der die meisten Motoren knapp über dem Leerlauf arbeiten.

Vier gewinnt - Roadholding

ala GT

Bereits in einer sehr frühen Entwicklungsphase entschied sich Bentley für den Einsatz eines Vierradantriebs, da die neue Leistungsdimension entsprechend souverän kontrollierbar sein musste. Um dabei sicherzugehen, dass auch mit allen vier angetriebenen Rädern das gewohnte Bentley Gefühl entsteht, absolvierten die Antriebsstrang- und Fahrwerksingenieure ein aufwändiges

Forschungsprogramm, bei dem die Drehmomentverteilung

an Vorder- und Hinterachse analysiert wurde. Im Ergebnis verfügt der Continental GT einerseits über die hervorragende Sicherheit des Allradantriebs, andererseits bietet er bei Bedarf genau jenen Spaßfaktor, wie ihn ein klassischer Hinterradantrieb mit sich bringt.



Innere Werte - Vom Rind bitte!



gerändelte Oberflächenstruktur der Bedienungselemente und die zentral angebrachte Analoguhr aus dem Hause Breitling.

Das Interieur bietet vorn wie hinten viel Leder von edelster Qualität. Wer den Fond anderer Hochleistungscoupés gewöhnt ist, wird die Gedanken nachvollziehen können, die in die Entwicklung der Rücksitze flossen. Beim Continental GT wurden diesen die gleiche Aufmerksamkeit und Sorgfalt geschenkt, wie den Vordersitzen. Die Fondpassagiere sitzen in bequemem Abstand mit muschelförmigen Vertiefungen für die Ellenbogen, so dass auch Erwachsene reichlich individuellen Raum haben.



Die Stärke jeder Marke in diesem Umfeld liegt in der Idee begründet, aus der heraus sie geschaffen wurde. Und diese Ur-Philosophie ist jetzt wieder in den Mauern des Bentley Stammsitzes Crewe spürbar, wenngleich man sich an manch Neues erst gewöhnen muss: So schneiden neuerdings lasergestützte Computer die Lederhäute passgenau auseinander, wo früher die Schere und Sattler ihr Bestes gaben.





Mehr als 75 Prozent der Käufer des Continental GT werden erstmals einen Bentley fahren. Und wie zu erwarten, gibt es zudem Differenzierungsmerkmale gegenüber den traditionellen Bentley Kunden. Obgleich ebenfalls sehr wohlhabende Unternehmer, befinden sich die Continental GT-Fahrer in einer noch jüngeren Lebensphase mit anderen Prioritäten und Fahrzeug-Nutzungsverhalten.

Zu schätzen werden sie es jedoch dennoch wissen, in einem Automobil unterwegs zu sein, welches unter solch hohem Aufwand entstanden ist, wie der *GT*.

Mehr als hölzern

Natürliches Holz bleibt ebenfalls auch bei diesem Wagen ein wesentlicher Bestandteil wie bei jedem anderen Modell der Marke. Und weil BENTLEY die Handwerkskunst nach wie vor sehr wichtig ist, wurden die Veredelungsprozesse durch die Technologien des 21. Jahrhunderts weiter perfektioniert. So ist es zum Beispiel möglich, Holz auf extreme Art und Weise zu biegen.



Unter'm Strich



Man kann die Motorhaube zu kurz finden, die Karosserieüberhänge zu knapp, die A-Säule zu schräg und dick, die Stosstangengestaltung zu einfalllos, den Schlüssel zu klobig und den Aschenbecher zu billig. Aber man kann nicht behaupten, dieser Wagen wäre kein echter BENTLEY.

Wer den *GT* einmal fahren darf, wird gnädig über seine Unzulänglichkeiten hinwegblicken. Denn was anderes haben die Enthusiasten denn bisher getan, wenn der *Continental SC* bei Regen voll Wasser lief oder der *Azure* beim Cruisen bedrohlich knarzte, weil die Steifigkeit nicht gegeben war...?



Das Urteil ist daher klar: BENTLEY hat mit diesem Auto einen Milestone gesetzt, wie ihn die Marke selten in den vergangenen Jahrzehnten verzeichnen durfte. Man kann gratulieren, denn bei allen Anstrengungen wurden die Wurzeln der Marke nicht zerstört.

Und das ist ein gutes Zeichen für die Zukunft!