

Bentley



Turbo R

Auszug aus K.-J. Roßfeldts Homepage: *Der zu Anfang knapp 220 km/h schnelle Bolide wurde beim Genfer Autosalon 1985 vorgestellt. Gegenüber dem Mulsanne Turbo deutlich modifizierte Radaufhängungen vorn und hinten in Verbindung mit veränderter Federungsabstimmung zeichneten diesen Wagen aus. Dazu gesellten sich Leichtmetallräder mit breiteren Reifen und ein sorgfältig abgestimmter Frontspoiler, die dem Wagen eine Straßenlage in der Kategorie reiner Sportwagen verlieh. Der Bentley Turbo R erreichte eine Verkaufsziffer, die dieses Modell zu einem der Bestseller in der Firmengeschichte machten. 1995 erfolgte die Ablösung durch den "New" Turbo R.*



Zu seiner Produktionszeit galt der 8-Zylinder 'Turbo R' als exotische Wunderwaffe auf deutschen Autobahnen. Wer ihn fahren durfte, war was, oder hatte zumindest gute Beziehungen zu Autohäusern oder Bankkonten. Noch heute überrascht dieses Fahrzeug mit einem verdammt geilen Abzug, der stets offene Münder bei manch anderen Verkehrsteilnehmern hinterlässt.

Während seiner Produktionszeit wurden stets technische Verbesserungen und Überarbeitungen durchgeführt, welche vor allem



Leistung und Straßenlage zugute kamen. Der von uns gefahrene Wagen ist allerdings mit späteren Leichtmetallfelgen (Turbo S / Turbo RT) ausgestattet und bekam zudem einen Maschen-Kühlergrill verpasst. Erstgenanntes ermöglicht nunmehr Geschwindigkeiten von gut 250 km/h.



Markant die nachgerüsteten Doppelscheinwerfer, welche dem 1986er Modell deutlich besser stehen, als die Breitbandscheinwerfer, die eigentlich bis Modelljahr 1988 Verwendung fanden. Hintergrund: Eine noch deutlichere Abgrenzung zum parallel produzierten Rolls-

Royce Silver Spirit und Silver Spur ohne Turbolader.

Bei unserer Fahrt durch München entpuppte sich das Dickschiff als agiler Partner in allen Verkehrslagen. Unstandesgemässe Ampelsprints absolvierte der Brite mit Vehemenz, zeigte aber Schwächen in der gleichmässigen Leistungsentfaltung: Bei durchgedrücktem Gaspedal stellten wir zwar massive Kräfte fest, die jedoch schlecht dosierbar waren. Ein Grund mag die Vergasertechnik sein, die nur noch in wenigen 1986er Modelle Verwendung fand. Sie harmoniert bei Vollast nicht sonderlich gut mit dem Garrett



Turbolader. Kann natürlich auch Einstellungssache sein, glaube ich allerdings nicht...



Die klare Linie aller viertüriger Bentley-Modelle von 1980 - 1998 polarisiert. Die einen lieben die großen, vom Österreicher Fritz Feller designten Flächen, die anderen lehnen sie als klotzig und bonzig ab. Und tatsächlich sinken auf dem Gebrauchtwagenmarkt die Preise für diese Kolosse, während sie für die grazileren Bentley 'T' und 'T II' - Vorgängermodelle steigen. Wer den Wagen jedoch als rundrum hässlich abtut, hat ihn sich in Natura sicher nicht genau betrachtet. Und meiner Meinung stiehlt er jeder damaligen S-Klasse klar die Show. Und eines wollte der Bentley jener Tage sowieso nie sein: Everybodys Darling...

Kaj ist relativ ergriffen: Der rechtsgelenkte Schlitten mit 6.750 ccm passt dem, auf englische Fahrzeuge geeichten KFZ-Mechaniker. Zum 'R' gesellt sich schliesslich ein Drehmoment von um die 750 Nm, das Kaj im eigenen Land Rover Defender 110 nicht unbedingt ablehnen würde.



Fazit: Ein toller Wagen für Poser, Liebhaber englischer Autobaukunst, großer Viertürer und schlichter Power. Nix hingegen für Leute, die Understatement schätzen, auf geringe Unterhaltskosten aus sind und zudem nie selbst

Hand anlegen wollen oder können. Obwohl der Wagen im Test in der Stadt mit 20 Litern auskam und auf der Autobahn 16 schaffte, spricht gegen eine Anschaffung möglicherweise auch die steuerliche Klassifizierung: 6,75 Liter Hubraum, noch 12 Jahre bis zum Oldtimerstatus und kein Kat. Sowas macht nicht unbedingt Lust auf einen Kauf. Wer sich hingegen mit dem auflagenbefrachteten, roten Kennzeichen bewaffnet in den Youngtimerbereich wagen will, ist mit dem Wagen evtl. gut beraten. Von 2006 an könnte damit dieser, in der Schweiz registrierte Wagen in Deutschland steuergünstig gefahren werden...

Technische Daten: Der 'R' besass anfänglich eine kontaktlose Lucas-Elektronikzündung mit einem Solex-Registervergaser. Ihr folgte ab 1986 eine digitale Bosch MK-MotronicEinspritzanlage, ab 1990 eine Bosch K-Motronic Einspritz- und Zündanlage und ab 1995 eine Zytex EMS3 Motor-Management für Einspritz- und Zündvorgänge. Dazu hauchte ein Garrett AiResearch Turbolader Luft in die Brennkammern. Ab 1996 hielt eine elektronische Traktionskontrolle Einzug. Die Gangwahl erfolgte über eine 3-Gang-Automatik (ab 1992 4-Gang-Automatik). Ab 1986 folgte zudem ABS. Reifen 275/55VR15 (ab 1986 Bentley Turbo R, Reifen 255/65VR15 wahlweise; ab 1993 255/65VR16; ab 1994 255/55WR17). Geschwindigkeit max. 220 km/h (ab 1988 max. 235 km/h; ab 1995 max. 249 km/h). (Einzelnde Exemplare mit verändertem Ladedruck/Motormanagement bis zu 30 Km/h schneller)