



*Alpines*

*Powerplay*

**Extremsportler bewegen sich in dünner Luft, haben sie doch stets mit abverlangten Höchstleistungen zu kämpfen. Was bei Sportskanonen üblich ist, gilt auch für Hersteller wie Bentley. Darum begab sich Uli mit dem aktuellen *Arnage T* auf Testfahrt. Der Muskelprotz wurde über Pässe gescheucht, auf Autobahnen getrieben und an romantischen Küstenstraßen präsentiert. Mit erstaunlichen Ergebnissen...**

---

## Bahnhof Lugano, kurz nach 6 Uhr morgens

"Einen guten Tag wünsche ich!" Der Schlafwagenschaffner brummelt versöhnlich, als er mich aus seinem Zug kehrt. Jeder normale Mensch würde sich nun entspannen und ob der mediterranen Stimmung einen Gang runterschalten. Ich bin aber nicht normal, zumindest nicht die kommende Woche und schon gar nicht heute. Der Grund dafür biegt nach einem Capuccino im Bahnhofscave lautlos um die Ecke. Eigentlich will ich in diesem Moment die Tasse fallen lassen, aufspringen und hinterherlaufen - aber das gehört sich nicht! Nicht für einen Autojournalisten, der gleich den Zündschlüssel eines der rarsten Testfahrzeuge der Welt erhält! Die nächsten Minuten sind zäh wie Kaugummi, dann endlich steht Herr Campioni, Pressebetreuer von Bentley, vor mir und freut sich über einen kleinen Plausch auf Deutsch. Wir sprechen über Bentley und die Marktsituation in Norditalien. Der GT verkaufe sich phantastisch im Gegensatz zum Arnage meint er auf Nachfrage, aber der Arnage sei natürlich auch etwas völlig anderes. Natürlich! - Wir zahlen.

## Understatement gewinnt

Als die PR-Abteilung bei Bentley die Ausführung dieses Testwagens festlegte, muss sie einen verdammt guten Tag erwischt haben. Tungsten nennt sich die dunkelgraue Metallic-Farbe, mit der man die Sänfte in Crewe besprüht hat, und mit Slate ist die Farbe der Sitzmöbel beschrieben. Sie bewegt sich zwischen mittelgrau und taubenblau und findet gelungenen Kontrast in dem etwas dunkleren Farbton Beluga,



welcher die Oberseite der Armaturentafel und das Lenkrad ziert. Das perfekte Finish bildet das dezente Armaturenbrett, welches in schwarz glänzendem Pianolack einen vortrefflichen Kontrast zur sportlichen Anmutung des restlichen Innenraumes darstellt.

Wunderschön befinde ich, verstaue mein Gepäck in dem Schmuckstück und habe es plötzlich ganz eilig. Da die beiliegenden Gebrauchsanleitungen für Schlitten und Unterhaltung im Handschuhfach ruhen und ich mich bei der Bedienung von Kraftfahrzeugen erstmal gern von meiner Intuition leiten lasse, signalisiere ich meine Abfahrbereitschaft. Arrivederci, Ciao! Während Campioni schmunzelnd meine Tür von außen schließt, drückt mein Zeigefinger den Anlasser für den Start in einen Traum...

## Orientierung mit Hindernissen



Die ersten Kilometer sind keine Freude. Statt Fahreindrücke zu sammeln, habe ich meine liebe Not, ein Gefühl für das Handling des Briten zu entwickeln! Ein leichter Druck des Gaspedals und der Wagen spurtet los. Die Bremse angetippt und ich halte sofort den Verkehr auf! Ganz klar, was mir noch fehlt, ist das Gespür für die Leistungsentfaltung des Boliden. Entspannung liefert vorerst auch nicht die DVD

gestützte Navigationsanlage. Diese erlaubt zwar neuerdings das Überqueren von Landesgrenzen ohne CD-Wechsel, funkt aber bei der Datenübermittlung von Fernbedienung zu Empfänger im wahrsten Sinne des Wortes daneben. Klares Urteil: Mangelhaft, weil ablenkend und zeitraubend! Da jedoch die Dame, die VDO-Dayton in das kleine Kästchen gesperrt hat, alle Straßen so fein auswendig weiß, kenne ich Gnade. Schließlich befinde ich mich mit ihrer Hilfe binnen kurzer Zeit doch auf der Auffahrt zur Autobahn nach Como. Nun beginnt der Wagen sein Spielchen mit mir: Noch während ich überlege, ob es ein bilaterales Abkommen zur Weitergabe von Verkehrsdelikten nach Deutschland gibt, macht sich eine Extremität selbständig. Wie von Geisterfuß betätigt saust durchlocht Alu zu Boden und gibt mir ein erstes Gefühl der Kraft, die der Kutsche innewohnt. Wrooooooamm....! Zeiger im Instrumentenpanel rotieren, Fahrzeuge fliegen rechts an mir vorbei - alles Falschfahrer, die noch dazu rückwärts rasen - Grundgütiger! Stopp, - genug! Binnen Sekunden haben mich die Bremsen in die Legalität verzögert. Nach Justierung des Rückspiegels diagnostiziere ich ein grimassenhaftes Grinsen auf meinem Gesicht und zu Berge stehende Haare auf meinen Oberarmen. Mein Gott, was macht dieses Auto mit mir?

## Alles Ansichtssache

Bei Como sortiere ich mich auf eine kleine Uferstraße ein und setze beim erstbesten Parkplatz den Blinker. Allein mit 280.000 Euro. Das nämlich kostet der Wagen bei deutschen Händlern ungefähr, und immerhin ist in dieser Summe bereits das Mulliner Level One Package zu 8.000 Euro enthalten. Dieses weist nicht nur einen verchromten Tankdeckel (unter der Klappe) auf, sondern verheißt auch sichtbar höheres





Prestige durch aufwendig gearbeitete, zweiteilige Alufelgen sowie Lufteinlässe hinter den vorderen Radhäusern. Besonders augenfällig gibt sich die neue Front: Angelehnt an die Formensprache des Conti GT finden sich nun auch bei allen Arnage Modellen

separat angeordnete Haupt- und Fernscheinwerfer hinter runder Klarglasoptik.



Und wo früher klobige Blinker auf den Nasen der Kotflügel schwollen, ziehen sich bei Fahrzeugen des Modelljahres 2005 elegante Scheitellinien nach unten, um jeweils unter den Scheinwerfern Auslauf zu erfahren. Wo die Blinker geblieben sind? Ich finde Sie, bei Nichtgebrauch kaum

sichtbar, in die Abblendlichter integriert. Ergebnis: Ein geradezu asketischer Bug, bei dem der Matrixgrill noch stärker ins Zentrum rückt. Ein großer Bentley in Reinform steht vor mir - Reduced To The Max'!

## Show-Royalist

Es ist ein ungeschriebenes Gesetz, dass 32 Jährige in der Regel kein Auto fahren, welches den Gegenwert einer schönen Eigentumswohnung darstellt. Was mich vor Reiseantritt bewogen hat, wenigstens dem äußeren Schein Rechnung zu tragen, ein authentischer Fahrer zu sein. Also erstand ich neben neuen Hemden auch aufwendiges Beinkleid nebst Schuhen, von welchen die Verkäuferin meinte, sie würden mich nun elegant wirken lassen. Aha...! Ich befinde, dass es Zeit für diesen Imagewechsel ist und krame mein Arnage-Outfit aus dem 374 Liter grossen Kofferraum. Und da die Sonne beginnt, die Ufer des Comer Sees zu streicheln, werden die Hemdsärmel aufgekrempt und die Fenster auf Durchzug gestellt. Allerdings missfällt mir die Anordnung der Fensterheber: Sie sind in der Mittelkonsole so eingelassen, dass man sie bei heruntergeklappten Armlehnen nicht sonderlich gut erreicht. Überhaupt hat Crewe einige Knöpfe neu angelegt; manche, wie die Sitzverstellung, versteckt hinter Klapp-Blenden, andere stets zugänglich. Das beste Beispiel bildet die neue Klimaanlage, bei welcher man den



Großteil der neuen Schalter nach erfolgter Feineinstellung hinter einer weiteren Blende verstecken kann. Eine feine Sache, wenn man Spaß an glänzendem Furnier oder Lack hat. Ich habe Spaß an guter Musik und so bleibt zumindest die Klappe des CD-Radios geöffnet, als ich den Arnage befeuere und mit Walking on Sunshine zurück auf die Piste gehe.



*Alpines  
Powerplay*

Alpen-Trial mit

**Bentley Arnage T**

Teil II

**Como - Bellággio - Varenna - Chiavenna -  
Soglio - Maloja - Pila - St. Moritz -  
Zernez - Ofenpass - Münstertal - Lü**

---

## Spießrutenlauf in Bellágio

Vor und hinter mir kein Auto, ich beschleunige. Abrupt hievt der V8 die fast 2,6 Tonnen schwere Limousine in eine andere Geschwindigkeitsregion. Sofort fällt mir der nochmals kultiviertere Motorlauf im Vergleich zu alten Arnage V8 auf, die noch mit einem großen Garrett T4 Turbolader versehen waren. Die nun verwendeten zwei kleineren T3 Lader je Zylinderbank sorgen im Zusammenspiel mit perfekt justierter Elektronik für sehr



harmonische Leistungsentfaltung. Respekt! Langsam werde ich mutiger und merke, dass der Wagen selbst bei schneller Kurvenfahrt meilenweit von seinem Grenzbereich entfernt zu sein scheint. Fasziniert rausche ich dahin und fühle mich immer wohler mit dem Koloss. So bemerke ich nicht, dass ich längst das Ortsschild von Bellágio passiert habe und viel zu schnell unterwegs bin.



Schon passiert: Die Polizei steht mit Kelle am Straßenrand und winkt mich raus. Aber nein - sie winkt mir zu...? Zwei schick livrierte Carabinieri freuen sich für mich und mein Gefährt. Während der eine grüßend an seine Mütze tippt, weist mir sein Kollege gutgelaunt den Weg zurück zur Straße. Das ist ja ein feiner Zug, wundere ich mich und folge der Beschilderung zum Grand Hotel Villa Serbelloni, wo ich mir ein kühles

Blondes auf der Terrasse einbilde. Doch zwischen mir und dem Hotel liegt die Altstadt, welche tagsüber bestenfalls Anlieger befahren sollten. Schon beim Einbiegen in die enge Gasse jagen mir Heerscharen von Fußgängern kalte Schauer über den Rücken und ich habe das Gefühl, eine Dummheit zu begehen. Was habe ich hier zu suchen? Wegen eines Bieres Menschen in einer winzigen Fußgängerzone zum Ausweichen zwingen?



Rückwärts geht nicht mehr; ich schäme mich für diese Entscheidung in Grund und Boden! Doch was passiert? Ich blinzele in lachende Gesichter, und plötzlich applaudieren ältere Italienerinnen! Ja sogar gewunken wird und ich bekomme das Gefühl, dass man sich über den Bentley freut und gern beiseite tritt. Also lege ich mein dankbarstes Lächeln auf und zirkle von großen Augen begleitet vorsichtig aus dem engen Sträßchen. Geschafft! Ohne Schramme an Mensch und Wagen, ohne böse Worte und somit ohne Gesichtsverlust. Den Sympathiecheck, bin ich sicher, hat der Wagen damit bestanden. Da kommt der Ober mit meinem Kaltgetränk. Und das brauch' ich jetzt dringend!



## Bergfeix

Die Überfahrt über den Comer See nach Varenna ist eine Sache für sich: Der Fahrkartenverkäufer sieht sich außerstande, mir das Ticket auf herkömmliche Weise durchs Fenster seiner Bude zu verkaufen, sondern besteht auf Übergabe am Fahrzeug. Natürlich nicht ohne sich von einem Kollegen mit dem Arnage fotografieren zu lassen! Schöner Nebeneffekt - ich zahle die Überfahrt für ein Motorrad!



Da sage noch einer, mit einem Bentley lasse sich nicht sparen... Die Zeit drängt, ich will ins Münstertal. Über die Schnellstraße erreiche ich Chiavenna, biege ab und spule problemlos die Kilometer bis zum Fuß des Malojapasses ab. Jetzt wird's spannend. Beim zweiten Gang sperre ich das Automatikgetriebe, rausche in die erste, lang gezogen Kurve und beschleunige mit Vollgas heraus. Das Triebwerk brummt, legt Drehzahl zu, brüllt. Zwei Sekunden später kündigt infernalisches Schreien der



Auspuffanlage von Volllast. 875 Nm Drehmoment atomisieren die letzten Zweifel an der Daseinsberechtigung des alten 16-Ventilers.



Noch im zweiten Gang befindlich wütet das Urviech bergan, um bei 4.100 Touren satte 465 PS in den Antriebsstrang zu pressen. 2.600 Kilogramm losgelöst von Raum und Zeit pflügen Maloja. Bei 4.600 Umdrehungen unterbricht eine Getriebesicherung den Vortrieb im zweiten Gang und wuchtet die Viergang-GM in den Dritten. Doch die erste Haarnadelkurve lauert

auf das Monster. Oder ist es andersrum? Zeit, anzubremsen. Noch vor der Kurve gebe ich wieder Gas und treibe den Wagen um die Ecke. Doch diesmal greift das ESP ein und unterbindet durch begrenzte Abgabe der Kraft den Schlupf der Hinterräder. Bis der Arnage den Schock verdaut hat, dauert es kurz. Und je länger ich das gleiche Spielchen treibe, desto länger werden subjektiv die Zeiträume, die der Riese braucht, um sich von meinen Extravaganzen zu erholen. Als ich oben am Pass ankomme, bin ich von der geringen Wankbewegung der Karosse zwar begeistert, doch ist der Knabe arg geschunden. Der Druck aufs Gaspedal hat Beschleunigung zur Folge, aber kein williges Hochschalten der Gänge. Von Kickdown-Funktion ganz zu schweigen. Will Godzilla verschnauften? Kann er haben...

### **Bündner Wurst und Arvenholz**

Kurz nach Maloja führt ein steiler Sandweg nach Pila hinauf. Dort befindet sich Reto Giovanolis kleine Bergbauern-Metzgerei. Ob Hirschsalsiz, Bündler Fleisch oder die sehr geschmackvolle, luftgetrocknete Rindsleberwurst - alles ist aus eigener Produktion, ja sogar teilweise aus eigener Aufzucht und somit immer einen Abstecher wert! Reto lacht, als ich vorfahre. Denn immer, wenn ich bei ihm einkaufe, komme ich mit einem anderen, verrückten Auto. Auch bei diesem sind ein Bild und ein Blick unter die Motorhaube fällig. Und das Probesitzen bringt mir sogar eine Salami ein! Kein schlechter Deal, freue ich mich und verabschiede mich von dem kleinen Weiler unterhalb des Passo Lunghin.





Wieder auf der Landstraße merke ich dem Arnage kein Wehwehchen mehr an und so fliegt alsbald St. Moritz an mir vorbei. Wer hat nur all die hässlichen Gebäude genehmigt? Da macht die Tankstelle einen besseren Eindruck. Vor allem aufgrund der freundlichen Preisgestaltung, von welcher Ausländer nur träumen können. Günstiges Superbenzin flutet den 100 Liter Tank, doch währt die Freude nur kurz. Eine Überschlagsrechnung offenbart nach meiner forcierten Fahrweise einen Verbrauch von gut 27 Litern/100 km. Zünftig! Aber welcher Gewichtheber lebt schon von einem Schälchen Nudeln?

Via Zernez und Ofenpass erreiche ich entspannt das 70 Einwohner kleine Lü oberhalb von Fuldera. Die kleinste politische Gemeinde der Eidgenossenschaft wartet mit dem Gasthof Hirschen auf, in welchem mir Wirtin Erika schon eine duftende Arvenholzstube gerichtet hat. Nach Hauswein und deftiger Jause ist das ein Tagesausklang nach meinem Gusto...

*Alpines  
Powerplay*

# Alpen-Trial mit Bentley Arnage T

Teil III

**Lü - Pso. di Umbrail - Pso. d. Stelvio -  
Bormio - Pso. di Gavia - Pso. di Vivione -  
Mailand - Lago Maggiore/Verbania**



## **Heckschleuder mit Mangel**

Auf 1.800 Metern wird man bei klarer Luft gut wach. Nach deftigem Frühstück belege ich die Brennräume des Blaublüters und kurve zur Hauptstraße. Bei Santa Maria nehme ich die Abzweigung zum Umbrailpass. Eine malerische, kaum befahrene

Strecke, die unterhalb des Stilfser Jochs mündet. Ein Leckerbissen für den Hecktriebler, denn streckenweise handelt es sich beim Straßenbelag um feinkörnigen Sand. Zeit, das ESP zu schonen...

Nachdem der Asphalt aufhört, taste ich mich vorsichtig an den Driftbereich heran. Und da! Der T kommt herum, mit Vorsicht zu genießen, aber mit guter Dosierbarkeit. Drift für Drift gelingt in dem einsamen Hochtal besser. Da ich das Kleingedruckte im Überlassungsvertrag jedoch nicht gelesen habe, werde ich nicht zu übermütig. Als der Teer wieder beginnt, lasse ich das ESP aus und teste Powerslides auf trockenem Grund.





Der Motor gibt volles Feedback, keine Schwäche wie beim Malojapass mit ESP schmälert den Fahrspaß, und der Wagen klebt förmlich auf dem Asphalt. Nur wenn die Räder doch den Grip verlieren, ist Vorsicht geboten. Sanft Gas weggenommen und gegengelenkt. Hierbei empfinde ich die Übersetzung des Lenkgetriebes als etwas zu lang. Das Kurbeln am Volant ist nicht schlimm, könnte aber etwas reduzierter ausfallen.

Bei der Gangwahl vertraue ich übrigens längst nicht mehr auf den zuschaltbaren Sportmodus. Wild umherschaltend war die Leistung immer dann da, wenn ich sie nicht brauchte und umgekehrt. Da lobe ich mir die manuelle Gangwahl im normalen Fahrmodus und tobe so, den Drehzahlmesser im Auge behaltend, um einiges sportlicher der Passhöhe entgegen. Übrigens ein Vergnügen, von dem schon Roger Moore mit seinem Turbo R schwärmte. Und obwohl ich nicht die Welt retten muss, teile ich seine Ansicht: Dieses Fahrzeug ist herausragend, zumindest auf ebener Erde und bergauf...

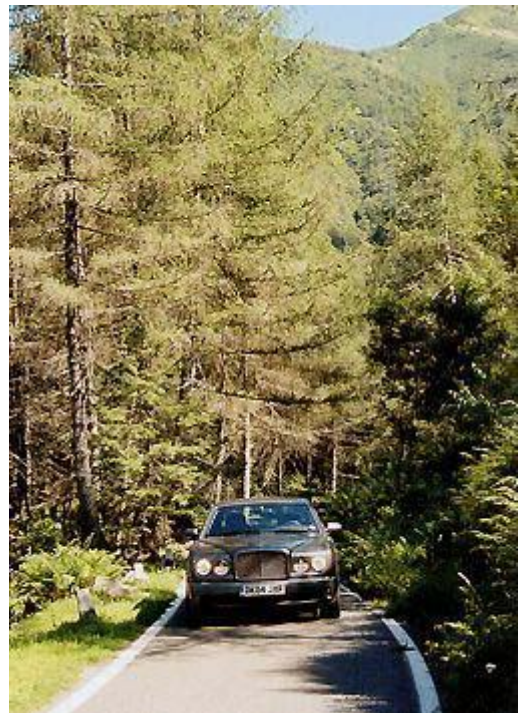






*Unterhalb des Silfser Jochs gibt's eine Fotolocation, die man sich merken muß...*

Nach einem kurzen Schlenker hinauf zum Stilfser Joch geht's über Spitzkehren hinab nach Bormio. Was mir schon am Ofenpass aufgefallen war, drängt sich nun wieder in Erinnerung: Eine Äußerung einer Bekannten aus dem Rolls-Club über die mangelhafte Motorbremswirkung ihres Azures, welche bei langen Talfahrten zu massivem Einsatz der der Fußbremse zwingt. Weil der Arnage scheinbar mit gleichem Getriebe gesegnet ist und ebenfalls nur das Runterschalten bis zum zweiten Gang erlaubt, ist die Bremswirkung des Motors erschreckend! Ich stehe fast kontinuierlich auf der Bremse, die nach einigen Kehren auch noch beginnt, hässlich zu quietschen. Dabei fahre ich in einer Kolonne und jage nicht etwa zu Tale! Obwohl ich keinen Schwund an Bremskraft erkennen kann, muss man sich fragen, ob Bentley dieses Auto jemals bergab getestet hat...? Die besondere Kontrolle der Bremsanlage wird somit auf jeden Fall zur lästigen Pflicht, sofern man in den Bergen viel unterwegs ist und auf der sicheren Seite sein will.



Über Bormio setze ich die Reise fort und erklimme auf winzigen Straßen unter anderem den Vivionepass nahe Edolo. Der ist eine harte Nuss, da Ausweichstellen auf der Matchbox-Straße rar gesät sind. Nicht selten muss ich in der wildromantischen Gegend hunderte Meter zurücksetzen, um ein talwärts fahrendes Auto passieren zu lassen. Belohnt werde ich dafür mit traumhafter Natur und dem Gefühl, fahrerisch etwas geleistet zu haben. Denn gerade hier sind Vorsicht, schnelle Reaktion und eine

gute Kenntnis der Dimensionen des Autos oberstes Gebot. Dennoch, noch mal würde ich die Strecke mit so einem Schiff nicht fahren. Dafür ist der Arnage schlicht nicht gebaut.



### Auszeit am Lago Maggiore

Nach den Bergen folgt die Ebene. Meine Reise trägt mich an Mailand vorbei zum Lago Maggiore nach Pallanza. Einige Tage bleibe ich in der traumhaften Gegend, um mich von der Fahrerei etwas zu erholen. Bei kleinen Ausflügen mit dem Arnage entdecke ich über dem See romantische Ecken - bestens geeignet für ruhiges Relaxen.. Logiert wird in der Villa Azalea, wo sich Hausherr Enrico über den Besuch mit Bentley freut. Ein wenig Rangieren ist erforderlich, bis das lange Elend auf dem kleinen Parkplatz jeweils in die Parkposition gebracht ist.

Im angrenzenden Parkgrundstück eines alten Palazzo habe ich am vorletzten Nachmittag eine Verabredung mit meiner Kamera, dem Wagen und der mediterranen Vegetation. Nach vielen Jahren Dornröschenschlaf öffnen sich die schweren, alten Eisentore am Fuß



des Grundstückes. Enrico lotst mich behutsam in das verwunschene Reich. Völlig zugewachsen ist die alte Auffahrt, der Arnage das erste Fahrzeug seit vielen, vielen Jahren. In 7 Kehren schlängelt sich der Weg hinauf zum alten, leerstehenden Palazzo und offeriert der Kamera zahllose Perspektiven. Mit gut gefüllten Filmen verbuche ich diesen Nachmittag als fotografischen Traumtag. Hier jedoch nur einige Ausschnitte.

*Alpines  
Powerplay*

## Alpen-Trial mit Bentley Arnage T



Letzter Teil

**Gotthard - Mollis - Zug - Liechtenstein -  
Zürich - Bregenz - München**

---





### Über den Gotthard in die Schweiz

Nach diesen Entspannungen reise ich an Locarno vorbei und via Airolo und alter Passstraße hinauf zum Gotthard. Auf Kopfsteinpflaster darf sich der graue Panter ein letztes Mal so richtig austoben: Um einige Kurven jauchzen wir quer herum, ungläubig begafft von pausierenden Motorradfahrern. Eindrücklich gestaltet sich auch die Abfahrt von der Passhöhe auf der nunmehr breiten Schnellstraße: Kurz vor Göschenen entdecke ich die Gotthardbahn, die in einer steilen Galerie zu Tale kriecht. Meter um Meter, wie ein roter Wurm in der Erde!

*Kaum Verkehr auf der alten Straße von Airolo hinauf zum Gotthard!*

### British Day with Motorboys...

Zeit für die Navi. Ich will nach Mollis im Kanton Glarus, dann dort erwarten mich André, Chris, Stefan und Roland von den Motorboys. Problemlos leitet mich das System auf den alten Militärflugplatz, wo heute ein Briten-Treffen ansteht. Healey, Jaguar, Lagonda und Co. haben sich versammelt - und eben auch André mit seinem Rolls-Royce Silver Dawn sowie Stefan und Roland mit Rolands Aston Martin AM V8. Zu den Jungs stoße ich mit meinem Arnage natürlich stilgerecht hinzu... Mit dabei übrigens auch ein Redakteur und ein Fotograf der großen schwulen Zeitung "Akut", die einen Bericht über schwule Autofreaks machen und sich hier mit uns verabredet haben.







### Zum Tee beim Fürsten? Das nun doch nicht...

Am nächsten Tag entscheiden wir uns zu einer großen Rundfahrt. Mit seinem Silver Dawn hat André in der Tat ein mehr als würdiges Begleitfahrzeug parat, welches zudem ein praktisches Schiebedach besitzt. So kann Fotograf Christoph auf unserer Rundfahrt hervorragende

Bilder aus dem fahrenden Dawn schießen.

Auf Andrés Vorschlag nehmen wir Liechtenstein ins Visier, welches wir über den Luziensteig erreichen wollen. Dazu geht's zuerst auf die Fähre über den Zürichsee und dann ab Pfäffikon auf die Autobahn bis Maienfeld. Ganz geruhsam, versteht sich, denn Andrés Dawn soll ja noch länger halten. Hier fahren wir ab und genießen auf der

Fahrt zum  
Heidibrunnen die  
Aussicht ins Tal.



Bei einem Weinlokal verköstigt sich die Rolls-Royce- und Bentley Entourage aufs Feinste. Danach ist André an der Reihe. Wir lassen den Dawn nahe der der Kaserne Luziensteig stehen und ich nehme erstmals auf den elektrischen Einzelsitzen im Fond des Wagens platz.



### Rauf nach Malbun/ Liechtenstein

Auch nicht schlecht! Die Beinfreiheit ist sehr gut und die Ergonomie der Sitze famos. Doch als ob ich es geahnt hätte: Der Virus hat auch André befallen und so muss ich mich in den Kurven hinauf nach Malbun einhalten. An der fürstlichen Burg fliegen wir genauso vorbei, wie durch den Verbindungstunnel hinauf ins abgelegene Hochtal Liechtensteins.



Ich sage nichts, sondern grinse nur. Und während der Fotograf noch eifrig den Auslöser betätigt, erreicht der Arnage weit hinter Malbun die höchste, anfahrbare Stelle Liechtensteins. Unterhalb des Nenzinger Himmels schwitzt der Arnage in absoluter Einsamkeit. Und wir mit ihm.

### **Gedanken bei 270**

Die Heimreise nach München am nächsten Tag birgt bis auf das Ausfahren des Arnage auf deutscher Autobahn keine besonderen Vorkommnisse mehr. Mein Ehrgeiz, das Auto zu seinen Grenzen zu führen, ist nach kurzzeitigem Erreichen der absoluten Höchstgeschwindigkeit endgültig gestillt. Tief befriedigt resümiere ich bei angenehmer Reisegeschwindigkeit die letzte Woche. Ich durfte mit einem Auto der absoluten Superklasse unterwegs sein, einem wahren Traumwagen, der das meiste, was auf vier



Rädern unterwegs war, bequem in die Tasche steckte. Dass am Ende der Fahrersitz locker ist und sich elektrisch nicht mehr verstellen lässt, wirkt vor Hintergrund der anderen Superlative fast schon erfreulich menschlich.



### **Ulis Motorboys-Fazit:**

*Ganz klar: Der Arnage T stellt für sportliche Fahrer, die auf die Vorzüge eines extrem luxuriösen Viertürers nicht verzichten wollen, ein verlockendes Angebot dar. Jeder, der dieses Auto sein Eigen nennen darf, ist schlicht zu beneiden. Daran ändern auch die Macken nichts, die beim Test offenkundig wurden.*

***Dennoch: Top bezahlte Extremsportler tun gut daran, sich fit zu halten und gesundheitliche Schwächen auszumerzen. Alles andere nagt am Marktwert. Und das gilt auch für den Arnage.***

Letzte Anmerkung: Motorboys, die die Kiste kaufen, werden zu einer kleinen Spende für die Clubkasse gezwungen...