

## Mit dem Continental Flying Spur auf Reisen



Er ist nicht nur der schnellste Viertürer in der Bentley-Geschichte, er ist der schnellste der Welt. Er bietet Platz wie kein anderer der Top Liga und ist dennoch kompakt. Er kostet viel, aber weniger, als je ein neuer Bentley kostete. Er ist ein Bentley und doch ein unaufdringlicher Begleiter. Er ist 'die Quadratur des Kreises', meint Uli nach einer Woche und 3.700km mit dem seltsamen Gefährt.

---

## Pool-Gedanken oder "4 Hänsel im Glück"

Zu meinen Sommerfreuden gehören Einladungen zu Gartenfesten. Mitgebracht werden Fleisch und gute Laune, und der Grill steht meist bei Freunden um die Ecke. So weit, so unkompliziert. Wenn die kurzfristige Einladung jedoch auf 'Sommernachtsparty an der Côte d'Azur' lautet, schlagen zwei Herzen in meiner Brust: Von Bayern aus gesehen stehen 1.200 km einfacher Anfahrtsweg gegen Parlieren am provençalischen Pool. Ergo habe ich ein Problem. Aus dem Alter, in welchem man aus einer Laune heraus 1.000 km runternudelt, um nach dem Wochenende erschöpft, aber stolz vom genommenen Café in Rom zu berichten, bin ich raus. Abgesehen davon eignet sich keines meiner Autos für die schnelle und gleichsam sichere Bewältigung solcher Distanzen.



Die Alternative Flugzeug scheidet nach einem Anruf im Reisebüro ebenfalls aus - alles ist ausgebucht. So was nennt man Hochsaison... Ein paar Tage später meldet mein Computer eine Mail von Bentley. Der angefragte Testwagen sei bereit und man könne den Übergabetermin vereinbaren. Herrje - den Flying Spur hatte ich ja völlig vergessen!

Mein Räderwerk gerät in Bewegung. Synapsen klappern und präsentieren eine Idee. Meine nächste Handlung besteht aus Telefonaten mit meinem Schatz, Motorboy Stefan (+ Freund Frank) und einer Mail an meinen netten Bentley Verbindungsmann. Ergebnis: Binnen kurzer Zeit freuen sich vier Personen auf eine Reise ans Mittelmeer. Und wie!

## Gedankenspiele und ein unschuldiges Auto

Auf dem Weg zur Bentley Vertretung kommen mir jene engstirnigen Gedanken in den Sinn, die mich einst bei der Ankündigung des zweitürigen GT getrieben hatten: Eine völlig neue Baureihe auf Basis 'weltlicher' Volkswagen Technik war damals zum



"Schnäppchenpreis" angepriesen worden. Nur wer hatte darum gebeten? Welche Notwendigkeit hatte es denn für den Billig-Bentley gegeben? Hatte denn nicht alles seine Ordnung gehabt in der kleinen, enthusiastischen Bentley Welt? Einfach Arnage, Azure und die großen Continentals und gut war's? Was war denn falsch daran, dass man selbst für gebrauchte Bentleys eisern sparen musste und deren Auftritte folglich so selten

erfolgten, wie Schneestürme im Mai? Und mochte man diese Dinger denn nicht gerade weil sie rar, unangepasst, und eigen waren; schlicht edle Autos für eine kleine Gruppe anspruchsvoller Querköpfe, die ihre anglophile Exzentrizität damit zu unterstreichen wussten? Stattdessen ein Bentley für die Massen, ja womöglich ein Volks-Bentley! Oh dear! Wenn etwas fest stand, dann dass sich die Zeiten ändern würden, nicht aber mein Interesse! Diese neumodische Karre würde mich unberührt lassen, sicher!

Das war 2002 gewesen. Dann hatte mich ein Werksangehöriger in einem GT "Erlkönig" mitgenommen! Noch Fragen...? Schmunzelnd erreiche ich den Bentley-Partner Auto König bei München und überlege, ob mich der Continental Flying Spur wohl ähnlich faszinieren würde. Von meiner Gedankenakrobatik ahnt der auf mich wartende, uniblaue (Dark Sapphire) Wagen nichts. Hinter großen Fensterflächen präsentiert er stattdessen stolz sein sandfarbenes Interieur (Ochre). Lediglich die hölzerne Armaturentafel ist an ihrer Oberseite blau (Nautik) bezogen. Nun, gewagt ist diese Farbkombi nicht gerade, befinde ich. Aber gut, ich muss den Wagen ja nicht kaufen, sondern Probe fahren! Und für diese Aufgabe ist er gewappnet, meint der freundliche König Verkäufer, der auch Gedanken lesen kann. Noch keine Klagen hätte es von den anderen Pressefuzzis gegeben, fügt er an und entlässt mich mit meinem Spielzeug in die Freiheit.

## Der Bentley von der Elbe

Während ich mich in dichten Straßenverkehr einsortiere, ordne ich die Fakten: Ich steuere ein Auto, welches sich auf europäischen Straßen so rar macht, wie ein beheiztes Mietshaus im winterlichen Nordkorea. Tatsächlich hinkt Crewe mit der Auslieferung des komplett in eigener Regie verwirklichten Viertürers im Sommer 2005 noch hinterher. Hauptgrund sind nicht die 550 in Crewe stationierten Ingenieur und Designer, sondern das erstgeborene Brüderchen, welches sich dermaßen gut verkauft, dass das Werk kaum mit der Herstellung nachkommt. Allein 4.930 Fahrzeuge produzierte Bentley von Januar bis August - davon 4.262 Continental GT!



Damit übertrifft das Coupé die kühnsten Erwartungen der Bentley Strategen, von einer 'Eierlegenden Wollmilchsau' ist gar die Rede. Nachteil: Platz für die Produktion des neuen Viertürer war im ersten Halbjahr 2005 kaum abzuzweigen. Deutlich mehr neue Flying Spurs hätten das Werk bereits verlassen können, wenn man nur die Ressourcen gehabt hätte.



Also machten sich findige Manager auf die Suche nach Kapazitäten im VW Konzern. Fündig wurden sie in der 'Gläsernen Manufaktur' zu Dresden. Diese, ausgelegt für die Produktion von bis zu 150 Phaetons täglich, hatte mit maximal 25 Fahrzeugen/Tag lang genug vor sich hingedümpelt und verhielt sich Rettung in der Not. Folglich wurde ein Kernteam der 'Gläsernen Manufaktur' nach

Crewe beordert, um Qualitätsstandards und Fertigungsabläufe zu verinnerlichen. Mit Erfolg: Nach Rückkehr von unserer Tour sollte ich von den ersten, in Sachsen endmontierten, linksgesteuerten Flying Spurs\* erfahren, alle vorgesehen für den kontinentaleuropäischen Raum. Was sagt man dazu?

## Betrachtungswinkel



Enttäuschend verläuft die Fahrt nach Hause. Der Verkehr lässt keine Konzentration auf das Auto zu. Im Gegenteil, ein Verkehrsteilnehmer ist dermaßen in die Betrachtung meines seltenen Untersatzes vertieft, dass er schlicht vergisst, mich einfädeln zu lassen! Ich kann eine Notbremsung vor der nahenden Leitplanke nur verhindern, indem ich wie ein Irre hupe und wild gestikuliere. Das Rumpfuchteln sieht er (kein Wunder, er

glotzt mich ja die ganze Zeit an) und lässt mich endlich einscheren. Das kann ja heiter werden!

Nach einstündigem Stop & Go erreiche ich meine Hofeinfahrt und stelle das unschuldige Wesen erstmal gereizt in die Ecke. Bis auf ein untadeliges Fahrverhalten hatte mir die Fahrpremiere noch keine bleibenden Eindrücke vermittelt. Wenig später trudelt der erste Reisepartner ein.

"Der sieht doch toll aus", befindet Stefan, der sich als Porschefahrer schon sehr auf den Bentley gefreut hatte. Das Gesicht sei Klasse, die Flanken edel und lang, nur das Heck sei einfalllos. Wie lang er ist? Im Büchlein zum Auto stehen 5,30 Meter! Doch so lang? Wie man sich irren kann! Auf jeden Fall ein schickes Ding, aber richtig beschreiben lässt es sich (noch) nicht...



In diesem Moment komplettiert sich das Team der Provence-Protagonisten in Form von Frank, dem Landschaftsgärtner und meinem Freund Markus, seines Zeichens Nahverkehrsplaner. Beide sind alles andere, als autointeressiert und somit prächtig geeignete Co-Tester. "Der ist doch gar nicht so groß", befindet Markus. Und ist erstaunt, als er dem Wagen näher tritt. "Ich nehme alles zurück, schaut mal - allein die großen Türen!"



Langsam umrunden wir das Fahrzeug und werfen uns gegenseitig die Eindrücke wie Bälle zu. "Das Heck ist aber wirklich komisch", schließt Frank sich Stefans Meinung an. Vor allem die Rücklichter gefallen ihm nicht. Aber sonst! Elegant wirke er, befinden alle unisono. Vor allem die Front erntet auch Markus' Lob. Dass der Flying Spur einem Wagen namens GT wie aus dem Gesicht geschnitten ist, wissen beide nicht.

Mir fällt in diesem Moment noch eine Äußerung des Chefdesigners Dirk van Braekel ein, der anlässlich bohrender Fragen hinsichtlich des Aussehen darauf hinwies, das Bentleys bereits in den Anfängen eher zurückhaltend ausgefallen waren, was das Design betraf. Sie hätten sich stattdessen immer dadurch ausgezeichnet, nicht so auffällig daher zu kommen, wie andere Fahrzeuge dieser Preisklasse. Wenn das so ist, dann wäre der Spur der Tradition tatsächlich auf der Spur...

Mit vereinten Kräften beladen wir den Kofferraum, der 475 Liter fasst. Das ist ordentlich, aber keine Spitzenklasse. Und da die vier Herren mit "großem Gepäck und Geschenken" zu reisen gedenken, passt zahlreiches Handgepäck nicht mehr unter die elektrisch betätigte Heckklappe. Also muss das Zeug in den Fahrgastraum. Premiere also für die hinteren Verschlänge: Und da ist er, der



Platz, von dem ich schon gehört hatte. Satte 980 Millimeter Fußraum breiten sich da aus - das ist mehr, deutlich mehr als die wenigen, vergleichbaren Wettbewerber aufweisen. Folglich gibt es keine Probleme, die Rückbank zu belegen - zu einladend ist der Raum hinter der B Säule...

Mit dem Bentley

**Continental**

**Flying Spur**

auf Reisen - Teil II



---

## Was ist Schnell?



Es ist bereits 19 Uhr, als die vier Stellmotoren unsere Türen lautlos zuziehen und ich den bis unters Dach beladenen Bentley per Keyless-Go anschmeiße und uns zur nahe gelegenen Autobahn steuere. Neben mir hat Autofan Stefan Platz genommen, jedes Detail des Innenraumes verinnerlichend. Die Route, die wir gewählt haben, soll uns von Ingolstadt über Nürnberg, Heidelberg und Karlsruhe zur Grenze nach Mulhouse führen und dann über Lyon in den Süden. Das wären 1.200

Kilometer - mal sehen, wie weit wir in dieser Nacht kommen würden...

Die Auffahrt ist erreicht. Kein einziges Fahrzeug im Rückspiegel, also gebe ich dem Ross die Sporen: Wie von einer Tarantel gestochen stürmt der Koloss los. 5,30 Meter Stahl, 4 Menschen, Socken, Hosen, Schuhe, Natels und diverse Wasserflaschen werden brachial aus der Ruhe gerissen. Während 560 PS die Gesetze der Physik aufheben, ringen die Insassen mit der Fassung. Mit zusammengekniffenen Augen verfolge ich gierig die rasende Tachonadel und den zügig zurückschnellenden Drehzahlmesser. Bei 220 gehe ich vom Gas - das ist ja Wahnsinn!

Alle sind sich einig, dass sie so was noch nicht erlebt haben. Nicht in einem Sportwagen und schon gar nicht in einer Limousine. Einige Male spiele ich das Spiel mit dem Gaspedal und erlebe fasziniert, welchen Spaß es mir und den anderen bereitet, diese Leistungsentfaltung am eigenen Leib zu erfahren. Dennoch, bei höherem Speed fängt der Fliegende Viertürer zu schwimmen an. Enge Autobahnkurven gefallen mir bereits ab 180 km/h nicht mehr so gut, zu sehr schaukelt sich der Knabe auf.



Ein klarer Fall für die einstellbaren Dämpfer und - für Beifahrer! Denn den Wagen zu versteifen, ist eine Sache für sich. Anstatt ein einzelnes, gut sichtbares Hebelchen dafür vorzusehen, muss umständlich einer der vielen kleinen Knöpfe in der Mittelarmatur gedrückt werden. Allein diesen während

der Fahrt zu finden ist in hohem Maß ablenkend! Hat man die erste Hürde genommen, erscheint im Bildschirm des von uns zu diesem Zeitpunkt nicht ansatzweise ergründeten Infotainment Systems eine seitliche Fahrzeugansicht nebst Skala, welche von Komfort bis Sport reicht. Nun muss die Hand, die zuvor noch in der Mittelkonsole suchte, zum Drehregler der Infotainment Zentrale wandern und den Drehknopf drehen, bis die gewünschte Härte erreicht ist. Die nervtötende Angelegenheit endet erst, wenn man den Drehknopf nach erfolgter Einstellung drückt - quasi um die Sache in Auftrag zu geben. Wir schauen uns an. Nervig!

Weiter geht's, die leere Autobahn lockt! Ergo ist es an der Zeit, sich der Neuerungen des Flying Spurs zu erinnern: So wurden die Fahrwerks- und Getriebeabstimmung gegenüber dem GT weiter verfeinert. Durch die elektronische Dämpferkontrolle in Verbindung mit der adaptiven Luftfederung gelang zum



Beispiel die Optimierung der Hinterachse, welche dem Komfort der Fondpassagiere zugute kommen soll. Zudem senkt sich der Wagen ab 250 km/h vorne um 100 mm ab. Das Heck wiederum wird um stolze 250 mm angehoben, um den Auftrieb zu reduzieren und ein noch sichereres und stabileres Fahrverhalten zu erreichen. Zeit für eine Fahrt über 250 Stundenkilometer... Nach Einstellung von 'Sport 2', der härtesten Dämpfung, beschleunige ich. Das Fahrgefühl des Allradfahrzeuges ist völlig anders! Sicher zieht der Bolide durch die nächste Kurve, scheinbar unberührt von Fliehkräften. Ich bleibe am Gas und lese bald 250, 260, 270 km/h. Vehement beatmen die beiden

Borg-Warner Lader die 6 Liter Maschine.



Neben mir verläuft auf einmal die noch unfertige ICE Strecke München-Nürnberg, es geht dreispurig fast schnurgerade dahin. Erneut drücke ich das Gaspedal in den Teppich. Es wird etwas zäh, doch da sind sie, die 300! Schweigen im Wagen. Wir fahren mit 300 Stundenkilometern. Was sind 300 Stundenkilometer?! Wo ist der Vergleich? Liegt er etwa im imaginären ICE, der

noch nicht fährt? Es könnten jetzt auch 350 km/h angezeigt werden, ich würde es auch glauben, so schnell brüllen wir an einem LKW vorbei, der sich auf der rechten Spur eine Senke empor quält. Für uns dauert der gleiche Vorgang nur wenige Sekunden, es ist atemberaubend! "Pass' auf, der LKW überholt!" warnt Stefan. Und er sagt das in einem Tonfall, der mich sofort den Fuß vom Gas auf die Bremse legen lässt. Kontrolliert verzögert der Wagen mit Hilfe seiner gigantischen Bremsscheiben auf 230 km/h und passiert das Hindernisse sicher.

Ein Raunen geht durch das Auto. Landschaftsgärtner Frank meldet steif, dass ihm das jetzt etwas zu schnell war und auch der Fahrplaner vom Regensburger Verkehrsverbund bedeutet mir, dass die Passagiere der Rücksitzbank nun eine andere Fahrweise wünschten. Stefan grinst nur, bettelt um einen Fahrerwechsel und bekommt ihn an der A5 bei Baden-Baden.





## Kilometerfressende Stille



Mittlerweile ist es 21:00 Uhr. Die hereinbrechende Nacht gibt uns Rätsel auf: Wo sind nur die anderen Verkehrsteilnehmer? Für deutsche Autobahnen ist heute scheinbar die Pest vorhergesagt, nur wir wissen nichts davon. Auch gut, freut sich Stefan und rauscht beglückt dahin. Nun beginnt der Flying Spur versteckte Qualität zu offenbaren, nämlich die der kräftigen, vor allem aber bequemen Touring Limousine: Laut Reiserechner, den Stefan vom Lenkrad aus betätigt, liegt unsere Durchschnittsgeschwindigkeit

seit Start bei knapp 200 km/h! Das ist überwältigend, hat aber seinen Preis. Die beherzte, nur scheinbar mühelose Autobahnfahrt fordert Stattliches: Knapp 30 Liter Super Plus (Super optional/reduziert aber die Leistung) verwandeln sich pro Stunde in bis zu 650 Nm Drehmoment. Dennoch, bis auf das sonore Brummen der beiden, dem GT entliehenen Endrohre dringt hinsichtlich Fahrgeräuschen nichts zu den Reisenden durch. Unterbrochen wird die lauschige Stille lediglich von einem zügigen Tankstopp sowie Verkehrsmeldungen des Radios, welches wir mittlerweile bedienen können.

Überhaupt ist nun die Zeit gepflegter Unterhaltung gekommen! Weniger gefragt ist dabei der im Testwagen verbaute TV Tuner\*\* zu 1.035 Euro, da die Bilder während der Fahrt aus Sicherheitsgründen eh nicht gezeigt werden. Dafür werkelt die zur Serienausstattung gehörende 12-Kanal-Hifianlage um so eindrucksvoller. Nachdem ich den CD Wechsler im Handschuhfach mit sanfter Clubmusik gefüttert habe, verbreitet sich im Fahrgastraum eine seltsam weltfremde Atmosphäre. Sanft umspült von kristallklaren Höhen und akzentuiertem Bass gleiten wir sorglos dahin, wohltemperiert von einer sensibel und leise arbeitenden Klimaanlage und einem ausgeklügelten, elektrischen Belüftungssystem in allen vier Sesseln. Tiefe Zufriedenheit und Ruhe allenthalben, die Fortbewegung gerät zur unbedeutenden Nebensache. Und während die Empfindungen der Reisenden sanft massiert werden, gleitet die Nacht an den doppelverglasten Fenstern stumm vorbei. Mehr noch, die Umschmeichelung der Sinne gerät in dieser geborgenen, wie großzügigen Abgeschlossenheit mit so beeindruckender Selbstverständlichkeit, dass es einem die Haare aufstellt. Wann bin ich das letzte Mal so unterwegs gewesen? Nicht mal im Arnage T hatte ich diese Entspannung gefunden! Phantastisch, das ist das Wort... man müsste... gäh'n....



## Rechenspiele um 2 Uhr morgens



Der Spaziergang über die Brücke mit meinem Vater wird jäh beendet. Eine starke Bremsung reißt mich aus meinen Träumen. Wo wir sind, frage ich. "Montélimar", erwidert der beste aller Ehemänner und bringt den Wagen unter einem Tankstellendach endgültig zum stehen. Wo ist Montélimar? Ich krame nach der Karte, und während der frisch wirkende Fahrer für Einkäufe verschwindet,

entdecken meine Augen eine Vielzahl kleiner Zettel im Fußraum. Für jede Mautstelle einer... Neugierig überschlage ich die Reisezeit. Der erste Stop mit Fahrerwechsel hatte bei Baden-Baden stattgefunden.

Bei Mulhouse war ich dann wohl eingeschlafen. Bis dort waren es 490 Kilometer gewesen, die wir nach Stefans Angabe in 2 Stunden und 45 Minuten zurückgelegt hatten. Die 200 Km/h hatten wir also nicht ganz gehalten, 180 km/h waren es aber immer noch. Nicht schlecht Herr Specht!

Und weiter? Nachdem mir die etwas langsam arbeitende Navi die Strecke von der Grenze bis hierher berechnet hat, stehen 590 km einer Reisezeit von 4 Stunden und 10 Minuten gegenüber. Ein weiterer Tankstop inklusive. Macht einen Durchschnitt von ca. 140 km/h auf den französischen Autobahnen. Und das trotz zahlreicher Mautstops! Insgesamt haben wir also 1.080 km in 6 Stunden und 57 Minuten zurückgelegt. Eine Super Zeit - Bentley-like - nur die Anzeige der Tankuhr galt es zu verleugnen...





## Sonnenaufgang und Lavendelduft

Nun ist der Gärtner an der Reihe. Zwar liegen noch ca. 300 Km zwischen uns und St. Tropez, doch lässt es Frank gemächlich angehen. Wozu jetzt schnell fahren? Auch ohne Raserei würden wir zum Sonnenaufgang das Mittelmehr erreichen - das würde reichen. Tatsächlich,

die Rechnung geht auf. Punkt 6 Uhr rollen wir ins soeben erwachende St. Tropez und finden im Schatten gigantischer Millionärsyachten geeigneten Parkplatz.

Wir sind angekommen - Zeit für ein Frühstück! Während eines leckeren Petit-Déjeuners inhalieren wir den von Lavendelduft durchtränkten Morgen und sind uns einige, dass dies für alle die bislang entspannteste Autoreise ihres Lebens war. Zumindest, was die zurückgelegte Distanz im Verhältnis zur verbrauchten Zeit betraf. Der Bentley hatte ins Schwarze getroffen!

## Rückreise über die Hochalpen

Um es vorweg zu nehmen: Die Sommernachtsparty am folgenden Abend war die aufwändige Reise wert gewesen. Gegen Nachmittag waren wir mit großen Augen in der Villa nahe Aix-En-Provence begrüsst worden und der Blaue hatte einen schattigen Ehrenplatz bekommen, wo er sich von den Strapazen erholen durfte. Und wir? Wir genossen zwei herrlich Tage am Meer, bevor wir am Montag die Heimreise über die Hochalpen antraten. Noch einmal durfte uns der Flying Spur beweisen, was in ihm steckt. Präzise ließ er sich über schmale Sträßchen treiben, nie am Rand seiner Möglichkeiten, sondern immer mit beeindruckenden Reserven. Und immer mit der Contenance, die ehemals der legendäre 57er Flying Spur offeriert hatte, der Urahn unseres Testwagens...





## **Ulis Motorboys-Fazit:**



*Es ist so, wie mit allen Dingen, die man in den Himmel lobt. Sie fallen irgendwann wieder zu Boden. Das wird dem in 150 Stunden sorgfältig zusammengefügten Flying Spur auch passieren, aber bis dahin ist es noch lang hin. Ohne Übertreibung kann dem 146.150 Euro\*\*\* teuren Wagen die aktuell unangefochtene Topstellung im schmalen Segment der oberen Upperclass attestiert werden, zu welchem übrigens AMG Mercedes und Alpina 7er nicht gezählt werden können. Warum nicht? Weil diese Fahrzeuge als 730er oder S 350 ab 60.000 Euro beim Händler stehen und an jedem Bahnhof auf Kundschaft warten. Einzig der Maserati Quattroporte ist im Sinne des Wortes ähnlich "exklusiv". Nur eben nicht*

*ansatzweise so geräumig, kraftvoll und ausgewogen.*

*In der Summe seiner Qualitäten stellt der Flying Spur die Quadratur des Kreises dar, denn nie zuvor bekam man bei Bentley ein so überzeugendes Auto zu einem so niedrigen Preis. Und wohl noch nie vereinte ein Viertürer Sportlichkeit und Langstreckentauglichkeit in so vorbildlicher Weise. Man kommt nicht umhin, dem neuen Bentley ein absolutes Alleinstellungsmerkmal zu attestieren und ein "Sehr Gut" zu vergeben - er hat es wirklich verdient.*

Weblink: [www.bentleymotors.com/](http://www.bentleymotors.com/) & [www.bentleyflyingspur.com](http://www.bentleyflyingspur.com)

### **Fußnoten (Stand 2005)**

\* Solange die Kapazitäten im Crewe nicht ausreichen, übernimmt die Gläserne Manufaktur ausschließlich Endmontage einiger linksgelenkter Fahrzeuge. Zugeliefert werden aus England Motor, Lederausstattung, Holzarbeiten, Armaturentafel etc. Zwei Drittel der Produktionszeit dieser kontinentalen Continentals entfallen also weiterhin auf das Stammwerk Crewe. Mit dieser sächsischen Unterstützung sinkt die Lieferzeit auf ca. 5 Monate.

\*\* DVD Entertainment vorn und/oder hinten (separat oder je Betrachter ein Bildschirm) befindet sich noch in der Entwicklung

\*\*\* Grundpreis inkl. Fracht zuzüglich Steuer

Mail zum Autor