

CLASSIC DRIVER

Bentley Continental GT und GTC V8: Powersport



Die neuen V8-Modelle Continental GT und GTC katapultieren Bentley auf die Höhe der Zeit. Denn der neue 4,0 Liter V8-Motor kombiniert schiere Kraft mit einer satten Verbrauchsreduzierung von 40 Prozent. Fahrfreude und Qualitätsanmutung bleiben dabei nicht auf der Strecke, wie unser aktueller Fahrbericht dokumentiert.

Das ist sie wieder! Diese unglaubliche Drehmomentwoge. Schnell rollt sie näher. Untermalt von einem tiefen Grollen und Wummern packt sie zu. Blitzschnell. 660 Newtonmeter greifen unter das Auto, heben es an und reißen es erbarmungslos mit sich. Geradewegs nach vorne. Dazu das metallische Hämmern aus dem Auspuffstrang. Die Drehzahladel tanzt über die Skala, während der Tacho soeben dezent auf das Passieren der 200 km/h Marke hinweist. Und stoisch weiter klettert. Brutal und doch: betörend wunderbar! Das ist sie, die legendäre Bentley-Power.

Sie entspringt einer neuen Kraftquelle. Nicht der seidig kultivierte [6,0 Liter W12](#) oder der legendäre 6,75 Liter V8 entfaltet hier seine unwiderstehlich anziehende Wirkung, sondern der neue 507 PS starke 4,0 Liter Achtender mit Doppelturboaufladung, Hochdruck-Direkteinspritzung und intelligenter Zylinderabschaltung. In Verbindung mit dem ebenfalls neuen, eng abgestuften 8-Gang-Automatikgetriebe und dem bewährten Allradantrieb ergibt sich eine Antriebseinheit, die schon nach wenigen Kilometern auch anspruchsvolle Gentlemen Driver vollauf überzeugt. Bentley vereint all das unter einer neu entdeckten und doch traditionellen Modellkennung: dem „Red Label“. Das auffällige Badge zierte nun Front, Radnaben und Heck - kein Zweifel: Es ist das neue Bentley-Sportabzeichen. Und es ist sowohl beim Coupé als auch beim Cabriolet erhältlich.



Ihre Weltpremiere feierten die neuen sportlichen Conti-Modelle im Januar 2012 in Detroit. Classic Driver Kollege John Simister hat die technischen Neuerungen in seinem [jüngsten Report](#) minutiös aufgelistet. 40 Prozent Verbrauchsreduzierung sind das beeindruckende Resultat gegenüber dem W12. Wir können uns hier

somit ganz auf die subjektiven Eindrücke konzentrieren. Sowohl im GTC, als auch im klassischen GT.

Schnell wird deutlich: Die Anmutung beider Fahrzeuge ist 100 Prozent Bentley. Sowohl im Exterieur, als auch im Innenraum; was Optik und was Haptik anbelangt. Ein glänzend schwarzer Matrix-Kühlergrill mit Chromrahmen und dezenter Mittelstrebe deutet den sportlichen Charakter an. Die dreigeteilte untere Frontschürze mit schwarzen Matrix-Einlässen wirkt aggressiver als beim W12. Das Gesicht ist damit klar vom großen Bruder abgegrenzt. Am Heck sind es Endrohre in Gestalt einer liegenden Acht und ein dunkles Inlay der Heckschürze, welche den V8 unterscheiden. Stattliche 20-Zoll-Leichtmetallräder sind serienmäßig montiert. Wer mag, ordert 21 Zoll große Sechs-Speichen-Felgen in markantem Diamond Black oder Silver. Die stehen dem Wagen ausgesprochen gut, da sie dessen Präsenz und energische Haltung untermauern.





Auch der Innenraum pflegt sportliche Club-Atmosphäre britischer Machart. Feine Details, wie metallische Schalthebel hinter dem Volant, entspiegelte Runduhren, massive Schalter im Instrumententräger, sorgsam gesetzte Ziernähte erfreuen Auge und den Tastsinn. So hat man's gern. Der Dachhimmel wird im V8 aus Eliade, einem taktilen Stoffgewebe, ausgekleidet. Optional ist unterhalb der Schulterlinie eine Zweiton-Lederausstattung erhältlich. Neu im Angebot ist tief glänzendes „Dar Fiddleback Eucaplyptus“ Edelholz furnier. Sportliche Gentlemen wählen beim Instrumententräger indes polierte Aluminium-Inlays, dazu schwarzes Leder in Rautensteppung und helle oder rote Kontrastnähte. „Sporty, classic, cool!“

Sowohl Cabrio als auch Coupé verwöhnen die Sinne. Der GTC ist mehr noch die Wahl des Genussfahrers. Der startende Motor stimmt gleich einer Ouvertüre auf das nun folgende Stück ein. Per Knopfdruck faltet sich das gut gedämmte Verdeck hinter den vier Sitzen zusammen. Verschwindet gänzlich unter einem unauffälligen Verdeckkasten und gibt eine großzügige Bühne mit vier Einzelsitzen frei. Die noch winterliche Rioja-Sonne scheint allen Mut zusammen zu nehmen und wagt einen zaghaften Blick ins Innere. Dann strahlt sie in voller Pracht. Dazu intoniert das optionale Naim-Klangpaket die Symphonie des Grand Tourings. So können die Kilometer kommen. Viele. Bis zu 800 Kilometer absolviert der V8 mit nur einer Tankfüllung. Das ist Grand Cruising!





Doch er kann auch anders: Auf der Rennstrecke entfaltet der Achtzylinder sein zweites Talent: das einer extrem schnellen und präzisen Fahrmaschine. Pure Racing: In fünf Sekunden spurtet das glühend rote Coupé aus dem Stand auf 100 km/h. Für die Spitzengeschwindigkeit von über 290 km/h bedarf es scheinbar keiner Anstrengungen. Motor und Getriebe konzertieren fulminant und furios miteinander. Vortrieb ist hier ein Kontinuum.

Die feinfühligste Lenkung liegt dabei verlässlich in den Händen. Bei spontanen Lastwechseln spürt man allerdings das Gewicht des Bentleys und die enormen Kräfte, die am vorderen Radpaar zerren. Wer die Ideallinie beim Kurveneingang trifft, darf sich am Ausgang über Beschleunigung und Fliehkräfte freuen. Sie drücken den Bentley machtvoll heraus, während der Automat in Windeseile die Gänge wechselt. Der Allradantrieb mit Torsen-Differential hält auch dank seiner heckbetonten Verteilung der Antriebskraft von 40:60 den Conti verlässlich in der Spur. Dynamisch und gleichzeitig spürbar sicher geht es so mit beeindruckend hohem Speed über die Rundstrecke. Und wenn es einmal eng wird: Die Bremsen mit ihren roten Sätteln ankern verlässlich. Der Conti mutiert nicht zum „unguided missile“ mit ballistischer Flugbahn, sondern bleibt berechenbar auf Kurs. Die Adrenalin ausschenkende Hatz im Grenzbereich ist hier eine überaus wohlige Erfahrung.



Eine spannende Frage bestimmt unser Fazit: Ist der V8 am Ende etwa der bessere Continental? Die Antwort fällt bestimmt aus: nein. Er ist ein Stallgefährte mit anderem Charakter. Trägt der W12 Eleganz, distinguierten Luxus und Klasse zur Schau, so überzeugt der V8 mit Coolness und extrovertierter Sportlichkeit. Und genau diese Charakterzüge dürften Bentley neue und jüngere Kunden bescheren. Wenn die Drehmomente erst einmal zupackt, reißt sie einen mit: ab 136.000 Euro zzgl. Mehrwertsteuer im GT V8 und ab 149.600 Euro zzgl. Steuer in der GTC-V8-Variante.

Bentley Continental GT und GTC finden Sie im [Classic Driver Marktplatz](#).

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: David Shepherd

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bentley-continental-gt-und-gtc-v8-powersport>
© Classic Driver. All rights reserved.