

CLASSIC DRIVER

Bentley Continental GT: Die Wüste bebt



Er ist das erfolgreichste Modell der Firmengeschichte - jetzt hat Bentley den Continental GT in die zweite Runde geschickt. John Simister ist für Classic Driver ins Sultanat Oman gereist, um das luxuriöse Sportcoupé bei einer ersten Wüstenfahrt kennen zu lernen.

Zwei Dinge sollte ich eigentlich nicht ansprechen: Fußballspieler und Phaetons. Erstere sind natürlich nicht die einzigen Käufer, die dem Bentley Continental GT seit seiner Markteinführung im Jahr 2003 zu Ruhm verhalfen. Und Zweitere VW-Limousinen stellten damals zwar die Basis, auf der das neue Modell entwickelt wurde - doch zynische Kommentare sind seitdem selbst in Großbritannien kaum mehr zu vernehmen. Irgendwie ist mir die Spender-Limousine aus Wolfsburg sogar sympathisch geworden, doch das soll hier nichts zur Sache tun. Der verblüffende W12-Motor von Volkswagen, der eigentlich aus zwei VR6-Maschinen mit einer gemeinsamen Kurbelwelle besteht, kam übrigens in weitaus mehr Modellen von Bentley zum Einsatz, als in Phaeton- oder Touareg-Flaggschiffen. Tatsächlich wurden in den Werkshallen in Crewe mehr Zwölfzylinder-Motoren gebaut, als bei irgendeinem anderen Automobilhersteller weltweit.





Nun gibt es also einen neuen Bentley Continental GT – aber erkennt man das auch? Sehen Sie genauer hin. Der Bug ragt jetzt noch stolzer hervor, die Ecken sind schärfer geworden. Die Gesamtproportionen mögen zwar auf den ersten Blick bekannt erscheinen, doch wurde kein einziges Teil vom Vorgängermodell unverändert übernommen. Die Front und die Heckkappe bestehen jetzt aus Aluminium, das bei 500 Grad Celsius erhitzt und anschließend wie Weichplastik über einer Mulde in Form gebracht wurde. Die Tiefe und Komplexität, die dieses „Superform“-Verfahren ermöglicht, war mit normalen Pressmethoden bisher nicht darstellbar. Der neuen Technik sind auch die knackigen Kanten zu verdanken – sie sind der Schlüssel zum Verständnis des neuen Designs.



Was ist sonst neu? Die Spur ist breiter, die Räder größer. Auch die Radhäuser haben an Raum zugelegt, um die mächtigen Reifen zu beherbergen. Die Spurverbreiterung verlangte ebenfalls eine neue Aufhängung, deren Teile jetzt zum Großteil ebenfalls aus Aluminium bestehen. Die Kraftverteilung des Allradantriebs wurde von 50:50 auf 40:60 verlagert, und der Motor leistet dank 15-PS-Spritze ganze 575 PS. Relevanter für einen Bentley ist natürlich das maximale Drehmoment: Die beiden Turbolader garantieren 700 Nm ab nur 1.700 Umdrehungen. War noch mehr Kraft wirklich, was der GT am dringendsten benötigte? Doch anderswo wurde die Zahlenspirale dagegen herunter gedreht: 65 Kilo weniger bringt die zweite Continental-Generation auf die Waage. Eine Zahl, deren Bedeutung sich erst mit der Erklärung durch Bentleys langjährigen Chefingenieur Dr. Ulrich Eichhorn erschließt: Eigentlich hätten neueste Sicherheitsbestimmungen dem GT nämlich 200 Extra-Kilos beschert. Doch konsequente Leichtbau-Maßnahmen konnten die Verfettung abwenden. Fast die Hälfte der Gewichtseinsparung ermöglichten neue Sitze und ein Gurtsystem, das den Passagieren den Gurt über einen automatischen Arm auf Höhe der B-Säule anreicht. Mercedes-Kunden wissen, wovon ich spreche.



Doch moment: B-Säule? Wenn man alle Fenster herunter lässt, gibt es auch weiterhin keine Streben, die den Blick nach draußen versperren würden. Angesichts der Tatsache, dass diese Testfahrt in den Wüsten des Oman stattfindet, wo die Tagestemperaturen auch im November gerne die 40-Grad-Marke überschreiten, ziehe ich eine vollversiegelte, gut klimatisierte Kabine vor. Die Straßen hier sind übrigens ausgesprochen angenehm, sanft geschwungen und schnell zu fahren. Mit steigender Geschwindigkeit sollte sich jedoch auch die Achtsamkeit erhöhen: Ziegen und Kamelen können jederzeit wie aus dem Nichts auf der Straße erscheinen und die Beschleunigung abrupt beenden. Das Sultanat Oman rühmt sich übrigens des am schnellsten wachsenden Straßennetzes der Welt. Für staugeschädigte Europäer bieten die meist menschenverlassenen Schnellstraßen entsprechend seltene Freuden.



Zunächst fühlt sich der GT nicht wie ein Auto an, dass in 4,6 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen könnte. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 318 km/h klingt unglaublich brutal. Zu komfortabel gleitet man

durch die Wüstenlandschaft und oft muss man sich mit einem zweiten Blick auf die Armaturen der aktuellen, meist absurd hohen Geschwindigkeit vergewissern. Im Vergleich zum V8-Motor des Bentley Mulsanne ist der W12 äußerst drehfreudig und der Leistungs-Peak wird nicht unter 6.000/min erreicht. Trotz der Kraftreserven ist der neue Bentley Continental GT kein Wagen, dem man sich liebestrunken an den Hals wirft. Zu sehr klingt der Motor nach einem pochenden V6, dem man bloß den nötigen Wums verpasst hat. Manchmal – ich bin geschockt – fühlt man durch das Lenkrad sogar die Vibrationen des Motors. Viel mehr ist darüber hinaus nicht zu erspüren. Gerade in schärferen Kurven ist es nur schwer abzuschätzen, wieviel Grip noch vorhanden ist. Die Präzision der Lenkung ist zwar bemerkenswert und auch das Gewicht ist tragfähig, verlagert sich jedoch kaum mit der Seitenführungskraft. In einem derart rasanten Wagen von 2,3 Tonnen kein beruhigendes Gefühl.



Aus Kurven heraus zu beschleunigen, ist dagegen weitaus befriedigender. Dank der Verlagerung der Antriebskraft nach hinten lässt sich der GT deutlich pointierter durch jede Kehre führen als das Vorgängermodell. Statt zum Untersteuern neigt das Coupé nun eher zu einer gefälligen Übersteuerungs-Pose, was sich am Kurvenausgang durchaus gut macht. Powerslides wird das Fahrwerk nach allen Kräften vermeiden, zumindest wenn die Straßen trocken sind. Dennoch verhält sich der neue Bentley deutlich agiler, als man zunächst erwartet hätte. Nur wenn man hart und kurz vor dem Einlenken in die Bremsen geht, spürt man die gewaltige Masse. Die rund 12.000 Euro für die Keramikbremsen sind in jedem Fall eine gute Investition.



Das Sprint-Training am Rande der Wüste frisst natürlich eine Menge Sprit. In Oman, wo man einen 90-Liter-Tank für etwas mehr als 20 Euro ausfüllen kann, ist das kein Problem. Wohl aber in Europa, wo ein Durchschnittsverbrauch von 16,5 Litern auf 100 Kilometer und 384 g/km CO₂-Emissionen saftige Rechnungen versprechen. Der Motor kann alternativ auch mit 85 Prozent Ethanol betankt werden. Dabei wird zwar das Fahrgefühl nicht beeinträchtigt, dafür wandert die Tanknadel jedoch noch einmal 30 Prozent schneller gen Null. In meiner Heimat Großbritannien keine ernsthafte Lösung.

Helfen würde das Achtgang-Getriebe des Bentley Mulsanne, doch momentan kann es die Drehzahlkurve des W12 schlicht nicht verarbeiten. Das für 2011 angekündigte, sparsamere V8-Modell verspricht Besserung. Bis dahin schaltet die Sechsgang-Automatik zwar schnell, aber nicht immer ganz weich. Die Schaltpaddel erlauben dafür neuerdings, beim Herunterschalten einzelne Gangstufen zu überspringen. Für die Qualität der Dämpfer sind die glatten Straßen von Oman derweil kein wirklich anspruchsvoller Testparcours. Zwischen der komfortabelsten und der härtesten Einstellung der Luftfederung ist kaum ein Unterschied zu spüren. Ein cleverer Trick ist jedoch, dass bei höheren Geschwindigkeiten die Front um 100 Millimeter und das Heck in 150 Millimeter abgesenkt werden. Die aufgestellte Schnauze bietet sich laut Bentley aus aerodynamischen Beweggründen an.





Aus ingenieurstechnischer Sicht ist der neue Bentley Continental GT sicherlich ein Wunderwerk des Kräfte-Managements. Der Grundpreis von 154.600 Euro wird jedoch vor allem durch den eindrucksvollen Innenraum gerechtfertigt. Schnell ist man natürlich versucht, weitere Unsummen in ein nochmals besseres Soundsystem von Naim, ein „Driving Specification“-Paket mit Diamantnähten für die Sitze und 21-Zoll-Felgen oder eine der weiteren, zahllosen Personalisierungsoptionen zu investieren. Ansonsten verströmen Leder, Holz oder Aluminium das Gefühl, seit dem Vorgänger noch einmal an Qualität gewonnen zu haben. Die Mischung aus Luxus und Sportlichkeit trifft das, was man von einem Bentley erwarten darf. Wer sich als groß gewachsener Mensch schon einmal auf die Rücksitze des alten Continental GT bezwängt hat, wird sich zudem über die ausgehöhlten Rückenlehnen der Vordersitze freuen, die im Fond erstmals Platz für die Knie gewähren.



Auch den Blick unter die Motorhaube müssen die Kunden nicht scheuen. Statt aufgebläserer Plastik-Abdeckungen oder comichaften Motorattrappen erblickt man hier die pure, wunderschöne Technik. *What you see is what you get.* Und ich muss zugeben: Solch eine anmutige Öleinfüllstützen-Abdeckung habe ich vorher noch nie gesehen. Und auf solche Details kommt es bei einem Bentley schließlich ebenfalls an.

Text: [John Simister](#) (aus dem Englischen von Jan Baedeker)
Fotos: Bentley

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bentley-continental-gt-die-w%C3%BCste-bebt>
© Classic Driver. All rights reserved.