

CLASSIC DRIVER

Bentley Continental GT Speed: Grüne Welle

Lead

4.000 Liter Luft pro Sekunde einsaugen, beim Bremsen ein Einfamilienhaus beheizen: Der neue Bentley Continental GT Speed hat viele ungeahnte Qualitäten. Letztlich geht es aber weiterhin nur um eines – die ganz große Welle.

„He’s a Jolly Good Fellow“ – und das bereits seit zehn Jahren. Im Herbst 2002 wurde der Bentley Continental GT in Paris vorgestellt und von Publikum und Presse gefeiert. Und schon kurz darauf konnte man sich auf den Prachtstraßen von Kensington, Beverly Hills und Ginza mit keinem anderen Wagen mehr blicken lassen. Die Continental-Reihe wurde zum Zugpferd des Erfolges bei Bentley, rund 26.000 Mal verkaufte sich das Zwölfzylinder-Coupé. Mittlerweile ist die zweite Generation auf der Straße. Und mit dem neuen V8-Modell auch eine leichtere, sparsamere und zeitgemäßere Alternative. Doch der mächtige Sechsliter-Twin-Turbo-W12 läuft weiter – schließlich ist Bentley derzeit der größte Hersteller von Zwölfzylindermotoren weltweit – und erhält nun erneut ein umfassendes *Speed Treatment*.





Gut 100 Farben bietet Bentley für seinen Kontinentalexpress. Warum also statt *Anthracite* oder *Gunmetal Grey* nicht einmal ein exotischerer Ton? Für unsere Fahrt durchs herbstliche Berchtesgadener Land wählen wir ein knackiges *Apple Green* mit schwarzem Interieur. Ungewöhnlich, aber nicht unpassend. Ansonsten ist der neue Speed von einem normalen GT nur für geübte Beobachter zu unterscheiden: Dunkler Grill, Chromleisten, spezielle Endrohre und 21-Zoll-Felgen sowie die W12-Badges an den Flanken sind die einzigen Hinweise auf den mindestens 204.000 Euro teuren Geschwindigkeits-Cocktail. Dafür kann sich der Fahrer jedoch über ein serienmäßiges Mulliner-Ausstattungspaket freuen. Und auch das neue 8-Zoll-Display mit 3G-Anbindung und Zugriff auf Google-Maps ist im Preis enthalten. Weiteren Personalisierungen sind allerdings keine Grenzen gesetzt – derzeit amüsiert man sich in Crewe etwa über einen pinkfarbenen Hello-Kitty-Bentley für einen asiatischen Kunden.





Andere Autos haben eine Drehmomentkurve, der GT Speed hat ein Drehmomentplateau. Ab dem ersten vorsichtigen Tritt auf's Gaspedal reitet man auf einer schier endlosen Schubwelle – schon ab 2.000 Touren stehen 800 Nm Gewehr bei Fuss, nach 4,2 Sekunden ist man bei Tempo 100. Natürlich ist das Zwölfzylinder-Coupé kein Leichtgewicht, schon unbetankt und unbeladen bringt der Luxus-GT gute 2,3 Tonnen auf die Waage. Doch die Massenbeschleunigung macht auch den Reiz des Topmodells aus, kein anderer Sportwagen liegt so satt, breit und stabil auf der Straße. Statt den 575 PS des Serien-GTs leistet der Speed-W12 beeindruckende 626 PS und zieht bei freier Bahn mühelos bis 330 km/h, was ihn de facto zum schnellsten Serien-Bentley aller Zeiten macht.





Pro Sekunden schießen dann 4.000 Liter Luft durch den Kühler und der ausfahrbare Spoiler drückt das Heck mit zusätzlichen 125 Kilogramm Anpressdruck auf den Asphalt. Dank einer neuen Dämmung kann man aber auch im Grenzbereich noch gepflegte Konversation betreiben, im Cockpit bleibt es ruhig wie in einem englischen Herrenclub. Wo man derartige Geschwindigkeiten heute noch ausfahren soll, ist derweil nicht ganz klar. Gerade für die Kunden in den USA und in China, die einen Großteil der Speed-Modelle kaufen werden und keine *German Autobahn* in Reichweite haben, geht es wohl um die beruhigende Gewissheit: Theoretisch kann ich fast jeden Porsche oder Ferrari abhängen.





Als „Grand Tourer auf Speed“ muss das neue Continental-Flaggschiff die Brücke schlagen zwischen Supersport-Territorium und First-Class-Lounge. In diesem Sinne werden die Charakterschwankungen quasi auf Knopfdruck geliefert: Wechselt man vom Komfortmodus „D“ ins sportliche „S“, beginnt das Abgassystem zu röhren wie ein Rudel südbayerischer Rothirsche in der Brunft. Auch das Gaspedal ist mit einem Mal sensibler, die Federung wird straffer und die Lenkung direkter. Für die scharfen Kehren und Serpentinien am Obersalzberg ist der Modus ideal, die witterungsbedingten Risiken von Regen und Laub werden derweil vom Allradsystem eingefangen. Dennoch ist die 2-in-1-Strategie immer ein Kompromiss: Im Sportmodus etwa ist es störend, dass die sonst exzellente Achtgang-Schaltung wie eine Anstandsdame immer wieder zurück in den Automatikmodus schaltet, während das Zwischengas-Grollen im Komfortmodus jeden leisen Auftritt vor der Oper vereiteln würde.

Galerie

Enthält Video

Has video

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/bentley-continental-gt-speed-grune-welle>

© Classic Driver. All rights reserved.