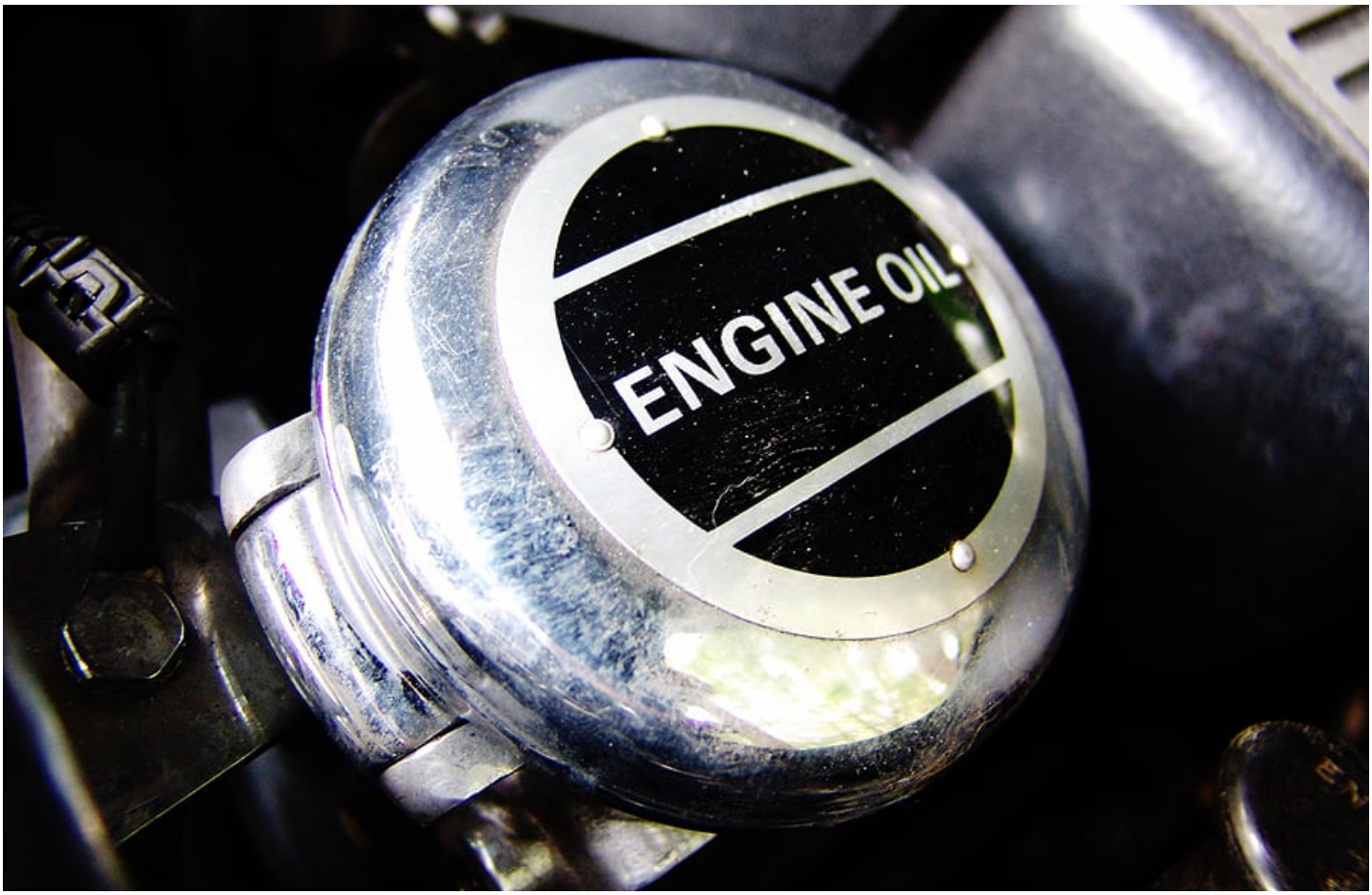
Bentley Arnage Red Label: Geschüttelt, nicht gerührt

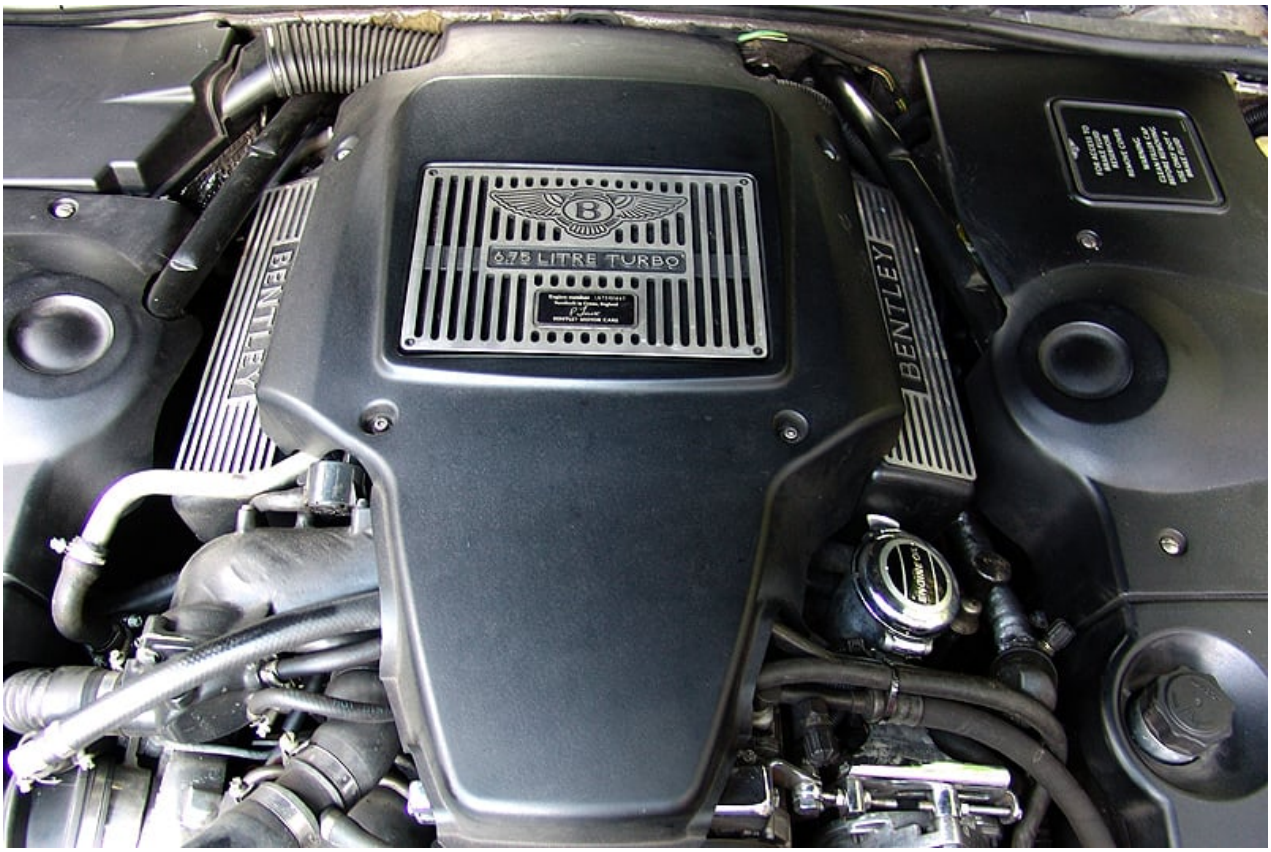
Lead
Bentley oder Rolls-Royce? Die jeweils bevorzugte Marke gilt natürlich als das Optimum, zweifellos. Und doch könnte so manch ein Rolls-Royce-Fahrer nach unserem Bericht in Versuchung geraten, das Steuer einmal selbst in die Hand zu nehmen und eine Runde im Bentley Arnage Red Label zu drehen.

Um es vorweg zu nehmen: Der Arnage Red Label ist ein unglückliches Opfer des Scheidungskrieges seiner Erzeuger. Geboren als waschechter Brite, geriet er im Laufe der endgültigen Auflösung des britischen Automobil-Empires zwischen die Fronten der Kriegsgewinner. Zunächst setze BMW alles daran, dem traditionsbewussten Briten die Macken und Marotten mit bajuwarischer Präzision auszutreiben. Das hieß nichts anderes, als Motor, Elektrik und diverse Schalter aus dem großen BMW-Fundus zu verwenden. Eine lohnende Investition, denn der Bentley gab sich damit ungewohnt zuverlässig, doch leider auch im Detail so charismatisch wie ein bayrischer Finanzbeamter. Das, was für Fünfer oder Siebener BMW gut genug war, wollte einfach nicht so recht zum speziellen Nimbus des Arnage passen. Es war an Volkswagen, diesen vermeintlichen Makel auszutreiben. Und so blieb im Arnage Red Label kaum etwas beim Alten als die gestrenge bayrische Stiefmutter das Haus Bentley verließ.

Auf der Suche nach Leistung, dem Differenzierungsmerkmal des Red vom weiterhin erhältlichen Green Label, begab sich das Einsatzteam der Wolfsburger in den Keller von Bentley. Aus besseren Tagen fand sich dort der in seinem Ursprung seit 1959 nahezu unveränderte Achtzylinder mit 6,75 Liter Hubraum. In Verbindung mit einem Turbolader samt Ladeluftkühler brachte es das Aggregat bereits im Continental auf 835 Nm bei 2.100/min, die mittels eines Viergang-Automatikgetriebes die Hinterachse antrieben. Genug, um auch den Arnage Red Label zu beflügeln. Eine neue Vorderachse und eine erheblich verstärkte Bremsanlage mit mächtigen 348 mm Scheiben unter den exklusiv für den Red Label angefertigten 18-Zoll-Ronal-Alurädern sorgten auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein souveränes Fahrverhalten und ein hohes Maß an Sicherheit.

Den größten Aufwand für die Entwickler in Crewe bedeutete es jedoch, das in die Jahre gekommene Aggregat mit viel Elektronik fit für die im Erscheinungsjahr 1999 geltenden Abgasbestimmungen zu machen. Ein Unterfangen, was angesichts der vielen unterschiedlichen Adaptionen geraume Zeit in Anspruch nahm.


ENGINE OIL


6.75 LITRE TURBO
BENTLEY
BENTLEY

In Hinblick auf die Karosserie sparte Volkswagen ebenfalls nicht mit Innovationen. So wurde die Bodengruppe für eine bessere Verwindungssteifheit verstärkt und so umgestaltet, dass die Fondpassagiere geringfügig mehr Platz bekamen. Zur Krönung bekam der Arnage Red Label zudem eine zeitgemäße Navigation und durfte zum Modelljahr 2001 sogar noch wachsen. Nach dem Motto „Länge läuft gut“ wuchs die Version mit verlängertem Radstand um 25 Zentimeter. Trennscheibe, Bar und hintere Einzelsitze waren da nur noch Formsache.

Bis 2002 durfte der 405 PS starke „fliegende Salon“ im Programm bleiben, dann musste er dem noch schnelleren Arnage T Platz machen, der auf den traditionsreichen Namenszusatz „Red Label“ verzichtete, dafür aber mehr Leistung bei gleichzeitig verringertem Schadstoffausstoß bot. Ach ja, quer Fahren ging mit ihm auch nicht mehr, denn mit aller Moderne zog auch das ESP in den Bentley ein. Eigentlich schade, wenngleich so zumindest im Martini-Glas im Fond wieder Ruhe einkehrte.

Der Bentley Arnage Red Label wurde Classic Driver vom Händler Steenbuck Automobiles, dem Experten für hochwertige Klassiker in der Lüneburger Heide, zur Verfügung gestellt. Zum aktuellen Angebot des Händlers klicken Sie hier.

Fotos: Mathias Paulokat

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bentley-arnage-red-label-gesch%C3%BCttelt-nicht-ger%C3%BChrt
© Classic Driver. All rights reserved.