

CLASSIC DRIVER

Bentley Brooklands

„Wie Wellenreiten!“ So beschreibt Bentley Chefsingenieur Dr. Ulrich Eichhorn das Fahrerlebnis im neuen Bentley Brooklands. Er erweist damit dem neuen Coupé mit sagenhaftem Drehmoment von 1.050 Newtonmeter seine Referenz - und er übertreibt nicht: Der 2.655 Kilogramm schwere Viersitzer entpuppt sich als äußerst vitaler Zwischensprinter.

Zahlen sind bei solch einem Fahrzeug eigentlich sekundär. Wir nennen Sie trotzdem: Die Höchstgeschwindigkeit des neuen Bentley Brooklands liegt bei 184 Meilen, umgerechnet 296 km/h. Dr. Ulrich Eichhorn sagt es mit einem bedeutenden Augenzwinkern: „Normalerweise übertreffen Testfahrer sogar unsere genannten Maximalarken.“ Ok, Dr. Eichhorn, Nachricht verstanden.

Mit einer auf nur 550 Fahrzeuge limitierten Produktion entsteht der neue Bentley Brooklands auf der bewährten Plattform der Arnage- und [Azure-Baureihen](#). Der Brooklands kann somit als eines der weltweit exklusivsten Fahrzeuge überhaupt angesehen werden. Stopp! Wenn Sie bereits jetzt denken, dass Sie den haben müssen, sollten Sie später weiterlesen, schnell die frisierten Skater unter schnallen und zum Bentley-Händler fliegen. 500 Autos sind vom Brooklands schon verkauft. Die Auslieferung beginnt frühestens Ende nächsten Jahres.



Sein [Debüt](#) feierte das Fahrzeug vergangenes Jahr in Genf. Doch die Weltpresse musste sich weitere zwölf lange Monate gedulden, um endlich hinter das Steuer des neuen Flaggschiffes zu gelangen. Angetrieben durch den derzeit stärksten Bentley-V8-Motor - ein 6,75 Liter mit Bi-Turbo-Aufladung, der auf den schon legendären Achtzylinderblock zurück geht - verspricht der große Gleiter in der Tat viel. Weit über 500 PS liegen hier bereits bei 4.000 Touren an. Das maximale Drehmoment von 1.050 Newtonmetern soll bereits bei 3.200 Umdrehungen wirken.







Bestandsaufnahme: Das Sonnenlicht eines späten Nachmittags in der Toskana streicht über den Bentley Brooklands. Die Linien des Zweitürers gehen eindeutig auf den [Azure](#) zurück. Er zeigt mehr als nur einen Hinweis auf die großen Coupés der 1950er und 60er Jahre, dem Bentley S2 Continental Coupé. Auch die späten Continental R- und S-Serien aus den 1990er Jahren erkennen wir wieder. Ein Paar Rundleuchten in der Front flankieren den dunklen Matrix-Grill. Dieser ist vom Laser geschnitten und von Hand gefinisht. Der Grill wird optional vom fliegenden „B“ gekrönt. Bei einem Aufschlag verschwindet es schlagartig in der Frontmaske.

Die makellose Lackierung korrespondiert hervorragend mit den wohl gesetzten Akzenten aus poliertem Edelstahl. Die Karosserie zeugt aus allen Winkeln von großer Handwerkskunst. Beispielsweise von 130 Stunden Handarbeit beim Finish, rund 6.000 von Hand gesetzten Schweißpunkten und zusammen genommen gut 15 Metern Schweißnähten.



Das Profil des Bentley Brooklands signalisiert vor allen Dingen eines: Platz – im Innenraum. Das Coupé verfügt über den größten Sitzbereich in der zweiten Reihe, den ein Serien-Coupé jemals anzubieten hatte. Mit eigenen „Rücksitzerfahrungen“ können wir dies bestätigen. Für den Innenraum mussten nicht weniger als 16 Rinder ihre Häute lassen. Alles ist mit Leder ausgekleidet. Zahlen, die faszinieren: 484,5 Meter Nähte, exakt 43,507 Stiche und zehn Quadratmeter Wurzelholz verleihen dem Bentley seine einzigartige Klasse. Und das sind erst die Basisdaten. Richtig exklusiv wird es bei Bentley bekanntlich erst mit dem Mulliner Paket. Der Durchschnittskäufer bei Bentley – so es diesen denn wirklich gibt – investiert gerne weitere 30.000 Pfund Sterling ins Packaging. Diese kommen dann zum Grundpreis des Brooklands noch hinzu. Und der liegt bei 230.000 Pfund Sterling – umgerechnet circa 345.000 Euro. Damit ist der Bentley in bester Gesellschaft: In dieser Preislige spielt auch das neue [Rolls-Royce Phantom Coupé](#).



Kommen wir zur zentralen Frage: Was steckt hinter den monströsen Zahlen und kann man diese Leistung wirklich hemmungslos in Vortrieb umsetzen? Wir haben Glück und Dr. Eichhorn auf dem ersten Teil der Ausfahrt durch die Hügellandschaft der Toskana als unseren persönlichen Chauffeur an Bord. Augenscheinlich ist er nicht nur ein guter Ingenieur, sondern mindestens ein ebenso guter Fahrer. Kaum haben wir die Tore der Hotelzufahrt passiert, geht es hinein in die Hügelketten. Eichhorn punktet den 5,4 Meter langen Brooklands durch die Wendepunkte des kurvigen Geläufs – und dies mit beeindruckender Geschwindigkeit.







Der Brooklands scheint manch Gesetz der Fahrphysik außer Kraft zu setzen. Man merkt zwar zu jeder Zeit, dass man ein großes Fahrzeug bewegt, jedoch stehen kundige Helfer bereit: eine vorzügliche Federung, Kraft, eine präzise schaltende Sechsgang-Automatik und Bremsen mit geradezu triumphaler Verzögerung. Überhaupt – diese Bremsen! Der Brooklands besitzt – optional – die größten serienmäßigen PKW-Bremsscheiben der Welt: 420 Millimeter im Durchmesser vorn, 356 Millimeter hinten – jeweils sorgsam gelocht und aus einem Carbon / Silizium Verbund gefertigt. Achtzylinder-Festkolben-Bremsen wirken auf die Scheiben ein und ermöglichen maximale Ausbeute der Motorleistung.



Beim Starten fällt unmittelbar das tiefe Motorrollen auf. Jener Bentley typische Turbo-Klang klingt hier doppelt beeindruckend und verspricht nicht zuviel: Das Fahrzeug punktet mit seiner Leistung und einem packenden Feedback. Auf Wunsch zeigte sich der Brooklands auf den Autobahnen der Toskana jedoch auch flüsterleise. Die Ingenieure aus Crewe haben ausgezeichnete Arbeit abgeliefert: wer auf „Sport“ schaltet, erlebt eine komplett andere Dämpferabstimmung und wer das ESP deaktiviert, darf die speziell für den Brooklands entwickelten Pirelli Reifen als Klangkörper nutzen. In Kürze soll es auch Winterreifen für den Brooklands geben – also, die Satelliten-Navigation kann schon einmal Klosters, St. Moritz und Gstaad in die Vorauswahl nehmen.

Besondere Freude bereitet im Bentley Brooklands folgende Übung: Das Tiptronic Getriebe auf „manuell“ schalten, dann den sechsten Gang einlegen und von der Ortsgeschwindigkeit vehement hochziehen. Der Motor zieht den Wagen wie von einem Kraftstrom gelenkt, durch alle Drehzahlbereiche. Näher kann man linearer Kraftentfaltung kaum kommen. Der Wagen federt zudem nur wenig ein, kaum Nick- oder Wankbewegungen der Karosserie bei Kurvenfahrten oder Geschwindigkeitswechsel; nur der Bug hebt sich beim Beschleunigen sanft. „Das ist das Take off Feeling, das jedem Bentley innewohnt“, gibt Eichhorn Auskunft. „Das ist beabsichtigt.“



Kein echter Fahrbericht in dieser Klasse ist vollständig ohne einen Kommentar bezüglich der Umweltverträglichkeit eines solches Fahrzeugs. Wir sagen es so: Der weltweite Effekt von nur 550 Bentley Brooklands dürfte absolut gering sein. Und die Chance, dass ähnliche Fahrzeuge dieser Klasse mit größerer Stückzahl in nächster Zukunft gebaut werden dürften, ist ebenfalls ausgesprochen klein. Der Brooklands bietet somit den wirklich wohlhabenden Zeitgenossen die Gelegenheit zu einem raren aber ausdrucksstarkem Statement: „Dies ist mein Fahrzeug und ich bekenne mich dazu. Ich genieße jeden Augenblick hinter dem Steuer.“ Wir versprechen: Das werden auch Sie!

Text: [Steve Wakefield](#)

Aus dem Englischen von: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Bentley Motors

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

