

CLASSIC DRIVER

Bentley Continental Flying Spur



Avantgardistische Galerien für finnische Videokunst, Haute Couture mit Ostblock-Chic in versteckten Hinterhof-Boutiquen, konspirative Nachtclubs für schöne Diplomantentöchter, experimentelle organische Restaurants, burleske Varietés und geheime Spielkasinos - wer im neuen Berlin das Besondere sucht, wird bestens bedient. Als hätte man nach der Wende einen großen Magneten für kreatives Potenzial angeknipst, zieht die ehemals geteilte Stadt an der Spree heute Konzeptkünstler und Konzernlenker gleichermaßen in ihren Bann; sie überstrahlt mit ihrer ganz eigenen Mischung von visionärer Aufbruchsstimmung und nostalgischer Geschichtsträchtigkeit sogar die Anziehung klassischer Weltmetropolen wie Paris oder London. „Berlin is Queen“, flüstert man selbst in der Britischen Botschaft in der Wilhelmstraße.



Tradition und Zukunft treffen auch in den Hallen des Bentley European Head Office mit Sitz Unter den Linden 21 in einer polarisierenden Mischung aufeinander. So wie Berlin als Stadt ein neues Kapitel europäischer Geschichte verkörpert, so steht auch die britische High-Class-Marke an einem Wendepunkt: Auf der einen Seite wirft das ideelle Firmenerbe mit seinem übermächtigen Anspruch an Exklusivität und Individualität seinen schweren Schatten, auf der anderen Seite nötigen die harten Anforderungen an eine Automobilmarke des 21. Jahrhunderts zu Kompromissen, eröffnen mit internationaler und klassenübergreifender Zusammenarbeit aber auch großes Potenzial.



Seit sich das - vom kontinentalen Mutterkonzern Volkswagen finanzierte - Bentley Continental GT Coupé in großen Stückzahlen verkauft, scheint man im Hauptsitz im englischen Crewe das Blut der solventen, Momentan noch Audi, BMW und Mercedes fahrenden Masse geleckt zu haben. Mit der passenden Luxuslimousine Continental Flying Spur konzentriert sich Bentley nun ernsthaft auf ein größeres Marktsegment. Doch welche Auswirkungen hat diese veränderte Ausrichtung auf den Mythos des unerreichbaren, fast metaphysischen Luxusgeschöpfes? Ein Wochenende mit dem Bentley Continental Flying Spur in den Straßen von Berlin hat uns nicht nur die Augen geöffnet.



Es dämmt bereits, als unsere Test-Limousine mit dem Fotografen Sascha Jean-Michel Melein als kundigem Stadtführer an Bord wie eine gewaltige Yacht auf die erstaunlich leere Friedrichstraße rollt. Ein erster, vorsichtiger Tritt aufs Gaspedal lässt die Köpfe und Kameras, eben noch auf den stadtbekanntem Bugatti Veyron im Showroom der Volkswagen-Zentrale gerichtet, herumschnellen und gibt einen Vorgeschmack auf 560 PS, 650 Newtonmeter und der sprichwörtlich brachialen Bentley-Beschleunigung. Alle Ampeln springen auf Grün; Unter den Linden, Staatsbibliothek, Humboldt-Universität, Oper, Museumsinsel, der sterbende Palast der Republik fliegen im Zeitraffer vorbei. Erst am Alexanderplatz, im Schatten des Fernsehturms, wechselt mein Fuß auf die Bremse, Stillstand, abrupt. Die Autobahn ist erst morgen dran, mahne ich mich selbst, heute steht der Komfort im Zentrum unserer Aufmerksamkeit.



Schon die Farbauswahl grenzt an Bestechung: Außen tiefes dunkelgrün, innen kakaobraunes, duftendes Leder, dazu glänzendes Edelholz. Als Dank ersparen wir uns den kleinkarierten Detailabgleich mit dem Volkswagen-Teilekatalog. Das Cockpit stimmt im Großen mit dem Continental GT Coupé überein, der Fahrersitz schmiegt sich elektronisch detailliert angepasst um den Testpiloten, das Lenkrad gleitet leicht durch die Finger, alle Instrumente und das Infotainmentsystem sind bestens ablesbar, die Mittelkonsole teilt Steuer- und Backbordseite in elegantem Schwung. Die 30 Zentimeter mehr an Radstand gegenüber der zweitürigen Coupé-Basis macht sich vor allem im Fond bezahlt: Fährt man die beiden elektrischen Rücksitze in die Liegeposition, kann man das Doppelzimmer im Adlon getrost stornieren. Ein weiterer Vorteil ist die großzügige Serienausstattung – Nachrüstung ist somit kein Muss wie bei S-Klasse und Co, sondern nur noch eine Frage des individuellen Geschmacks, bei dem der Hausveredeler Mulliner gern beratend unter die Arme greift.



Die Nacht an Bord des Bentley Continental Flying Spur scheint unwirklich: Wir gleiten über regennassen Hauptstadtasphalt; lange, rausgeputzte Menschenglangen vor den Clubs und Bars von Mitte verknüpfen sich zum beeindruckenden Surround-Klang des Audiosystems zu einer atmosphärischen Endlosschleife, die Massagefunktion der Rücksitze raubt den letzten Schein von Realität. Am nächsten Morgen weckt früh das Telefon, ein befreundeter Automobil-Designer lädt zum Besuch im Design Center der Volkswagengruppe in Potsdam. Er empfiehlt, die Autobahn zu nehmen. Ich bin sofort hellwach. Sekunden später stehe ich geduscht, befrühstückt und mit kribbelndem Gasfuß in der Garage des Ritz Carlton und betrachte voller Ungeduld den markanten Matrix-Kühlergrill, die runden Scheinwerfer, die glatten Flächen und fließenden Linien der – laut Pressetext – schnellsten Serienlimousine aller Zeiten.



Schon die kurze Autobahnauffahrt beschert einen wahren Glücks-Cocktail aus Adrenalin und Endorphinen: Das Sechsliter-Twinturbo-W12-Triebwerk scheint in seinem vorherigen Leben eine Boeing 747-500 mit Schub versorgt zu haben, das beeindruckende maximale Drehmoment von 650 Nm ist bereits bei 1500 Umdrehungen erreicht, die Tachonadel schnellt zielstrebig an der 150 km/h Marke vorbei, die Sechsgangautomatik schaltet geschmeidig und presst die Kraft innerhalb von Millisekunden mit voller Wucht auf alle vier Räder des Zweieinhalb-Tonnen-Kolosses. Dank permanentem Allradantrieb und Luftfederung ist aber nicht nur das Handling ein Genuss, sondern auch das Beschleunigungsgefühl im Fond eine einzige Freude. Eleganter kann man wohl nicht zum Grinsen gebracht werden.





Das Tachoblatt bietet verführerische 305 km/h und ich sinniere kurz über die Relevanz meines Führerscheins – nach diesem Auto will ich sowieso nichts anderes mehr fahren, entscheide mich dann jedoch, statt der Vmax lieber die Schaltwippen zu erkunden und klicke mich zwei Gänge herunter. Der Zwölfzylinder brüllt wie bei einer Notlandung mit Umkehrschub, vor mir wechselt ein roter Porsche erschrocken auf die rechte Spur. Ich trete erneut aufs Gas, der Bentley wird nach vorne gerissen, aus den Surround-Boxen klimpern entspannte Freejazz-Variationen, ich schalte die Massagefunktion der Sitze ein. Auf Höhe der Ausfahrt Potsdam glaube ich einen leisen Knall zu vernehmen. Die Schallmauer, wie ich annehme.



Im Vorhof des Design Centers angekommen, werde ich von meinen alten Überlegungen zu Tradition und Zukunft heimgesucht. Mit den neuen Continental-Modellen - dem GT, dem Flying Spur und demnächst auch dem Cabriolet GTC - schlägt Bentley neue, breitere Pfade ein. Zwar wird auch der gewaltige Bentley Arnage noch gebaut, die Zukunft der Marke scheint jedoch den gemäßigeren Modellen zu gehören, die mit verwandten Plattformen günstiger produziert werden können. Dass der Bentley Continental Flying Spur jährlich rund 5.000 Mal gebaut werden soll und mit 170.000 Euro nur noch einen Bruchteil des Arnage kostet, schlägt sich überraschenderweise weder auf die Qualität des Designs, noch die legendäre Handwerkskunst wieder. Vielmehr scheint man bei Bentley mit viel Verstand und Feingefühl einen Weg gefunden zu haben, die Vorteile der neuen Verwandtschaft mit Volkswagen zielgenau abzuschöpfen und das große Erbe von Sport und Eleganz für die erfolgreichen Videokünstler, Diplomantentöchter und Gentleman-Driver des 21. Jahrhunderts neu zu entwerfen. Der fabelhafte Bentley Continental Flying Spur, ja die gesamte Continental-Serie ist dabei erst der Anfang.



Wir danken unserem Lotsen und Fotografen Sascha Jean-Michel Melein für seine Zeit und kreative Energie. Sascha Jean-Michel Melein hat unter anderem für DaimlerChrysler, Max, Stern und das Team von Kay Degenhard fotografiert und lebt heute in Berlin Charlottenburg.

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Sascha Jean-Michel Melein, Jan Baedeker

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[*Jetzt kostenlos abonnieren!*](#)

Galerie

