

# CLASSIC DRIVER

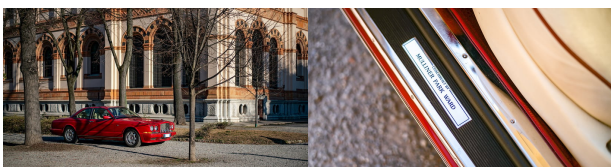
## Ein Hoch auf Bentleys extravaganteste Epoche – die Neunzigerjahre

### Lead

Bentley wird 100 Jahre alt. – und der Mailänder Modeunternehmer Guglielmo Miani feiert seine geliebten Bentley Continental Coupés aus den 1990er Jahren mit einem eigenen Concours am Comer See und einem prächtigen Bildband. Hier lesen Sie vorab das Vorwort von Jan Baedeker



Wenn in der automobilen Welt von heute noch ein Fünkchen klassischer Zivilisation glimmt, dann sind es wahrscheinlich die Scheinwerfer eines Bentleys, die einem durch den Londoner Nebel entgegen erscheinen. Denn schließlich hat die große englische Marke in den vergangenen 100 Jahren nicht nur einige der distinguiertesten Automobile gefertigt, für die man sein Vermögen stilvoll verpulvern konnte – sondern auch ihre Spuren im kollektiven Unterbewusstsein hinterlassen. Kaum eine anderer Hersteller kann auf ein solches Repertoire langlebiger Bilder, Assoziationen und Emotionen zurückgreifen. Flüstern Sie einmal das Wort "Bentley" in der Bar des Ritz oder am Swimmingpool des Chateau Marmont, und die Wissenden um Sie herum werden ganz unvermeidlich den schweren Duft des Connolly-Leders wittern, die Reflektion eines blassen englischen Wolkenhimmels im polierten Walnusfurnier vor dem inneren Auge sehen und die Welle des Drehmoments zu spüren glauben, die ihre Körper nach vorne mitreißt wie ein startender Jet auf dem Runway. Wer jemals in seinem Leben das Vergnügen hatte, einen Bentley zu beschleunigen, wird diese Erfahrung in seinem Leben nicht mehr vergessen.



Als ich im Jahr 2001 als junger Redaktionspraktikant bei Classic Driver zu arbeiten begann, wurde ich einmal losgeschickt, um den zweifarbigem Bentley Continental R unseres Herausgebers von der Inspektion abzuholen. Ich kann mich nicht mehr erinnern, ob ich den Mechanikern oder dem Hamburger Stadtverkehr die Schuld für meine dreiste Verspätung gab – doch ich brauchte für die Überführungsfahrt fast den ganzen Tag, obwohl die Werkstatt nur wenige hundert Meter von unserer Redaktion entfernt lag. Dieses Gefährt war kein Auto, wie ich es bisher gekannt hatte. Wie ich so entlang der Elbe dahinblubberte, fühlte der Bentley sich viel mehr wie ein Speedboat an, dessen Nase sich beim Beschleunigen und Bremsen über der Bugwelle hob und senkte. Und trat man das Gaspedal etwas beherzter in den hochflorigen Teppich, verwandelte sich das Boot in eine Dampflokomotive, die von einem pyromanischen Heizer immer weiter befeuert wurde. Noch wusste ich nichts über die legendären "Bentley Boys" oder den 6,75 Liter großen V8-Motor, der fast ein halbes Jahrhundert lang zum Einsatz kam – und doch war ich auf den Geschmack gekommen.



Auch nach 100 Jahren ist Bentley noch immer das distinguierteste Fortbewegungsmittel, das ein kultivierter und lebenshungriger Gentleman wählen kann. Wer zwischen St. Tropez und Sankt Moritz die alten Geister der internationalen Hautevolée beschwören möchte, könnte sich für seine Kontinentalreisen keinen besseren, schnelleren und raffinierteren Grand Tourer aussuchen. Das digitale Jetset des 21. Jahrhunderts mag zwar in schwarzen Uber-Taxis durch die Metropolen der Welt brausen und seine

Mitfluggelegenheit im Privatjet per Smartphone-App buchen, doch seien wir einmal ehrlich: ein Bentley ist das einzige Fortbewegungsmittel, das die nach Whiskey und Leder duftende Erhabenheit eines britischen Members' Clubs mit der atemberaubenden Geschwindigkeit eines Skeleton-Schlittens verbindet, der sich beim Cresta Run in den Eiskanal stürzt. Es gibt keinen Ersatz.



Und dann ist da natürlich die antike Mythologie der Marke, die nun im Rahmen des einhundertsten Geburtstages in aller Welt gepredigt wird. Da sind wie unvergesslichen "Bentley Boys", die zwischen 1924 und 1930 gleich fünf Mal die 24 Stunden von Le Mans gewannen und ihre Erfolge so ausgelassen feierten, wie die Playboys, die sie nun einmal waren – und mit ihren vom Rennen dreckverkrusteten Boliden den Ballsaal des Savoy in London stürmten. Da ist Ettore Bugatti, der die unschlagbaren Blower Bentleys widerwillig als "schnellste Lastwagen der Welt" verschmähte. Und dabei nicht einmal unrecht hatte. Da ist Ian Fleming, der seinen Romanhelden James Bond in seinem Agententhiller *Casino Royale* hinter das Steuer eines Bentley setzte – und Sir Roger Moore, der seinen Turbo R am liebsten durch die Serpentina der Schweizer Alpen lenkte. Und dann gibt es natürlich noch Keith Richards, der den Fesseln der Zivilisation (und dem langen Arm der britischen Steuerfahnder) nach Marrakesch entflieht – an Bord von "Blue Lena", seinem Bentley S3 Continental Flying Spur.

Doch trotz alles Ruhmes, trotz der zahllosen Draufgänger und kühnen Gentlemen, die stets fleißig am Mythos der Marke Bentley strickten, waren die letzten 100 Jahre keineswegs eine einzige große Erfolgsgeschichte. Durch den Wall Street Crash und die große Depression in den Konkurs gezwungen, musste W. O. Bentley mit ansehen, wie seine Firma von Rolls-Royce übernommen wurde. Und nachdem 1955 die Produktion des bahnbrechenden Bentley R-Type Continental eingestellt wurde, waren die einst so stolzen Automobile mit dem geflügelten B auf dem Kühlergrill nicht viel mehr als mit anderem Markenlogo versehene Rolls-Royce, die sich bloß noch in homöopathischen Dosen verkauften. Gegen Ende der 1970er Jahre trugen nur noch fünf Prozent der Neuwagen, die in Crewe gefertigt wurden, das Bentley-Emblem. Die Marke war so gut wie tot.



Doch was folgte war nicht das Ende, sondern eines der gewagtesten Comebacks der Automobilgeschichte. Inspiriert vom eigenwilligen Motorradrennfahrer Barry Sheene, der das Sakrale begangen hatte, seinen Rolls-Royce mit Aluminiumrädern von Campagnolo, breiteren Reifen und sogar einem Spoiler zu individualisieren, begannen die Designer in Crewe darüber nachzusinnen, ob man die sportliche Tradition von Bentley nicht wiederbeleben konnte, um den beiden Marken wieder zu mehr Eigenständigkeit zu verhelfen. Mithilfe eines kraftvollen Turbomotors, der ursprünglich für den Rolls-Royce Camargue entwickelt worden war, ließen sich Bentleys Limousinen in den 1980er Jahren tatsächlich wieder in dynamischere Gefilde steuern und erste große Erfolge erzielen. Im Jahr 1991 kehrte Bentley mit dem Continental R schließlich ganz zu seinen Wurzeln und dem Erbe der dröhnenden Zwanzigerjahre zurück. Das "silent sports car" von einst war wieder da.



In den folgenden Jahren der Unabhängigkeit vor der Jahrtausendwende produzierte Bentley einige der ausgefeiltesten, seltensten und ausgelassensten Automobile, die man für Geld erwerben konnte. Derzeit formt sich ein noch überschaubarer, aber rasant wachsender Kultszene internationaler Sammler, die in den so großartigen wie unterbewerteten Reisewagen das erkennt, was sie wirklich sind – unvorstellbare Meisterwerke der Ingenieurs- und Handwerkskunst, Ausgeburten jahrzehntelanger Verfeinerungen und technischer Entwicklung, die letzten großen Gefährte eines vergangenen Epoche. Seit der Übernahme im Jahr 1998 hat der Volkswagen-Konzern seine Tochtermarke Bentley auf eine ganz neue Ebene geführt und die handgefertigte Exzentrik Stück für Stück durch atemberaubend effiziente, nach Plattformbauweise in immer größeren Stückzahlen gebaute Serienmodelle ersetzt. So ist Bentley heute eine der bekanntesten und relevantesten Luxusmarken der Welt. Und doch sind es die kurze Epoche der wiedergewonnenen Unabhängigkeit in den Neunzigerjahren und die Autos aus dieser Zeit mit ihrer unbeschreiblichen kunsthandwerklichen Ausstattung und ihren unzähligen Maßanfertigungen, die mich noch immer am meisten faszinieren. Zum Glück bin ich nicht allein.



Guglielmo Miani, [jener Mailänder Unternehmer, Erbe der Modedynastie Larusmiani und bekannte Automobilsammler](#), ist von den "Big Bentleys" fasziniert, seit er sie als Teenager in den 1990er Jahren vor dem Monte-Carlo Beach Club bewunderte. Doch erst später realisierte er, wie viel seltener und anspruchsvoller die Bentley-Coupés waren als alle anderen Autos ihrer Zeit. Von jeher fasziniert von Handwerkskunst, kaufte er seinen ersten Bentley - einen seltenen, komplett schwarzen Continental R Mulliner SE - und hörte seitdem nicht mehr auf, nach dem nächsten ungewöhnlichen Exemplar zu suchen. Seitdem hat Guglielmo Miani in Sachen Bentley die Welt bereist und immer neue, noch exaltiertere Sonderanfertigungen aus dieser so kurzen wie kreativen Epoche aufgetan. Heute besitzt er eine der interessantesten Sammlungen von Bentleys aus den 1990er Jahren - allesamt individualisiert bei der hauseigenen Traumfabrik Mulliner, die einst wirklich jeden Kundenwunsch möglich machte.

Als Herausgeber des neuen Buches "[Bentley - A Century of Speed and Style](#)" feiert er nun das einhundertste Jubiläum seiner liebsten Automobilmarke - und zeigt die außergewöhnlichen Bentleys der jüngeren Vergangenheit auf ganz neue Art und Weise. Erzählt wird die Geschichte der Marke vom renommierten Historiker und Grandseigneur der italienischen Automobilszene Marco Macaus, während die Bentley Continental aus den 1990er Jahren vom nimmermüden Jetset-Fotografen und Influencer Ted Gushue in Szene gesetzt wurden. W.O. Bentley, die "Bentley Boys", Keith Richards und Roger Moore hätten sich keine bessere Besetzung wünschen können.



Doch damit nicht genug: Am 26. Mai 2019 lädt Guglielmo Miani gleichgesinnte Automobilenthusiasten zur ersten Ausgabe seines Fuori Concorso, bei dem er eine Auswahl der spektakulärsten Bentley Coupés aus den 1990er Jahren auf dem Anwesen der Villa del Grumello am Comer See präsentiert. Im Aufgebot finden sich verschiedene Mulliner Special Commissions wie etwa Carlo Talamos radikalen Bentley Continental R, der sich heute im Besitz von Eugenio Amos befindet, den 527 PS starken Bentley Continental R "Sufacon", der einst für den Sultan von Brunei entstand, und einen einzigartigen zweisitzigen Bentley Continental T. Wenn Sie den Concorso d'Eleganza Villa d'Este schon am Samstag ausgiebig genossen haben und am Sonntag den Menschenmassen an der Villa Erba entfliehen wollen, dann springen Sie doch einfach auf Ihre Riva und steuern Sie zum Park der Villa del Grumello, wo man zwischen 14.00 und 16.00 Uhr nochmals zurück in die wahrscheinlich extravagantere Epoche der Geschichte von Bentley reisen kann.

*Photos by Ted Gushue / Drawings by Martin Miškolci*

## Galerie











































































































































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ein-hoch-auf-bentleys-extravaganteste-epoche-die-neunzigerjahre>  
© Classic Driver. All rights reserved.