

Pressepräsentation Bentley Continental GT V8 S: Das Prinzip 911

Von Axel F. Busse

Im VW-Konzern greift das „Prinzip 911“ um sich und hat die Luxusmarken voll erfasst: Von einem Basisfahrzeug ausgehend, wird der Markt peu à peu mit Derivaten geflutet. Nach Lamborghini hat jetzt auch Bentley begonnen, mehr und mehr Modellvariationen anzubieten. Der Continental GT V8 hat eine „S“-Variante bekommen.

Das neue Fahrzeug soll eine sportlich orientierte Kundschaft ansprechen, ist deshalb optisch und ausstattungsmäßig etwas weniger auf erhabenen Luxus getrimmt als es bei den Zwölf-Zylinder-Modellen oder den Limousinen der Fall ist. Eine Leistungssteigerung um 21 PS gehört ebenso zum Paket wie eine sportlichere Abstimmung und leichte Karosserieveränderungen. Der Startpreis von 180 285 Euro für das Coupé steuert die Auslese zwischen Interessenten und tatsächlichen Kunden. Das ebenfalls im Juni auf den deutschen Markt kommende Cabriolet kostet noch einmal knapp 18 000 Euro mehr. Dass wegen diverser Sonderausstattungen kaum ein Fahrzeug des neuen Typs für weniger als 200 000 Euro den Besitzer wechseln wird, versteht sich von selbst.

Gemessen an der Zahl der abgesetzten Fahrzeuge, geht es Bentley gegenwärtig so gut wie noch nie in der Firmengeschichte. Das vierte Jahr in Folge wurde mit einem zweistelligen Zuwachs abgeschlossen und erstmals wurden mehr als 10 000 Automobile ausgeliefert. In 54 Ländern der Welt bietet die Marke ihre Produkte durch eigene Händler an. Die USA bleiben dabei die größten Bentley-Liebhaber, doch nicht nur in China wächst der Wohlstand, weshalb derzeit auch keine Nachfrage-Delle bei vierrädrigen Statussymbolen der Luxusklasse zu erwarten ist.

Die von den Bentley-Trainern verabreichte Leistungsspritze, entfaltet ihre Wirkung weit unterhalb anabolischer Doping-Exzesse. Die 21 Zusatz-PS gehen einher mit einem fast gleich großen Zuwachs an Drehmoment. Warum wird ein „S“ am vorderen Kotflügel nicht mit mehr Power aufgeladen? Da bei modernen Turbomotoren die zentralen

Leistungsdaten wie Pferdestärken und Drehmoment fast beliebig variierbar sind, darf spekuliert werden. Theoretisch ist zwischen den 528 PS des GT V8 und den 575 PS des GT W 12 noch genügend Platz für einen vielleicht 550 PS starken GT V8 Speed oder Supersports. Beide Modell-Bezeichnungen haben Vorbilder in der Zwölf-Zylinder-Modellreihe.

Mit 309 bzw. 308 km/h (für das Cabriolet) übertreffen die beiden Newcomer die für die Marke nicht unbedeutende 300er-Schwelle. Kennzeichen sind unter anderem ein geschwärzter Wabengrill an der Front, eine zusätzliche Spoilerlippe am Bug sowie dezente Seitenschweller zwischen den Radhäusern. Spezielle 20-Zoll-Räder sorgen für Identität ebenso wie die schwarzen Außenspiegelkappen, am Heck wurde eine zusätzliche Schürze in gleicher Farbgebung installiert. Kontrastnähte, Karbonteile und ein farbiges Mittelteil im Dachhimmel werden im Innern verteilt, um weitere Unterscheidung zu gewährleisten.

Das Fahrwerk ist gegenüber dem „Normal“-V8 um zehn Millimeter abgesenkt. Das klingt sportlicher als es tatsächlich sichtbar ist. Leichtmetallräder mit speziellem Speichen-Design und 20 Zoll Größe sorgen für einen prallen Auftritt. Selbstredend ist eine Luftfederung für den komfortablen Fahrkomfort zuständig, mittels einstellbarer Dämpfer will es der Hersteller dem Kunden überlassen, den Charakter des Fahrzeugs je nach Tagesform zu verändern. Freilich wäre es eine Überlegung wert, den Regelbereich der möglichen Spreizung zwischen komfortabel und dynamisch noch etwas zu vergrößern und damit stärker erlebbar zu machen.

Nach Auskunft der Ingenieure wurde außerdem die Übersetzung der Lenk-Servotronic so angeschärft, dass ein griffigeres und unmittelbares Einlenkgefühl entsteht. Nur 2,6 Umdrehungen braucht man mit dem lederbezogenen Volant, um von Anschlag zu Anschlag zu kommen. Der Allradantrieb teilt im Normalfall 60 Prozent der Antriebskraft der Hinterachse zu. Bedingt durch das hohe Gewicht ist in eilig genommenen Kurven ein zarter Anflug von Untersteuern wahrnehmbar. Gleichzeitig nimmt die Handlichkeit, mit der die schiere Masse dirigiert werden kann, aber auch einen beruhigenden Einfluss auf die Insassen.

Seinem Stammbaum nach repräsentiert der V8 S wie seine Schwestermodelle feine britische Lebensart, tatsächlich ist er ebenso wie sie ein absolut internationales Produkt. Die Karosserien liefert das sächsische VW-Werk in Mosel, das Vier-Liter-Aggregat stammt in seiner ursprünglichen Form aus Ingolstadt. Auf viel Erfahrung im Motorsport kann die englische Firma Alcon verweisen, die bis zu 420 Millimeter große Bremsscheiben nebst Acht-Kolben-Bremssätteln liefert. Eine fast 2,5 Tonnen schwere Wuchtbrumme wie das

Cabrio will halt zuverlässig im Zaum gehalten werden. Auch wenn chinesische Kunden mehr auf Limousinen stehen, würden sie wohl Freude an den Zigarrenanzünder-Einsätzen „made in China“ haben.

Der von zwei Turboladern zwangsbeatmete Achtzylinder beherrscht alle Tonarten von sanftem Säuseln über verhaltenem Schnurren bis zu aggressivem Fauchen. Ein beherzter Tritt aufs rechte Pedal lässt in grimmig losbollern. Nahezu verzögerungsfrei setzt die ZF-Acht-Gang-Automatik die Fußbewegung in Vortrieb um. Ein Sprintwert von unter fünf Sekunden von null auf 100 km/h rechnet den „S“-Bentley eindeutig den Supersportwagen zu. Auch wenn freies Geläuf selten geworden ist auf dem Erdball, besteht die Möglichkeit, sie bis auf 309 bzw. 308 km/h (Cabrio) zu jagen.

Die für das Fahrgefühl prägendste Eigenschaft ist Souveränität. Das gilt für Beschleunigung ebenso wie für Verzögerung. Das gemessene Gleiten über einen kurvigen Bergparcours mit dem versenkten Dach des Cabrios gehört zum Besten, was ein Autofahrerleben zu bieten haben kann. Auch wenn Bentley-Kunden in der Mehrzahl an perfekter Maserung der Holzintarsien am Armaturenbrett interessiert sein mögen und weniger am Verbrauch, versucht Bentley den Betrieb seiner Produkte so wirtschaftlich wie möglich zu machen. Unter den Laborbedingungen des Rollen-Prüfstands erreichte das Cabrio einen Wert von 10,9 Litern je 100 Kilometer, beim Coupé waren es noch 0,3 Liter weniger. Rund 300 Meilen (ca. 483 km) entspannte Testfahrt im amerikanischen Westen ergaben einen Praxiswert von 12,3 Litern.

Wie herausfordernd es ist, eine mehr als zwei Tonnen schwere Fahrzeugmasse ohne Dach torsionssteif zu bekommen, demonstrieren auf unebenen Fahrbahnen leise Knarz- und Zirpgeräusche im Gebälk. Für Kunden, die ihre Freizeit gern auf Miet-Rennstrecken verbringen, würden sich direkt mit der Lenksäule verbundene Schaltpaddel wohl als wünschenswert erweisen. Im übrigen bieten die Plastikhebel noch Anpassungspotenzial an die sie umgebende edel-luxuriöse Atmosphäre. Die soziale Komponente der Preislisten-Gestaltung manifestiert sich in der Position des Windschotts. Ebenso wie die Käufer von 30 000-Euro-Cabrios müssen auch Bentley-Kunden für diese Sonderausstattung einen Aufpreis hinnehmen.

Obwohl technisch und optisch mit eher überschaubaren Veränderungen versehen, erfüllt der Bentley Continental GT V8 S im Zusammenspiel mit seinen Markengefährten eine wichtige Funktion: Er trägt zur Differenzierung des Angebots bei, schafft gleichzeitig neue Nachfrage bei jenen, die ohne Rücksicht auf den pekuniäre Erwägungen stets das Neueste besitzen müssen. Auch diese Tatsache macht eine weitere Fortsetzung des „Prinzips 911“ wahrscheinlich. (ampnet/ab)

Daten Bentley Continental GT V8 S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,81 x 1,94 x 1,39

Radstand (mm): 2746

Motor: 8-Zylinder-Benziner, Doppel-Abgas-Turbolader, 3998 ccm Hubraum

Leistung: 398 kW / 528 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 680 Nm bei 1700 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 309 km/h (Cabrio: 308 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek. (4,7)

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 10,6 Liter/100 km (10,9 l)

CO₂-Emissionen: 246 g/km (254g)

Leergewicht (DIN)Zuladung: 2295 kg (2470 kg) / 455 kg (430 kg)

Kofferraumvolumen: 358 Liter (260 l)

Tankvolumen 90 Liter

Reifen: 275/40 ZR 20

Basispreis: 180 285 Euro (198 373 €)

Bilder zum Artikel



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S Cabrio.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.



Bentley Continental GT V8 S.
