

CLASSIC DRIVER

Bentley Continental Flying Star by Touring



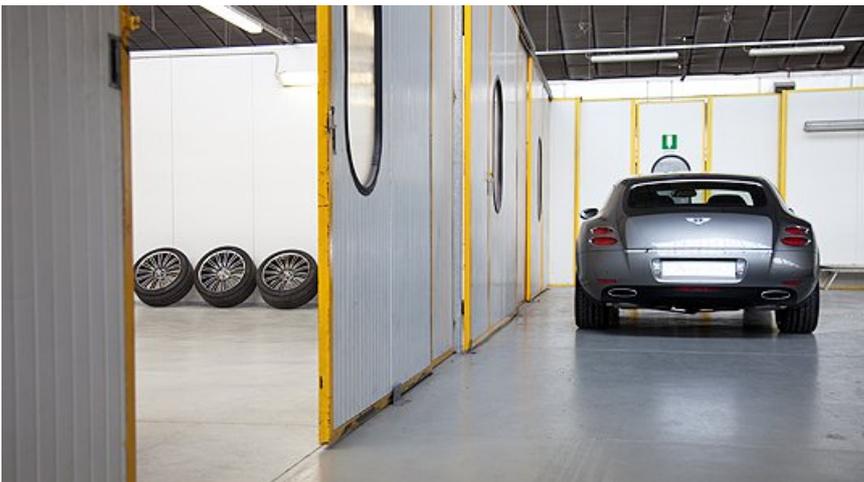
Beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2010 wird die Carrozzeria Touring den ersten von 19 geplanten Bentley Continental Flying Star präsentieren. Classic Driver hat die traditionsreiche Manufaktur in Mailand besucht - und durfte den fast 600.000 Euro teuren Shooting Brake bereits für eine exklusive Jungfernfahrt entführen.

Sie ist nicht ganz leicht zu finden, die einstmals so glorreiche Carrozzeria Touring Superleggera im Norden von Mailand. Dabei sind hier in Arese, versteckt zwischen Wohnhäusern und einstöckigen Industriegebäuden, gleich drei Legenden der Automobilgeschichte versammelt: Neben Touring sitzen im gleichen, unscheinbaren Haus auch das Designbüro Zagato Centrostile und die Speichenfelgen-Manufaktur Ruote Borrani. Einst ließen diese Namen Automobilistenherzen schneller schlagen. Heute sind die Unternehmen nur noch einem kleinen, elitären - und überdurchschnittlich wohlhabenden - Zirkel von Kennern ein Begriff. Wie Borrani gehört auch die Carrozzeria Touring seit 2006 zur Zeta Europe BV, der Holding eines automobilbegeisterten Privatinvestors aus den Niederlanden. Doch die Tage, in denen Touring Superleggera mit seinen außergewöhnlichen Karosserieentwürfen Hersteller wie Alfa Romeo versorgte und an vorderster Front Automobilgeschichte schrieb, sind lange her. Ab 1926 hatte zunächst Firmengründer Felice Bianchi Anderloni mit besonders leichten und eleganten Aluminiumformen für Aufsehen gesorgt und zahlreiche Ikonen des Automobildesigns geschaffen. Nach dem Krieg führte der Sohn Carlo Felice Bianchi Anderloni das Unternehmen im selben Sinne weiter - doch 1966 fiel Touring der aufziehenden Wirtschaftskrise zum Opfer. Es folgte der vierzigjährige Schönheitsschlaf.

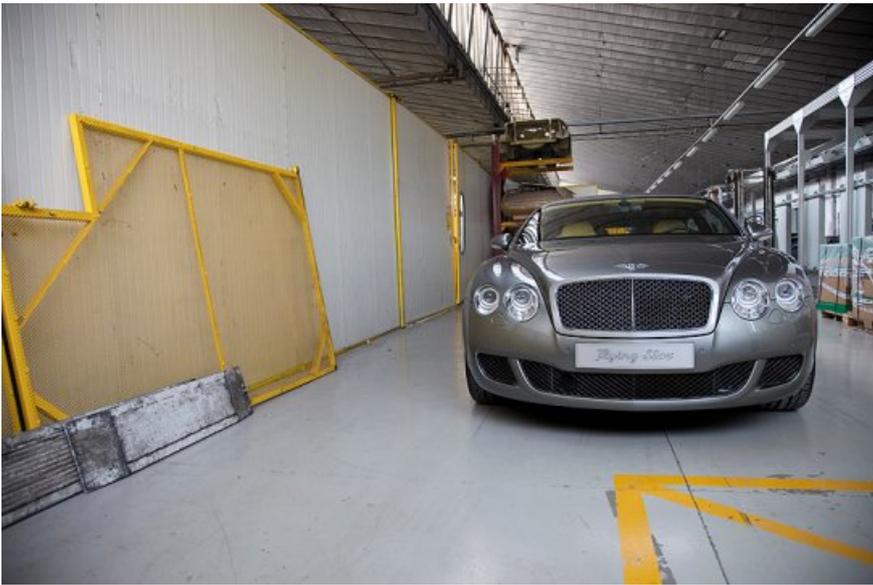




Piero Mancardi, Geschäftsführer der Karosseriemannufaktur, empfängt uns in einem schlichten Büro. Nichts deutet darauf hin, dass hier bald Multimillionäre ein- und ausgehen sollen. Doch genau das ist der Plan. Wie in der goldenen Ära des Automobilbaus sollen wohlhabende Kunden mit ihren luxuriösen Serienautomobilen zu Touring kommen, um sich daraus höchst exklusive und sündhaft teure Einzelanfertigungen auf Maß schneidern zu lassen. Drei neue Projekte gibt es seit der Neugründung: Den Maserati Bellagio Touring Fastback, eine Art Quattroporte Kombi, der bereits viermal gebaut und verkauft wurde. Den Maserati A8GCS Berlinetta Touring, eine atemberaubende [Studie](#), die produktionsbereit auf einen Kunden samt Wunschmotorisierung wartet. Und drittens das neueste und ambitionierteste Vorhaben – der Bentley Continental Flying Star by Touring, der im März 2010 auf dem Genfer Salon enthüllt und von der Presse sofort frenetisch gefeiert wurde.



„Wir wurden von einem Kunden kontaktiert, der sich einen Shooting Brake wünschte“, schildert Mancardi die Entstehungsgeschichte. „In Gesprächen kam man natürlich schnell auf Bentley als geeignete Marke.“ Bei Bentley hatte man ebenfalls über einen sportlichen Continental-Kombi nachgedacht, die Ideen aber bisher nicht umgesetzt. Also stellte sich für die britische VW-Tochter die Frage, ob eine Realisierung des ungewöhnlichen Projekts durch die Carrozzeria Touring in Betracht kam. „Wir wurden genau unter die Lupe genommen“, berichtet der Touring-Chef, „die Qualität musste schließlich stimmen.“ Nach erfolgreicher Prüfung erhielt Touring die ingenieurstechnischen Daten der Continental-Serie, die sowohl für die Modifikation von Karosserie und Innenraum, als auch für die spätere Straßenzulassung notwendig waren. Seitdem war es zwar das Projekt von Touring, doch wichtige Entwicklungsschritte mussten weiterhin von Bentley abgesegnet werden. Die Ingenieure aus Crewe reisten oft nach Mailand, um Ratschläge zu geben und sich in den Werkshallen von Touring vom Stand des Projekts zu überzeugen.



Letztendlich erhielt der umgesetzte Entwurf den offiziellen Segen aus England. Sogar die volle Garantie- und Serviceleistung des weltweiten Bentley-Händlernetzes kann Touring seinen potenziellen Kunden offerieren. Dabei ist nicht nur die geplante Auflage von maximal 19 Exemplaren außergewöhnlich, sondern auch der Preis: 590.000 Euro plus Steuern verlangt die Manufaktur für den variablen Shooting Brake, der aufgrund der höheren Karosseriesteifigkeit auf dem Continental Cabriolet, dem GTC, basiert. Möchte man die stärkeren Speed- oder Supersport-Varianten, muss man den Einsatz entsprechend erhöhen. Mancardi rechtfertigt den Preis mit der kleinen Auflage, die den Wagen für Sammler interessant macht, aber auch mit dem immensen Arbeitsaufwand: „Mehr als 4.000 Arbeitsstunden unserer besten Handwerker stecken in diesem Wagen.“ Ab Bereitstellung des Spenderwagens dauert die semi-industrielle Produktion deshalb rund sechs Monate, bei Extrawünschen ein wenig länger. Doch abgesehen von Auflage und Aufwand – worin liegt die Faszination des Bentley Continental Flying Star? Sicher, als erster Shooting Brake mit Allradantrieb und erster viersitziger Bentley mit klappbaren Rücksitzen und variablem Gepäckabteil garantiert er seinem Besitzer die ungeteilte Aufmerksamkeit auf dem Parkplatz des Country Clubs. Doch ist das am Ende extravagant genug, um 19 Kunden zu überzeugen?



Louis de Fabribeckers, der junge, belgische Chefdesigner von Touring, führt uns durch die Werkshalle, in der auch zahlreiche historische Touring-Modelle aufbereitet werden. Einige der Preziosen wird man schon Ende April beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este wiedersehen, wo auch der Flying Star seinen Einstand in die hohe Automobilgesellschaft geben wird. Mit aristokratischer Lässigkeit präsentiert De Fabribeckers Skizzen, CAD-Entwürfe, Pressformen und Tonmodelle in verschiedenen Größen, erläutert den Entstehungsprozess und die Zielsetzung für alle kommenden Exemplare: Im Sinne der Superleggera-Tradition soll bei der Dachkonstruktion verstärkt Aluminium zum Einsatz kommen, um noch einmal 100 Kilogramm einzusparen.



Die Kunden interessiert aber vor allem der Look. Die Stringenz, mit der die neu gezeichnete Dach- und Heckpartie die Linie der bekannten Continental-Front nach hinten fortsetzt, hatte in Genf bereits das Fachpublikum verblüfft. Selten wirken externe Entwürfe so homogen. Was man auf den ersten Blick nicht ahnt: Nur bis zur A-Säule blieb das Design unangetastet, die Radhäuser, Flanken sowie die Fenster- und

Hecklinien wurden komplett neu gezeichnet. Hinter der nach oben öffnenden Alu-Kofferraumklappe verbirgt sich das eigentliche Geheimnis des 4,8 Meter langen Flying Star – der Gepäckraum. Entsprechend der ursprünglichen Idee hinter dem Jagdwagen-Konzept Shooting Brake könnte man hier nun das frisch gemeichelte Wild oder Federvieh ablegen, bevor es dem privaten Koch oder Tierpräparator zum Ausnehmen übergeben wird. Mit Rücksicht auf das wunderbar geknüpft, blaue und beigefarbene Leder, mit dem Touring den Gepäckraum ausgeschlagen hat, sollte man sich allzu große Blutbäder jedoch verkneifen.



Alternativ lassen sich vier Golfbags unterbringen. Oder – bei umgeklappten Rücksitzen, mehr als zwei Metern Ladefläche und 1.200 Litern Stauraum – auch ein komplettes Wintersport-Equipment. Dass der Flying Star tatsächlich als praktikables Alltags- und Sportmobil eingesetzt wird, kann man sich jedoch nicht ernsthaft vorstellen. Wie schon beim Lamborghini Flying Star II, einem Shooting Brake Konzept, das Touring 1966 als eines der letzten Modelle anfertigte, geht es vorrangig um das Spiel mit der Möglichkeit, Raum und Sportlichkeit zu verbinden. Und was die athletischen Qualitäten angeht, gibt es wahrlich keinen Grund zum Zweifeln: 560 PS und 650 Nm generiert der W12-Motor in der Basisversion. Die Speed-Variante, mit der das erste Exemplar ausgestattet ist, kommt sogar auf 610 PS und 750 Nm, die über alle vier Räder auf die Straße geleitet werden. Auf den Landstraßen der Mailänder Peripherie, wo wir den Flying Star für eine Probefahrt beschleunigen, fährt sich der Power-Kombi nicht weniger kraftvoll und präzise als Coupé oder Cabriolet. Nur 4,8 Sekunden vergehen bis 100 km/h, maximal sollen 322 km/h möglich sein. Auch in den Kurven ist keine dramatische Verschiebung der Handlungseigenschaften zu spüren. Hier zahlt sich die Mithilfe der Ingenieure aus Crewe wahrscheinlich am deutlichsten aus.





Zurück in der Carrozzeria erläutert uns Piero Mancardi noch einmal sein Verständnis davon, wie eine Karosseriemannufaktur nach klassischem Vorbild auch im 21. Jahrhundert funktionieren kann: „Wer sich für eines unserer Automobile interessiert, muss natürlich über ein gewisses Kapital verfügen. Charakteristisch für unsere Kunden ist aber auch, dass sie den Wert von Handwerkskunst zu schätzen wissen. Ich ziehe hier gern den Vergleich zwischen Maßkonfektion und Prêt-à-Porter. Natürlich hat auch Prêt-à-Porter ihren Preis, aber wenn man einen Schneider besucht, geht es vor allem darum, die eigenen Vorlieben und Geschmäcker zu erörtern. Ein guter Schneider muss verstehen, wie sein Kunde lebt und welchem Stil er sich verpflichtet sieht. Er kann auch dabei behilflich sein, einen persönlichen Kleidungsstil zu entwickeln. Ganz ähnlich ist das Verhältnis zu unseren Kunden.“



Bevor bei Touring die Produktion eines Bentley Continental Flying Star anläuft, wird deshalb erst einmal ausführlich diskutiert: Welches Verständnis von automobilem Luxus hat der Kunde? Welche Autos besitzt er bereits, welche fehlen ihm noch? Wie soll der Wagen eingesetzt werden? „Unsere Erfahrung zeigt zwar“, so Mancardi, „dass Kunden in unserem Marktsegment es gewohnt sind, Entscheidungen zu treffen – und somit auch sehr genaue Vorstellungen davon haben, was ihnen gefällt und was nicht. Im Gespräch kann sich aber immer noch einiges ändern.“ Ob man das Coachbuilding-Konzept auch in Asien und dem Mittleren Osten versteht? „Nun, in den Schwellenländern entwickeln sich auch die Fachkultur und der Geschmack überdurchschnittlich schnell.“ Die Einwohner von Arese sollten sich also nicht wundern, wenn bald nicht nur deutsche Journalisten, sondern auch arabische oder indische Delegationen nach dem Weg zur Carrozzeria fragen.

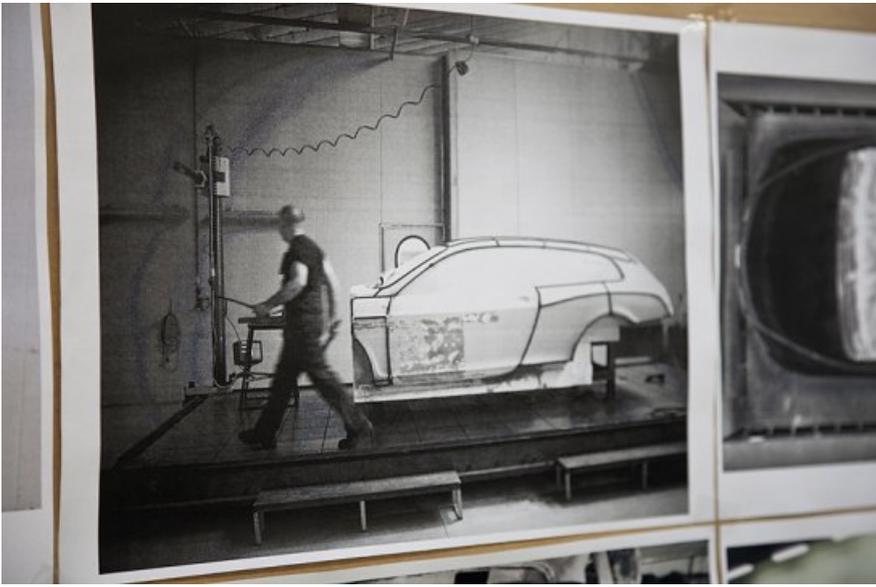
Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)



















ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bentley-continental-flying-star-touring>
© Classic Driver. All rights reserved.