

CLASSIC DRIVER

Bentley Arnage T (1)



Extremsportler bewegen sich in dünner Luft, sind sie doch stets mit abverlangten Höchstleistungen konfrontiert. Was bei Sportskanonen üblich ist, gilt auch für Hersteller wie Bentley. Ulrich J. Lehmann begab sich für Classic Driver mit dem aktuellen Arnage T auf Testfahrt. Der Muskelprotz wurde über Pässe gescheucht, auf Autobahnen getrieben und an romantischen Küstenstraßen präsentiert. Mit erstaunlichen Ergebnissen...

Bahnhof Lugano, kurz nach 6 Uhr morgens

„Einen guten Tag wünsche ich!“ Der Schlafwagenschaffner brummelt versöhnlich, als er mich aus seinem Zug kehrt. Jeder normale Mensch würde sich nun entspannen und ob der mediterranen Stimmung einen Gang runterschalten. Ich bin aber nicht normal, zumindest nicht die kommende Woche und schon gar nicht heute. Der Grund dafür biegt nach einem Capuccino im Bahnhofscafe lautlos um die Ecke. Eigentlich will ich in diesem Moment die Tasse fallen lassen, aufspringen und hinterherlaufen – aber das gehört sich nicht! Nicht für einen Autojournalisten, der gleich den Zündschlüssel eines der rarsten Testfahrzeuge der Welt in Händen halten wird! Die nächsten Minuten sind zäh wie Kaugummi, dann endlich steht Herr Campioni, Pressebetreuer von Bentley, vor mir und freut sich über einen kleinen Plausch auf Deutsch. Wir sprechen über Bentley und die Marktsituation in Norditalien. Der GT verkaufe sich phantastisch im Gegensatz zum Arnage meint er auf Nachfrage, aber der Arnage sei natürlich auch etwas völlig anderes. Natürlich! – Wir zahlen.



Understatement gewinnt

Mit der Ausführung dieses Testwagens beweist die PR-Abteilung bei Bentley einmal mehr Stilsicherheit: Tungsten nennt sich die dunkelgraue Metallic-Farbe, mit der man die Sänfte in Crewe besprüht hat, und mit Slate ist die Farbe der Sitzmöbel beschrieben. Sie bewegt sich zwischen mittelgrau und taubenblau und findet gelungenen Kontrast in dem etwas dunkleren Farbton Beluga, welcher die Oberseite der Armaturentafel und das Lenkrad ziert. Das perfekte Finish bildet das dezente Armaturenbrett, welches in schwarz glänzendem Pianolack einen vortrefflichen Kontrast zur sportlichen Anmutung des restlichen, perfekt verarbeiteten Innenraumes darstellt.

Wunderschön befinde ich, verstaue das Gepäck in dem Schmuckstück und habe es plötzlich ganz eilig. Da die beiliegenden Gebrauchsanleitungen für Schlitten und Unterhaltung im Handschuhfach ruhen und ich mich bei der Bedienung von Kraftfahrzeugen erstmal gern von meiner Intuition leiten lasse, signalisiere ich dem Bentley Mitarbeiter Abfahrtsbereitschaft. Arrivederci, Ciao! Während Campioni schmunzelnd die Fahrertür von außen schließt, drückt mein Zeigefinger den Anlasser für den Start in einen Traum...



Orientierung mit Hindernissen

Die ersten Kilometer sind keine Freude. Statt Fahreindrücke zu sammeln, habe ich meine liebe Not, ein Gefühl für das Handling des Briten zu entwickeln! Ein leichter Druck des Gaspedals und der Wagen spurtet los. Die Bremse angetippt und ich halte sofort den Verkehr auf! Ganz klar, was mir noch fehlt, ist das Gespür für die Leistungsentfaltung des Boliden. Entspannung liefert vorerst auch nicht die DVD gestützte Navigationsanlage. Diese erlaubt zwar neuerdings das Überqueren von Landesgrenzen ohne CD-Wechsel, funkt aber bei der Datenübermittlung von Fernbedienung zu Empfänger im wahrsten Sinne des Wortes daneben. Klares Urteil: Mangelhaft, weil ablenkend und zeitraubend! Da jedoch die Dame, die VDO-Dayton in das kleine Kästchen gesperrt hat, alle Straßen so fein auswendig weiß, kenne ich Gnade. Schließlich befinde ich mich mit ihrer Hilfe binnen kurzer Zeit doch auf der Auffahrt zur Autobahn nach Como. Nun beginnt der Wagen sein Spielchen mit dem Fahrer: Noch während ich überlege, ob es ein bilaterales Abkommen zur Weitergabe von Verkehrsdelikten nach Deutschland gibt, macht sich eine Extremität selbstständig. Wie von Geisterfuß betätigt saust durchlochstes Alu zu Boden und gibt mir ein erstes Gefühl der Kraft, die der Kutsche innewohnt. Wroooooaaamm...! Zeiger im Instrumentenpanel rotieren, Fahrzeuge fliegen rechts an mir vorbei – alles Falschfahrer, die noch dazu rückwärts rasen – Grundgütiger! Stopp, – genug! Binnen Sekunden haben mich die Bremsen in die Legalität verzögert. Nach Justierung des Rückspiegels diagnostiziere ich ein grimassenhaftes Grinsen auf meinem Gesicht und zu Berge stehende Haare auf meinen Oberarmen. Mein Gott, was macht dieses Auto mit seinem Fahrer?



Alles Ansichtssache

Bei Como sortiere ich mich auf eine kleine Uferstraße ein und setze beim erstbesten Parkplatz den Blinker. Allein mit 280.000 Euro. Das nämlich kostet das sportliche Top Modell von Bentley bei deutschen Händlern ungefähr, und immerhin ist in dieser Summe bereits das Mulliner Level One Package zu 8.000 Euro enthalten. Dieses weist nicht nur einen verchromten Tankdeckel (unter der Klappe) auf, sondern verheißt auch sichtbar höheres Prestige durch aufwendig gearbeitete, zweiteilige Alufelgen sowie Lufteinlässe hinter den vorderen Radhäusern. Besonders augenfällig gibt sich die neue Front: Angelehnt an die Formensprache

des Conti GT finden sich nun auch bei allen Arnage Modellen separat angeordnete Haupt- und Fernscheinwerfer hinter runder Klarglasoptik.

Und wo früher klobige Blinker auf den Nasen der Kotflügel schwoilen, ziehen sich bei Fahrzeugen des Modelljahres 2005 elegante Scheitellinien nach unten, um jeweils unter den Scheinwerfern (Azure und Conti R lassen grüßen) Auslauf zu erfahren. Wo die Blinker geblieben sind? Man findet sie, bei Nichtgebrauch kaum sichtbar, in die Abblendlichter integriert. Ergebnis: Ein geradezu asketischer Bug, bei dem der Matrixgrill noch stärker ins Zentrum rückt. Ein großer Bentley in Reinform präsentiert sich dem Betrachter – ‚Reduced To The Max‘!

Show-Royalist



Es ist ein ungeschriebenes Gesetz, dass 33jährige in der Regel kein Auto fahren, welches den Gegenwert einer schönen Eigentumswohnung darstellt. Was mich vor Reiseantritt bewogen hat, wenigstens dem äußeren Schein Rechnung zu tragen, ein authentischer Fahrer zu sein. Also erstand ich neben neuen Hemden auch aufwendiges Beinkleid nebst Schuhen, von welchen die Verkäuferin meinte, sie würden mich nun elegant wirken lassen. Aha...! Ich befinde, dass es Zeit für diesen Imagewechsel ist und krame mein Arnage-Outfit aus dem 374 Liter grossen Kofferraum. Und da die Sonne beginnt, die Ufer des Comer Sees zu streicheln, werden die Hemdsärmel aufgekrempt und die Fenster auf Durchzug gestellt. Allerdings missfällt mir die Anordnung der Schalter der Fensterheber: Sie sind in der Mittelkonsole so eingelassen, dass man sie bei heruntergeklappten Armlehnen nicht sonderlich gut erreicht. Überhaupt hat Crewe zahlreiche Knöpfe neu angelegt; manche, wie die Sitzverstellung, versteckt hinter Klapp-Blenden, andere stets zugänglich. Das beste Beispiel bildet die neue Klimaanlage, bei welcher man den Großteil der neuen Schalter nach erfolgter Feineinstellung hinter einer weiteren Blende verstecken kann. Eine feine Sache, wenn man Spaß an

glänzendem Furnier oder Lack hat. Ich habe Spaß an guter Musik, und so bleibt zumindest die Klappe des CD-Radios geöffnet, als ich den Boliden befeuere und mit Walking on Sunshine zurück auf die Piste gehe...



Den zweiten Teil der Bentley Arnage T-Testfahrt lesen Sie nächste Woche bei Classic Driver.

□ **Der Autor: Ulrich J. Lehmann ist freier Journalist und schreibt unter anderem für die Rolls-Royce- und Bentley Zeitschrift „Alpine Eagle“ des Rolls-Royce Enthusiasts' Club Schweiz. Schwerpunkte seiner Arbeit bilden Beiträge und Testberichte über neue Produkte der beiden Englischen Marken. Privat kümmert sich der Münchner um seinen Silver Shadow II und organisiert Rallyes und Ausfahrten mit Enthusiasten. Kontakt zum Autor: ulehmann@rrec.ch**

Text: [Ulrich Lehmann](#)

Fotos: [Ulrich Lehmann & Christoph Engler](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bentley-arnage-t-1>
© Classic Driver. All rights reserved.