

inspired by
Luxury



//DRIVE · GRAND TOURING

EINE GRAND TOUR IM MEISTER DER KLASSE. TRIFFT DER NEUE BENTLEY CONTINENTAL DIE ERWARTUNGEN?

Vier Tage, ein Dutzend Bentleys und ein nagelneuer Continental GTC S über die großen Dolomitenpässe. Eine Frage fährt die ganze Zeit mit: Hält das jüngste Flaggschiff, was sein Name verspricht?

JAKOB BACH · 15 MIN. LESEZEIT · 17. JUNI 2026

Because Ordinary Is Boring

An einem unscheinbaren Donnerstag im April, nach einem langen Tag voller Redaktionsthemen, gehe ich eher aus Gewohnheit als aus Erwartung noch einmal zum Briefkasten. Zwischen dem Erwartbaren liegt ein Brief im Postkartenformat, und ein geprägtes, glänzend geflügeltes Emblem lässt mich innehalten, noch bevor ich überhaupt den Absender gelesen habe. Bentley. Das kann nur Gutes bedeuten.

Es ist nur eine kleine Karte, mehr nicht, und doch beginnt mit ihr das, worüber ich nun, einige Monate später, schreiben darf: die Einladung zu einer Grand Tour durch Südtirol und die Dolomiten. Vier Tage, zwei Hotels, ein gutes Dutzend Pässe, 12 Bentleys, und für uns ein nagelneuer Continental GTC S. Zwischen diesem Moment am Briefkasten und der ersten Kehre liegen Wochen einer leisen Vorfreude, und sie ist, wie sich zeigen wird, genau die richtige Stimmung für das, was kommt. Denn eine Tour wie diese misst sich nicht an Bestzeiten oder Kilometern. Sie misst sich daran, wie gut man unterwegs war. Das ist eine fast vergessene Disziplin, und vier Tage lang sollten wir sie wieder lernen.

VON HANNOVER NACH SÜDEN

Es ist ein weiter Weg von Hannover hinunter ins Tiroler Hochland, und wir nehmen ihn am Stück. Man steigt am Morgen in einen Wagen, den man kaum kennt, und steigt am Abend aus einem, dem man vertraut. Dazwischen liegt so ziemlich jede Art von Straße, die Mitteleuropa zu bieten hat: die lange Gerade der Autobahn, die enge Ortsdurchfahrt, die erste Steigung in den Bergen, und mittendrin München, mit Stop and Go, Ampel an Ampel, dem ganzen zähen Alltag einer großen Stadt. Es ist die ehrlichste Prüfung, die ein Grand Tourer bekommen kann, weil sie nichts auslässt, und der Continental besteht sie, lange bevor wir den ersten Pass gesehen haben. Er tut es ohne Aufhebens, und es ist doch erst der erste Tag; was dieser Wagen wirklich ist, wird sich erst über die kommenden Etappen zusammensetzen, Stück für Stück. Vorerst bleibt nur der leise Eindruck, dass ihm nichts Mühe macht.

Das spürt man schon beim Einsteigen. Unser GTC S ist blau, mit blauem Verdeck und einem dunkelblauen Leder, das im Schatten fast schwarz wirkt und erst in der Sonne seine Tiefe zeigt. Naim-Audio, Leder, wohin

man greift, Massagesitze, die belüftet sind und sich von selbst anpassen, ohne dass man darum bittet. Nichts davon drängt sich auf, es macht sich erst nach und nach bemerkbar, so wie ein gut eingerichteter Raum, in dem einem mit jeder Stunde ein weiteres Detail auffällt. Im zähen Verkehr Münchens rollt der Wagen lautlos und elektrisch dahin, ohne Hektik, fast unauffällig, und auf der freien Autobahn dahinter wartet die erste echte Überraschung.

Denn hinter München beginnt es zu regnen, und das Verdeck ist offen, und es bleibt offen. Wer das zum ersten Mal erlebt, greift instinktiv nach dem Knopf, der das Dach schließt, doch das ergibt aus zwei Gründen keinen Sinn. Erstens sind wir dafür längst zu schnell: Das Verdeck öffnet und schließt bis fünfzig Stundenkilometer. Zweitens, und das ist der eigentliche Punkt, ist es gar nicht nötig. Wir sitzen geschützt zwischen Windschutzscheibe und den tiefen, warmen Sitzen, während der Regen vom Fahrtwind in einem flachen Bogen über uns hinweg und weit nach hinten getragen wird. Noch hinter unserem Gepäck, das die Rückbank reichlich füllt, landen die ersten Tropfen, der Aerodynamik folgend, auf dem Heckdeckel. Vorn bleibt alles trocken. Man sitzt mitten im Wetter und ist ihm doch nicht ausgeliefert, und es ist der erste von vielen Momenten dieser Tage, in denen der Wagen nicht beeindrucken will, sondern einfach beruhigt. Es bleibt, nebenbei, die einzige Regenstrecke der ganzen Reise; was danach kommt, ist Süden.

Als wir am Ende dieses langen Tages das Inter-Alpen-Hotel Tyrol hoch über dem Seefelder Plateau erreichen, ist der Wagen längst kein Fremder mehr. Er hat an diesem ersten Tag erst angedeutet, was in ihm steckt, und nichts davon musste laut sein. Das Eigentliche beginnt morgen, in den Bergen, aber eine erste Ahnung ist schon da.

AM HOCHPLATEAU

Das Inter-Alpen ist ein großes Haus mit jenem leisen Selbstverständnis, das teure Architektur an schönen Lagen manchmal hat. Unten, auf dem Parkdeck, stehen nach und nach die Autos der nächsten Tage beieinander, und es ist eine aufschlussreiche Versammlung, weniger ein Museum als eine Momentaufnahme dessen, was die Marke gerade ausmacht. Das älteste Auto ist ein Continental Cabrio der zweiten Baureihe, gut zehn Jahre alt; ansonsten



Begleiter der Tour: der Bentayga des Teams vor der Bergkulisse auf dem Weg nach Süden. Foto: Media Team.

stehen hier fast nur Wagen der letzten vier Jahre. Ein nagelneuer Bentayga dient der Kameracrew als rol-lende Basis, ein Flying Spur jüngeren Jahrgangs ist mit seinem Besitzer gekommen, und mittendrin unser GTC S, der Jüngste der Runde, erst Anfang des Jahres vorgestellt.

Das Haus gibt den Auftakt mit einem weiten Panora-ma, einer guten Bar und einem Wellnessbereich, dessen Größe beeindruckt. Die Zimmer sind weitläufig und gemütlich, mit begehbarem Kleiderschrank und einem Bad, das man nicht so schnell wieder verlässt; der Service ist durchweg freundlich, aufmerksam, präsent. Ehrlich bleibt anzumerken, dass nicht alles ganz an die eigene Erwartung heranreicht, und gerade weil das Haus so vieles richtig macht, fallen die feinen Abstände überhaupt erst auf. Das Menü ist gut, ohne zu verzaubern; das Frühstücksbuffet ist groß, fast zu groß, und uns wären weniger Auswahl und mehr Eigensinn lieber gewesen, mehr kuratierte Qua-lität statt schierer Fülle. Auch das Gym sieht hübsch aus, bleibt aber unter dem, was ein so großzügiger Wellnessbereich verdient hätte. Es sind keine Mängel, eher die Nuancen, die man auf diesem Niveau über-haupt noch diskutiert.



Eine menschlich harmonische Runde, die sich teils zum ersten Mal trifft, teils von früheren Touren kennt. Foto: Media Team.

Am Abend essen wir zum ersten Mal gemeinsam. Einigen am Tisch begegnen wir an diesem Abend zum ersten Mal, andere kennen wir bereits von frühe-ren Veranstaltungen, und so hat das erste Beisam-mensein etwas von einem Wiedersehen und einem Kennenlernen zugleich. Worüber man redet, ist erwartbar und doch nie langweilig: über Autos, über Strecken, über die Vorfreude auf den Morgen. Wie unterschiedlich diese Gruppe fahren wird, wie ver-schieden die Temperamente am Lenkrad sind, das



Gut behütet: die Wagen der Gruppe in der Tiefgarage des ersten Quartiers. Foto: Jakob Bach, Autor (Evernine Media).

werden wir erst am nächsten Tag auf der Straße merken. An diesem Abend zählt nur, dass alle dasselbe lange Wochenende vor sich haben, und dass sie aus einem verwandten Grund hier sind.

Denn was diese Menschen zusammenführt, ist nicht ein Auto für eine bestimmte Straße. Ein Bentley gehört auf die Grand Tour, gewiss, aber er ist überall kompetent, auf dem Bergpass so selbstverständlich wie, davon ein andermal mehr, auf der Rennstrecke. Was die Gruppe verbindet, liegt tiefer: die Begeisterung für eine Marke, fast schon ein Lebensgefühl, in jedem Fall aber ein Bewusstsein. Ein Sinn für das Gute und das Feine, für Qualität und Souveränität vor allem anderen. Es ist dieselbe Haltung, die auch den Wagen geprägt hat, der morgen früh als Erstes vom Hof rollt.

III ÜBER DAS TIMMELSJOCH

Der Donnerstag bringt die erste gemeinsame Ausfahrt und zugleich die Überführung nach Südtirol: über das Timmelsjoch hinüber, hinab Richtung Meran, über den Jaufenpass und weiter ins Gadertal, hinauf nach Alta Badia, wo das zweite Quartier wartet. Das Timmelsjoch ist ein Genuss. Die Straße schraubt sich in langen, sauberen Zügen hinauf zur Mautstation



Zwischen den Etappen bleibt Zeit, die Wagen der anderen zu studieren. Foto: Media Team.

nahe der Passhöhe, und der Ausblick von dort oben ist grandios, eines jener Hochalpenpanoramen, für die man eigens anhält. Es ist ein Kurs, der echt Spaß macht, mit jenem kühlen, klaren Licht, das es nur weit oben gibt, und alles, was sich auf der Anreise schon angedeutet hatte, spielt sich hier nun in Kurven aus.

Hinter Meran folgt der Jaufenpass, enger gestrickt und konzentrierter, und hier zeigt sich, was die Hinterachslenkung leistet: Dieses lange, schwere Schiff legt sich in die spitzen Kehren, als wäre es einen halben Meter kürzer. Noch enger, scheint es zu sagen, ginge ohne Weiteres auch, nur in die Eile treiben lässt es sich dabei von niemandem. Was auf der Autobahn



Über die Pässe nach Süden: Die Berge werden mit jeder Kehre größer. Foto: Media Team.

Souveränität war, wird in den Bergen Spielfreude, und beides ist derselbe Wagen.

Auf dieser ersten gemeinsamen Etappe zeigt sich auch, wie verschieden die Gruppe unterwegs ist. Der eine fährt vorn und zügig, der andere bleibt zurück und schaut, manche kennen das Format, andere tasten sich noch heran; auf einer Tour, die nicht aus einem fertigen Club kommt, ist das unvermeidlich, und es wird sich von morgen an geben. Am späten Nachmittag rollen wir hinauf nach Alta Badia, oberhalb von St. Kassian, und erreichen das Dolomiti Wellness Hotel Fanes, die Felsarena der Dolomiten als Kulisse, das Haus aus Holz und Stein. Hier werden wir die nächsten Nächte verbringen, und es wird das Quartier sein, das uns am Ende mehr ans Herz wächst.

IV

FÜNF PÄSSE AN EINEM VORMITTAG

Der Freitag gehört der Königsetappe im Kleinen, einer Schleife über fünf Pässe, gestartet und beendet am selben Haus: Grödner Joch, Sella Joch, Pordoi, Falza-



Ankunft am Dolomiti Wellness Hotel Fanes in Alta Badia, dem Standquartier der Tour. Foto: Media Team.

„No Rush“, sagt man unter Kennern: keine Eile. Ein Bentley ist immer schnell, schneller als die meisten, aber er hat es nie nötig zu hetzen, und er fällt dabei nie aus der Rolle des Gentlemans.

– ÜBER DAS WESEN EINES BENTLEY

DER WAGEN: BENTLEY CONTINENTAL GTC S

Antrieb: 4,0-Liter-V8-Biturbo plus Elektromotor, Plug-in-Hybrid, Allradantrieb, Achtgang-Doppelkupplung.

Systemleistung: 680 PS und 930 Nm, die stärksten S-Modelle, die Bentley je gebaut hat.

Fahrwerte: 0 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit bis 306 km/h (Herstellerangaben Bentley Motors für die S-Modelle).

Elektrisch: bis zu rund 80 km rein elektrische Reichweite (WLTP), 25,9-kWh-Batterie.

Fahrwerk: Bentley Performance Active Chassis mit Hinterachslenkung und elektronischem Sperrdifferential, vom GT Speed übernommen.

Einordnung: erst im Januar 2026 vorgestellt; der sportlichste offene Continental unterhalb der Speed-Variante.

Unser Exemplar: blaue Karosserie, blaues Verdeck, dunkelblaues Leder, Naim-Audio, belüftete Massagesitze, optionale Akrapovič-Sportabgasanlage.

rego, Valparolo, Namen, die jeder kennt, der in den Dolomiten je ein Lenkrad in der Hand hatte. Auf dem Papier sind es achtundachtzig Kilometer und gut zwei Stunden, in Wirklichkeit ein ganzer Vormittag, weil man auf solchen Straßen nicht fährt, um anzukommen. Und an diesem Vormittag geschieht mit der Gruppe das, worauf man insgeheim gehofft hatte: Aus dem Konvoi des Vortags wird ein einziger Organismus. Jeder kennt inzwischen die Fahrweise des Vordermanns, man lässt den Schnelleren ziehen und wartet auf den, der die Aussicht länger genießt, und von oben betrachtet zieht sich eine Kette aus Lack in Blau, Schwarz und Silber, in Gelb, Gold und Grün durch die Serpentina, jeder Wagen einen Atemzug hinter dem nächsten, alle in derselben Bewegung.

Das Panorama macht es einem leicht. Auf jedem Pass aufs Neue dieselbe, fast unverschämte Schönheit, monumentale Wände, scharfe Grate, Täler, die im Wechsel aus Licht und Schatten noch tiefer wirken, und über allem ein Wetter, das in diesen Tagen, von einem einzigen Gewitter abgesehen, kaiserlich blieb.



Ein gutes Dutzend Bentleys, vom Continental früherer Jahre bis zum neuesten S. Foto: Media Team.

Am Pordoi wartet auf der Passhöhe das Hotel Savoia, ein altes, rotweißes Haus mit Geschichte, und dort ist die Kaffeepause vorbereitet, jener eine Moment am Vormittag, in dem alle aussteigen, die Hände um eine warme Tasse legen und über genau die Kehre reden, die jedem im Kopf geblieben ist. Es ist die stille Pointe einer solchen Ausfahrt, dass die Gespräche selten dem Auto gelten und fast immer der Straße. Danach

geht es weiter über den Falzarego, und mit dem Valparolo schließt sich der fünfte und für heute letzte Pass, ehe wir am frühen Nachmittag zurück am Fanes sind, wo der Tag noch eine zweite Hälfte bereithält, die mit dem Fahren nichts mehr zu tun hat.



Kaffeepause auf der Passhöhe, ein alter Brauch jeder guten Ausfahrt. Foto: Media Team.

V ÜBER DEN GIPFELN, AN EINEM ALTEN HOLZOFEN

Was sich nicht jeden Tag in ein Programm schreiben lässt, wartet am frühen Nachmittag vor dem Hotel: ein Helikopterflug über die Dolomiten. Wir steigen ein, heben ab, und das Massiv, das wir den ganzen Vormittag von unten umrundet haben, dreht sich plötzlich unter uns weg. Der Pilot fliegt, wie der Bentley fährt, sicher, erfahren, souverän, man könnte meinen, auch er wäre irgendwo in Crewe abgestimmt worden. Er nimmt uns über einen Gipfel, fädelt zwischen zwei Felstürmen hindurch und lässt die Maschine an der richtigen Stelle ein Stück nach vorn fallen, bewusst, kontrolliert, gerade so viel, dass es im Bauch kitzelt. Jedes Mal das spontane Quietschen der Passagiere, der kurze Adrenalinschub, und gleich darauf das Lachen. Es ist ein Höhepunkt, der die Tour für einen Moment aus der Horizontalen kippt, im besten Sinne, und der die Dolomiten noch einmal ganz anders zeigt als vom Fahrersitz aus.

Den schöneren Beweis dafür, dass diese Tage ihre Höhepunkte nicht nur in der Höhe finden, liefert der Abend, und zwar dort, wo man ihn am wenigsten erwartet. Mit dem Shuttle geht es rund zwanzig Minuten hinaus zum Maso Runch, einem ladinischen Gasthaus der Familie Nagler in einem Bauernhaus aus dem achtzehnten Jahrhundert, hoch über Abtei. Zwei kleine Stuben, durch den alten Holzofen vonein-



Gruppenbild mit Helikopter, vor dem Rundflug über die Dolomiten. Foto: Media Team.

ander getrennt, früher Wohn- und Schlafkammer, heute Gaststube, und in der Mitte der Ofen, in dem die Schweinshaxe seit jeher gebraten wird, geheizt mit Holz aus dem eigenen Wald. Es ist eine schlichte, ursprüngliche Küche, ohne Experiment, und gerade deshalb so gut. Was hier aus dem Feuer kommt, Haxe und Rippchen, langsam und geduldig gegart, ist schlicht hervorragend; die Rippchen sind, ohne Übertreibung, die besten unseres Lebens. Kein Glanz, kein Protz, nur ein Ofen, gutes Fleisch und eine Gesellschaft, die an diesem Abend endgültig zusammengefunden hat.

Zurück am Fanes wächst uns das Haus mit jedem Tag mehr ans Herz, und es ist, rückblickend, das eigentliche Zuhause dieser Reise. Das Frühstück ist dem im Inter-alpen deutlich überlegen, frische, regionale Produkte, sehr hohe Qualität bei kleiner Auswahl, genau die kuratierte Zurückhaltung, die uns lieber ist als das große Buffet. Die sich langsam drehende Sauna mit ihrem Rundumblick ist ein kleines Stück Spielerei, die Aufgüsse gut gemacht, die Stimmung gelöst, weniger verkrampt als anderswo. Dazu ein schöner, angenehm warmer Dachpool, ein klasse



Fünf Pässe an einem Vormittag: die Gruppe vor der Kulisse der Dolomiten. Foto: Media Team.



Hier wird Bentley familiär: aus Mitfahrern werden Freunde. Foto: Media Team.

Wellnessbereich, Zimmer in jener perfekten Mischung aus rustikal und modern, die selten so gut gelingt. Selbst das eine Gewitter dieser Woche bleibt als gemütliche Erinnerung, ausgesessen im warmen Haus, während draußen die Felswände im Wetterlicht noch eindrucksvoller wirken als unter blauem Himmel.



Gute Gesellschaft gehört zu einer guten Ausfahrt so selbstverständlich wie die Straße. Foto: Media Team.

VI DER GROSSE TAG

Der Samstag ist die Ganztagestour, der weite Bogen: zweihundertsieben Kilometer, rund fünf Stunden, eine große Runde durch die östlichen Dolomiten und zurück. Über den Falzarego hinüber Richtung Cortina, dann der Passo Giau mit seinen berühmten Kehren, weiter über die Staulanza und hinunter ins Zoldische, ehe sich die Straße zum Passo Duran verengt, der

schmalsten, intimsten Strecke der ganzen Tour. Der Duran ist eng, und an einem schönen Junitag ist er voll, eine bunte Mischung, wie sie diese Berge im Sommer immer bevölkert: Autos, Motorräder, Rennräder, Wohnmobile, Wanderer am Straßenrand. Manches wird knapp, vor allem dort, wo die Motorräder die Kurven schneiden, und am Ende geht alles auf, weil es immer aufgeht, wenn alle ein wenig mitdenken. Auch hier beweist der Bentley wieder mehr, als man einem Wagen dieser Länge und dieses Gewichts zutraut; er macht sich klein, wenn er klein sein muss, und groß, sobald die Straße es wieder erlaubt.

Oben am Duran, am Rifugio San Sebastiano, ist die Kaffeepause vorbereitet, das Mittagessen erwartet uns später am Passo San Pellegrino, im Rifugio Flora Alpina, wo ein Parkplatz für die Wagen reserviert ist, der sich wie nebenbei als Bühne fürs Gruppenfoto eignet. Dann der Heimweg über den Fedaiä, am Fuß der Marmolata, mit ihrem Gletscher und ihrem Stausee, noch einmal das ganz große Bild, bevor sich die Runde am Fanes schließt. Am Abend ein Sektempfang, ein letztes gemeinsames Essen, und über allem die leise Gewissheit, dass es morgen vorbei sein wird. Es ist der Punkt jeder guten Reise, an dem man heimlich anfängt, sie schon zu vermissen, während sie noch läuft.



Kaffeepause am Rifugio San Sebastiano, hoch über dem engen Passo Duran. Foto: Media Team.

VII

WAS BLEIBT, UND EIN LUXUSPROBLEM

Bleibt, am Ende, das Auto, und mit ihm ein Gedanke, der mich überrascht hat. Der Hybrid ist mir zum ersten Mal in einem Wagen dieser Art wirklich positiv aufgefallen. Wir haben kein einziges Mal an der Steckdose geladen, und trotzdem hatte der GTC S jeden



Auch der Blick gehört dazu: ein Halt mit Aussicht am großen Tag. Foto: Media Team.

Morgen genug Strom, um flüsterleise vom Hof zu rollen, ohne die anderen zu wecken, sich lautlos an die Hotelvorfahrten heranzupirschen oder eine Spielstraße im Schrittempo zu durchqueren. Und selbst dabei fühlt er sich nach Bentley an: satt, massiv, kraftvoll, nie nach Kompromiss. Springt der V8 an, klingt er dank der optionalen Akrapovič-Sportabgasanlage tief und sonor, mit einem Brummen, das beim Start kurz aufbellt, und bleibt im Sport-Modus bassig und lässig, mit Kraft für jede Lebenslage. Bentley zeigt mit diesem Wagen, dass sich modernste Technik herrlich traditionell anfühlen kann: Alle alten Zuschreibungen der Marke passen wieder, ohne ironischen Beiklang, kraftvoll und kultiviert, sportlich und souverän, schnell, aber nie gehetzt, nie in Eile. Die Verarbeitung ist durchweg auf höchstem Niveau.



Im Detail: Lack, Chrom und die markante Front, das Gesicht der Marke. Foto: Media Team.

Müsste ich ein einziges Manko benennen, dann ist es die aus dem Konzern, besonders aus dem aktuellen RS6, bekannte Abdeckung der Mittelarmlehne, die nach hinten wegrutscht, wenn man sich aufstützt. Im Audi stört mich das jedes Mal, und im Bentley, im Kontrast zur sonst so satten Verarbeitung, fällt es eben auf. In Rücksprache mit Bentley lag das aller-



Die Dolomiten als Bühne, wie sie kein Architekt entwerfen könnte. Foto: Media Team.

dings am Vorführwagen aus Crewe und ist im Serienstand nicht so. Und ehrlich gesagt: selbst wenn. Es fällt eigentlich nur mir auf, und auch nur, weil ich nach einem Fehler suchen wollte. Die Armlehne war der größte, den ich finden konnte. Ist das nicht ein schönes Luxusproblem?

Was die Organisation angeht, will ich nicht in Lobgesang verfallen, und ich muss es auch nicht. Denn auf der Tour zeigt sich vor allem, was bei Bentley Hannover, dem Haus Kamps, ohnehin jeden Tag gut läuft: ein Team, das seine Arbeit sichtbar liebt, eine direkte, klare Kommunikation, wenig Wechsel in den eigenen Reihen und damit bleibende, verlässliche Ansprechpartner. Verlässlich, freundlich, kompetent, das sind die Worte, die uns zu diesem Haus einfallen. Wir selbst sind Klassik-Bentley-Kunden, mit all den kleinen Wehwehchen, Ansprüchen und Problemchen, die ältere Autos so mit sich bringen, und durchweg wird uns gut geholfen. Auf dieser Tour war es nichts anderes, nur in schönerer Kulisse.

Am Sonntag schließt sich der Kreis dort, wo er begonnen hat, beim Frühstück, beim Auschecken, bei der individuellen Rückfahrt. Die Autos sind staubiger, die Gespräche kürzer, die Blicke ruhiger, und niemand hat



Die Kühlermaske aus der Nähe, von einer Sorgfalt, die man auf den ganzen Wagen übertragen darf. Foto: Media Team.

etwas gewonnen, weil es nichts zu gewinnen gab. Und doch fahren alle reicher zurück, als sie losgefahren sind. Eine gute Strecke verändert den, der sie fährt, nicht durch das, was am Ende steht, sondern durch das, was unterwegs passiert ist, und davon hatten diese vier Tage reichlich. Konstantinos Kavafis hat das in seinem Gedicht „Ithaka“ für jede Reise gültig gemacht: „Brichst du auf gen Ithaka, so wünsch dir eine lange Fahrt, voller Abenteuer und Erkenntnisse.“ Das Ziel zählt am Ende weniger als der Weg, der zu ihm führt. Über die Idee solcher Rundfahrten, über das Fahren in Etappen und die Frage, warum der

Kreis die ehrlichste Linie ist, die ein Auto ziehen kann, haben wir an anderer Stelle schon einmal unter //Drive geschrieben; diese Tour war die Probe aufs Exempel. Begonnen hat alles mit einem geprägten Emblem auf einer kleinen Karte, an einem unscheinbaren Donnerstag im April. Bleibt ein letztes Wort, und es gehört dem Wagen, der uns über vier Tage und jede Art von Straße hinweg mehr geschenkt hat als bloßes Vertrauen: ein Urvertrauen, das man selten erlebt und so schnell nicht vergisst. Bravo, Bentley. Bravo.



Der Autor an unserem Tourwagen, dem blauen GT C S: vier Tage, die nachhallen. Foto: Jakob Bach, Autor (Evernine Media).

Quelle Fahrzeugdaten: Bentley Motors. Fotos: Media Team Bentley Hannover und Jakob Bach.

Jakob Bach

schreibt für InspiredByLuxury über das Fahren als Haltung, über Strecken, die sich lohnen, und über das, was unterwegs entsteht. Diese Reportage schildert eine persönlich erlebte Grand Tour mit Bentley Hannover.