



DO NOT
BLOCK
INTERSECTION

V8

Základ jako řemen

Bentley Continental GT V8

Když automobilka představí dostupný základní model, znamená to obvykle celou řadu kompromisů. V případě Bentley Continental GT je onou skromnější alternativou dvanáctiválce čtyřlitrové biturbo V8 s výkonem 550 koní. S tím se dá žít...





Třetí generace Continentalu GT je nesrovnatelně atletičtější, čtyř kulatých světel a zvýrazněných zadních blatníků se ovšem nevzdala.



V rozporu s moderním digitalizačním trendem je na středovém tunelu rozesteto nečekaně mnoho klasických ovladačů.

Model Continental se v nabídce luxusní britské značky Bentley objevil již v roce 1952. Nás dnes bude zajímat kapitola, kterou začalo psát noblesní kupé s mohutným dvanáctiválcem 6.0 W12 v roce 2003, respektive 2006 v případě kabrioletu. Tedy již po převzetí automobilky německým koncernem Volkswagen v sezoně 1998.

Barokní tvary mohutné dvoudveřové karoserie působily velmi opulentně a šlo spíše o efektní než krásné auto. Nicméně do garáží bohatců celého světa si Continental GT rychle našel cestu a jeden čas jsme jej na silnicích potkávali tak často, že pomalu ztrácel punc exkluzivity.

Po více než sedmi letech výroby svět očekával nástupce, ale Bentley nakonec pro rok 2011 vyrukovalo jen s celkovou modernizací svého Gran Turisma. Zatímco zvenku se změnilo jen v detailech, interiér zásadně omládl a pod kapotou se objevil i „lidovější“ osmiválec. Úspěšné tažení pokračovalo a víceméně stejné auto se udrželo na trhu až do roku 2018, tedy neskutečných patnáct let.

Pořádný zlom přišel až předloni se zcela novou, třetí generací. I ta si ponechala charakteristickou siluetu a identifikační znaky, jako čtyřokrouhý příď nebo nápadně klenuté zadní blatníky, celkově atletičtější proporce ovšem dodaly vozu očekávanou dravost a nesrovnatelně větší sex-appeal. Kdo by si ani tak nebyl jistý, jestli v pořadí třetí Continental GT spolehlivě pozná, doporučujeme se orientovat podle gigantické masky chladiče a oválných koncových světel.

„Contík“ dorazil nejprve s tradičním plnotučným dvanáctiválcem, jenže historie ukázala, že zdaleka ne každý zákazník prahne po logu W12 na blatníku a rozmáhlé strojovně pod kapotou. Skromnější osmiválec si vybudoval pevnou pozici na trhu a tak s ročním zpožděním dorazilo i nové vydání Continental GT V8, což je přesně to auto, jehož klíček nás právě hřeje v kapse.

Zatímco předchůdce se těšil nelichotivé pověsti pozéřské káry a okolí na řidiče často koukalo skrz prsty, v novince konečně zažíváme ten ryzí pocit výjimečnosti, jaký od vozu tradiční britské značky očekáváme. Chromem se na karoserii nešetřilo, třpytivé zdobení přesto nepůsobí samoúčelně ani nesklouzlo ke kýči, ale vkusně

dotváří okouzlující aristokratickou atmosféru. Pro odpůrce blyštivého kovu má Bentley v záloze leskle černou alternativu ozdobných prvků, které zase continentalu vdechnou lehce démonický výraz.

Za dlouhými dveřmi nacházíme jeden z nejkrásnějších interiérů, jaký jsme kdy v autě viděli. V době centralizace ovládní do digitálních displejů může působit záplava spínačů archaicky, ale jistá dávka konzervatismu k Bentley patří. Alespoň máme spoustu možností obdivovat dokonalé zpracování každého tlačítka, na zlomky milimetru přesné spáry a měkoučký chod při stisknutí. Celý interiér působí jako dokonale sehraný orchestr těch nejlepších hudebníků. Designéři byli doslova posedlí detailem, o čemž svědčí absolutní souhra všeho se vším, nic tu není náhodně nebo samoučelně. Pásky dřevěného obložení na sebe dokonale navazují, a dokonce si můžete zvolit dva různé dekory navzájem propojené jemnou chromovanou linkou. Unikátem je pak otočný trojboký hranol představující dominantu celé kabiny. Je jen na vás, jestli chcete mít



Unikátním prvkem je otočný trojboký hranol, na jehož každé straně se nachází jiný prvek: dřevo, přístroje a centrální displej.

na očích dotykový displej multimediálního systému, tři analogové ukazatele, nebo vše skryjete za dřevěnou oponu. Tenhle interiér je prostě jedna velká paráda, které k dokonalosti chybí snad jen trochu víc místa pro zadní cestující a možnost spustit sedadlo řidiče trochu níž, aby se za volant pohodlně složily i vyšší postavy. A pak je tu ještě výhled přes silné šikmé sloupky, který nestojí za nic, ale to už vnášíme do marnivého světa luxusu zbytečně racionální pohled.

Jak už jsme si řekli, motor pod naší kapotou je tou skromnější alternativou. Mohlo by se zdát, že to bude ze strany majitele vyžadovat jisté ústupky. Jenže nic takového se nekoná. Osmiválec startuje na ceně 5,3 milionu korun, kterou zaškrtnutím pár příplatkových položek hravě vyženete na sedm mega i víc. Vypadá božsky a až na označení motoru stejně jako W12. Čtyři litry objemu produkují díky dvěma turbům výkon 550 koní a točivý moment 770 Nm. Řazení samozřejmě obstarává automat a pohon všech kol patří od začátku novodobé éry tohoto modelu do zá-

Inzerce

 **KROSS**



LÁSKA NA PRVNÍ POHLED.



Krásný interiér z ušlechtilého dřeva a voňavé jemné kůže oblaží všechny vaše smysly. Na poměry kupé sedí řidič docela vysoko, místa tu není celkově na rozdávání.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Bentley Continental GT V8

Dvkrát přepínaný benzinový
osmiválec 4,0 l

Výkon **404 kW (550 koní)**

Točivý moment **770 Nm**

Pohon **všech kol**

Automatická

osmistupňová převodovka

Zrychlení **0-100 km/h 4,0 s**

Maximální rychlost **318 km/h**

Základní cena asi **5 300 000 Kč**



kladní výbavy – uznajte, že tady není pro kompromisy prostor.

Popsaná partička dokáže vytvořit na silnici pořádný uragán. Stovkou jede Bentley po čtyřech vteřinách, což je ovšem teprve předkrk k tomu nejlepšímu. Naprosto ohromující je totiž hlavně pružná akcelerace z jakékoli rychlosti. Ale ne taková ta sportovně brutální. Gentlemansky jemná a zdvořilá. Dupnete na plyn, kupé jako by vás nejprve obeznámilo s plánem zrychlovat, počkalo na svolení a pak přijde takový ten pocit startujícího letadla. Continental se nadechne, jemně se opře do tahu a pak už jen cítíte, jak vás nějaká neviditelná síla drtí do sedadla a vyvalenýma očima sotva

stiháte sledovat zběsilé tempo ručičky tachometru. Ze stovky na dvě stě, z dvou set na dvě stě padesát, je to jedno... pokaždé zažijete strašný masakr končící někde za hranicí 300 km/h.

Rozepisovat se o tom, že hlavním posláním Continentalu je cestování v pohodlí první třídy, by bylo nošení dříví do Bentley. Kupé se ovšem snaží navzdory rozměrům a hmotnosti zprostředkovat i adekvátní jízdní zábavu, k čemuž mu pomáhá lehká platforma sdílená třeba s Porsche Panamerou. Ono to ve výsledku pořád znamená hmotnost přes dvě tuny, ale při jízdě jsou celkem dobře maskované, takže jakmile přivyknete dvoumetro-

vé šířce a celkově noblesnímu naladění, s chutí se pustíte i na klikaté okresce „do větších akcí“.

Skoro si říkáme, že se nám vlastně pro každodenní provoz říznutý občasnými čertovskými hrátkami líbí osmiválec víc. Je to skvostná strojovna, a i když to není hlavním předmětem zájmu, spotřeba kolem dvanácti litrů potěší.

Urostlejší bratr 6.0 W12 majiteli zajistí vrcholný společenský status a jeho ševl při dlouhých dálničních přesunech je bezpochyby rajskou hudbou, ale my bychom se v případě Continentalu GT dokázali bez problémů spokojit se základním motorem...