

YOUNGTIMER
BENTLEY MULSANNE TURBO (1984)

Vstup



mezi



Co nabízí přes 30 let starý Bentley? Hranatá, na první pohled impozantní karoserie sice nepůsobí tak vznešeně jako starší, kulaté modely, ovšem svou modrou krev v sobě Mullanne nese. A pokud se oprostíte od přehnané tradičnosti, kterou značka Bentley vyžaduje, zjistíte, že před vámi stojí majestátní vůz s působivou osobností.

šlechtu



Smysl pro detaily: původní stav je úžasný, dřevo na palubní desce či dveřích už postrádá vrchní vrstvu laku, ale za autenticitu tento „nedostatek“ stojí. Všimněte si množství různých ukazatelů i elegantního ovladače světel. Auto je vybaveno popelníkem pro každého cestujícího, což je relikv z doby. Dozadu se usadíte pohodlně – kůže je voňavá, měkká a je z ní cítit kvalita. Je pochopitelné, že v Bentley se nikdo nechtěl namáhat ručním stahováním oken či jinými podružnými úkony. Výborný výhled a jasně definovaná karoserie umožňují pohodovou jízdu i v dnešním provozu.



Hmotnost je cítit v každé situaci a podvozek poněkud zaostává za dynamikou vozu, ale při vzpomínce na jemnou kůži a úzký věnec volantu na to zapomínám.

PŘI JÍZDĚ VÁS TO NENUTÍ SEŠLÁPNOUT PLNÝ PLYN – PROSTĚ STAČÍ VĚDĚT, ŽE SÍLU MÁTE KDYKOLIV K DISPOZICI.

František Vahala



Martin Kot je předseda Rolls-Royce & Bentley Clubu a v jeho garáži najdete slušnou sestavu klasických aut, povětšinou britské výroby. Je nadšencem, který si umí užít onu pověstnou noblesu, jež se vynořuje v myslí už při vyslovení jmen zmiňovaných automobilek. O tom jsme se ostatně přesvědčili už při prvním potřesení rukou.

Auto, které vám z jeho sbírky představujeme, mě hodně lákalo už delší dobu, vlastně od okamžiku, kdy jsem jedno předjížděl na německé dálnici. S obdivem jsem nahlížel do prosvětleného interiéru luxusního sedanu, který zcela sebevědomě plul krajinou. Posádku tvořili dva lidé, možná otec se synem, přičemž starší muž seděl samozřejmě vzadu, zatímco mladší plnil s mírným úsměvem na tváři funkci šoféra. Měli dokonce i stylová tvídová saka a decentní košile! V šedivé automobilové současnosti mi připadali jako zjevení, jako má vlastní vysněná halucinace, neboť jsem si byl jist, že v době passatů a mondeí už prostě není možné, aby někdo cestoval Evropou takto stylově. Ale byla to pravda, přísahám!

Co je Bentley Mulsanne vlastně zač? Ke konci 70. let už vývojářům z automobilky konečně došlo, že jejich dlouho prodáváný, tvarově velmi tradicionalistický Bentley série T vychází z módy. Nástupce byl už připraven, a ačkoliv využíval základní designové prvky svých předchůdců (tedy

Bentley T a Rolls-Royce Silver Shadow), osmiválec 6,75 l a třístupňovou automatiku od GM, šlo o úplně nový model. V roce 1980 se velké sedany představily jako Rolls-Royce Silver Spirit a Bentley Mulsanne. Technicky jsou auta identická a ani zvenku nenajdete příliš odlišností.

Bentley pojmenoval svůj vůz Mulsanne, čímž vzdalo hold části své nejstarší historie. Vzpomnělo si na pět vítězství ve 24hodinovce v Le Mans v letech 1924 až 1930, konkrétně na tu část okruhu La Sarthe, kde se jezdí nejrychleji: předlouhou rovinku Mulsanne. Ačkoliv už první modely zaujaly dostatečnou dynamikou, mnozí měli zřejmě pocit, že potřebují víc (ono rozhábat 2,2 tuny přece není jen tak).

Prosby byly vyslyšeny, po dvou letech od uvedení modelu Mulsanne se v Ženevě ukázal ostřejší model – Turbo. Šlo v podstatě o standardní mulsanne, s celým jeho plavným podvozkem a těžkou karoserií, které ale dostalo ohromné turbo Garrett. Výkon se zvýšil asi o 50%, přičemž údaje o maximální hodnotě se rozcházejí. Samotná automobilka přesný výkon ani neuváděla. Pohybuje se ale kolem 300 koní, přičemž masivní točivý moment překonává hodnotu 500 Nm. V podstatě to není ani moc důležité, hlavní je, že ingotí osmiválec (ostatně masivní je na tomhle autě úplně všechno včetně měřky oleje) neměl s implementací turba absolutně žádný problém.

Jak se k autu, kterých bylo vyrobeno pouze necelých 500 kusů, člověk vlastně dostane? Je to celkem snadné, stačí sledovat inzeráty a aukce, což většina z nás dělá možná častěji, než by měla. Martin objevil vínový bentley na jedné britské aukci, a i když neměl vyložené touhu auto koupit, majitele kontaktoval. Ukázalo se, že auto nejedí, že prý mělo zřejmě prasklé těsnění pod hlavou. Po několika mailech došlo i na nabídku ceny, za kterou byl Martin auto ochotný koupit. Majitel nejdříve odmítl, že má kupce s příslibem vyšší částkou. Tento obchod ale nevyšel, dnecht Martin zůstal ve hře – a tak po několika dnech bentley mířil skrytý pod plachtou přívěsu do Prahy.

V českém servisu se zjistilo, že jedinou závadou, která bránila provozu vozidla, byl prasklý chladič – a to rozhodně není zádrhel, který by bránil znovuvvedení do provozu. Po opravě se čekalo, co se bude dít dál, a jelikož se ani po zkušebních jízdách neukázal další problém, auto se mohlo přihlásit na zelená čísla. Původní majitel na informaci o banalitě závady dokázal odepsat pouze výstižné I'm shocked! Asi neměl úplně radost, že se zbavil tak skvostného vozu za poloviční cenu jen kvůli prasklému chladiči...

Kroutím hlavou a ze srdce Martinovi jeho dobrý kup přejí. Jenže to už jsem vyzván, abych usedl za volant. Cvičně si otevírám dveře u spolujezdce, zvyklý na řízení vlevo, ale pak zase auto

Bentley Mulsanne Turbo (1984)	
MOTOR	
Vidlicový benzinový osmiválec V8, úhel sevření válců 90°, chlazený vodou, hliníkové hlavy, přepínování pomocí výfukového turbodmychadla Garrett AiResearch T04.	
VRTÁNÍ × ZDVIH	104,14 × 99,06 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM	6750 cm³
KOMPRESNÍ POMĚR	8:1
VÝKON	neuvádí se
TOČIVÝ MOMENT	neuvádí se
PŘÍPRAVA SMĚSI	čtyřhrdlový karburátor Solex 4A1
ZAPALOVÁNÍ	baterie a cívka
PŘENOS SÍLY	
Třístupňová automatická převodovka GM Hydramatic THM-400 uložená podélně za motorem.	
SPOJKA	hydrodynamický měnič
ZPŘEVODOVÁNÍ	I.: 2,48; II.: 1,48; III.: 1; Z.: 2,077
HANÁ NÁPRAVA	zadní
KAROSERIE/PODVOZEK	
Samonosná ocelová čtyřdveřová tříprostorová karoserie.	
PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé, dvojité lichoběžníky, stabilizátor, vinuté pružiny
ZADNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé, vlečená ramena, vinuté pružiny
TLUMIČE	plynokapalinové
BRZDY	vent. kotoučové/kotoučové
ŘÍZENÍ	hřebenové s posilovačem
KOLA	plechové 15palcové disky s poklicemi
PNEUMATIKY	235/70 R15
ZAJÍMAVOST	vzadu systém Girling udržující stálou světlou výšku
ROZMĚRY/HMOTNOST	
ROZVOR	3060 mm
ROZCHOD VPŘ./VZADU	1540/1540 mm
D × Š × V	5310 × 1890 × 1490 mm
HMOTNOST	2245 kg
JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA	
ZRYCHLENÍ	z 0 na 100 km/h za 7 s
NEJVYŠŠÍ RYCHLOST	217 km/h
SPOTŘEBA	udáváná 18,3 l/100 km
OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ	
V letech 1980 až 1987 vzniklo 482 modelů Mulsanne (+ 49 prodloužených) a 498 modelů Mulsanne Turbo (+ 18 prodloužených).	



O přítomnosti turba neinformuje pouze nápis mezi hlavami motoru, ale i samotný kovový šnek vpravo před motorem a samozřejmě decentní nápis. Dynamika je dramatická, ovšem spotřeba také! Do zavazadlového prostoru, vystlaného jemným kobercem, naložíte vše potřebné, vstupní otvor je navíc ohromný. Pouze dva pedály – plyn stačí lechtat, brzdy jsou silné a účinné (na fotografii je to patrné).

obíhám a nasedám tam, kam v Anglii, Austrálii, Japonsku a dalších zemích usedají řidiči. Interiér na mě dýchá – jemnou kůží, vlnou, dřevem a možná i zbytky parfémů náročných dam, které si v něm rozmařile zapalovaly cigaretu a dávaly se na svět kolem s lehkou nadřazeností, jež působila možná spíše aristokraticky než povýšeně.

Osmiválec startuje s hrubším zařváním, ale ihned se uklidňuje a na volnoběh téměř není slyšet. Běží tak sametově, že ani rozjezd neruší posádku žádnými vibracemi nebo hlukem. Silnice se otevírá, a proto na Martinovu pobídku reagují sešlápnutím pravé nohy k podlaze. I když tohle auto není pro rychlost a dravost, prostě nemohu odolat, zejména při vzpomínce na to obrovské turbo. Akcelerace je lineární, ale víc než důrazná.

Ohromný koráb s nemalou hmotností rozráží vzduch se samozřejmostí, jakou očekáváte, ale dokud ji nezažijete, tak jí nevěříte. Brzdy jsou také účinné, auto bojí před k asfaltu a poslušně zpomaluje. A podvozek? Komfortní odpružení plavnými pohyby přenáší karoserii přes nerovnosti, trochu odtažitě, bez zbytečné snahy vám neustále dávat najevo, kolik toho musí udělat, abyste se cítili pohodlně. Obklopeni luxusem. Po několika kilometrech je jasné, že z hlediska dynamiky, brzd a celkového pohodlí je Bentley Mulsanne Turbo výjimečné auto. Nad slunce jasnější je ale také fakt, že podvozek pohonnému ústrojí trochu nestačí. I proto byla v roce 1985 (opět v Ženevě) představena verze Turbo R, u které se na tento aspekt zaměřili. Podvozek

byl kompletně přepracován, vůz dostal větší litá kola (poprvé u Bentley) a širší pneumatiky. Změny na podvozku nečitelnou plavnost jízdy téměř eliminovaly. Ke konci roku 1986 byl ohromný karburátor Solex nahrazen vstříkováním Bosch MK-Motronic, ale to už je trochu jiný příběh.

Bentley Mulsanne Turbo budete raději řídit poklidně (možná i kvůli tomu, abyste na 100litrovou nádrž někam dojeli), přičemž pokud si občas užijete nástup síly, s vidinou blížící se zatáčky včas sundáte nohu z plynu. A o tom to přece je – parádu uděláte, i když budete pouze parkovat.

TEXT FRANTIŠEK VAHALA
FOTO ONDŘEJ KROUTIL

SETKÁNÍ VZÁCNÉ SPOLEČNOSTI

Ideální příležitost, jak se důkladně seznámit s výjimečnými vozy Rolls-Royce a Bentley, se otevírá v polovině května. V prostředí krásné tvrže a přilehlých přírodních parků dubečské Panské zahrady (Dubeč u Prahy) se totiž bude v sobotu 17. května konat historicky první sraz Rolls-Royce & Bentley v České republice! Bohatý program bude zahájen v 10 hodin dopoledne. Co vás čeká? Volná prohlídka desítek vystavených vozů prestižních britských značek (od těch nejstarších po moderní), soutěže (o nejzajímavější exponát), módní přehlídka, výstava obrazů a další zajímavé aktivity. Dnem bude provázet milovník značky Rolls-Royce Pavel Trávníček, který svůj vůz přiveze předvést. Během dne se vozy také dají do pohybu, aby se předvedly v rámci spanilé jízdy. Organizace je otevřená i ostatním

značkám, proto je v parku vyhrazen prostor pro sraz a přátelské setkání automobilových a motocyklových veteránů všech značek! Více informací naleznete na webových stránkách <http://sraz.rollsroyceclub.cz>.



Do prostředí dubečské tvrže majestátní sedan zapadá zcela přirozeně. Hranaté tvary jsou markantou této éry.