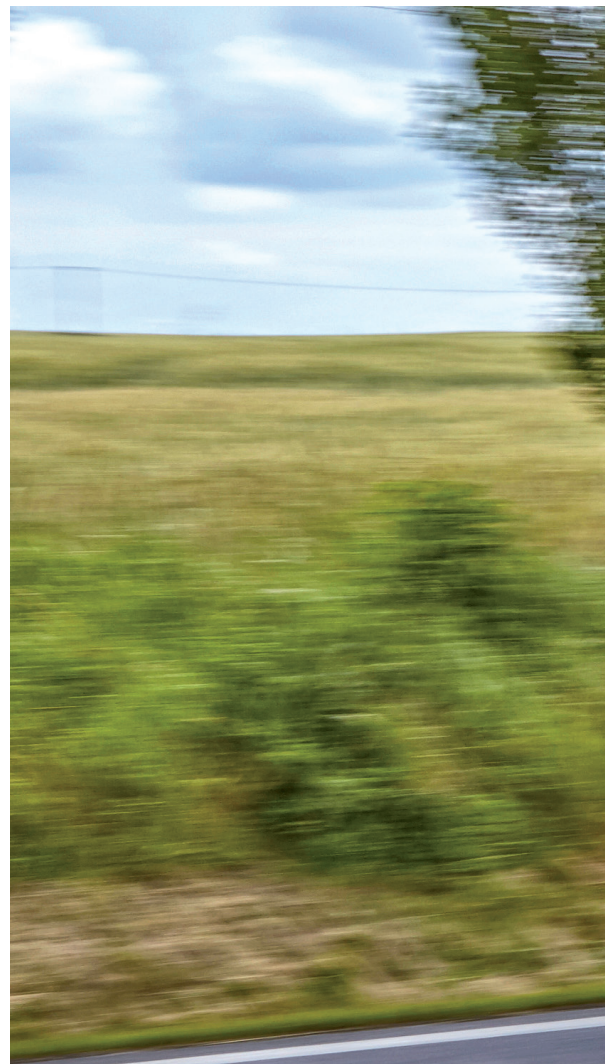


BENTLEY MULSANNE TURBO

Text PETR HORÁK | Foto PAVEL VÍTEK - RVV STUDIO

Když v roce 1982 Bentley přišlo s modelem Mulsanne Turbo, ve své podstatě tím odstartovalo renesanci značky. Přestože se vzhledově příliš nelišilo od tehdy sesterského Rolls-Royce, veliké turbodmychadlo Garrett AirResearch T04 na legendárním V8 o objemu 6,75 litru navyšovalo výkon o citelných 50%.



S

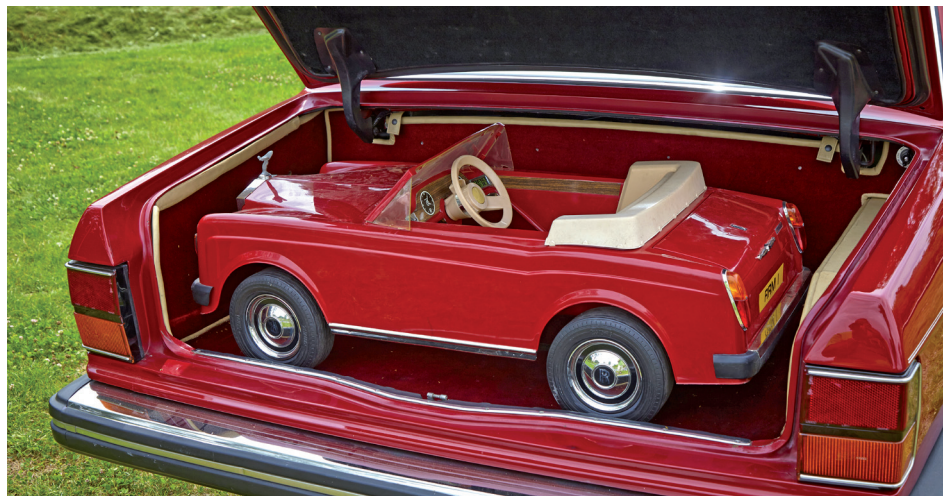
S FOTOGRAFEM NA určeném místě čekáme na majitele Mulsannu Turbo Martina Kota, předsedu českého Rolls-Royce & Bentley Clubu,

a ve chvíli, kdy se objeví, nám oběma najednou dojdou slova a jen fascinovaně zíráme na ten majestátní kus automobilové krásy. Přece jen takové auto nepotkáváte na silnici každý den. A zatímco se Pavel pouští do statických fotek a fotografování nejrůznějších detailů, máme chvíli čas si s majitelem popovídat o historii tohoto konkrétního vozu.

Volant na pravé straně je neklamným znamením, že k nám přicestoval z Britských ostrovů, ale ten příběh! Martin si tenhle vůz vyhlédl na internetu, kde jej majitel nabízel jako auto, které má prasklé těsnění pod hlavou a není v provozuschopném stavu. Přesto ale nepožadoval právě nejnižší cenu, na kterou Martin nebyl ochoten přistoupit. Učinil svou nabídku, ale prodávající odmítl, že má jiného zájemce za více peněz. Vzhledem k tomu, že ostatní zájemci od koupě ustoupili, přišla řada opět na Martina, který prodávajícímu ještě o kousek přivřel kohoutek, ale i tak nakonec souhlasil, a tak červené Bentley Mulsanne Turbo zamířilo do České republiky. Po prohlídce vozu

bylo zjištěno, že motor nemá prasklé těsnění, nýbrž pouze děravý chladič, což je nepoměrně banálnější závada s výrazně jednodušším a levnějším řešením. A od výměny chladiče tohle Bentley vesele jezdí dál bez jediného vážnějšího problému. Když Martin původnímu majiteli napsal, že chyba nebyla v těsnění pod hlavou, ale v chladiči, zmohl se jen na odpověď, že je šokován. A asi si pěkně drbal hlavu, protože se zbavil jednoho z pouhých 498 vyrobených exemplářů...

Zvenci Mulsanne Turbo vypadá téměř stejně jako všechny ostatní Mulsanny a ve své podstatě až na pár detailů i jako sesterský Rolls-Royce Silver Spirit. Majestátně stojí na 15" kolech s vysokým profilem a když auto při focení posouváme podle Pavlových pokynů, jen se tak pohybuje, jako by s jakýmsi nadhledem věděl o všem své. Je v něm nenucenost a nonšalance, s níž se prostě musíte narodit (být stvořeni), to se nedá naučit.





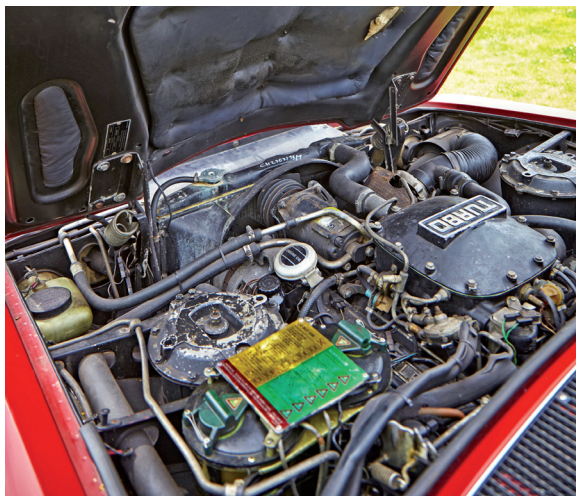
Ve chvíli, kdy otevřete dveře, je ve vás tenhle pocit ještě umocněn. Zub času sice způsobil, že dřevěné obložení už místy postrádá horní vrstvu laku, ale na druhé straně má interiér krásnou patinu. Světle béžové kožené čalounění a měkké huňaté červené koberečky jen dokreslují snahu posádku maximálně hýčkat. Z pohledu nabízeného vnitřního prostoru si nemohli na nic naříkat cestující vpředu ani vzadu, bohatě dimenzovaná sedadla jsou krásně pohodlná. Při pohledu na přístrojovou desku

mimo jiné objevíte rychloměr s dvojitými stupnicí, v mílích a kilometrech za hodinu, ale i spoustu jiných ukazatelů informujících řidiče o všem možném. Osobně se mi třeba moc líbí ukazatel zařazeného převodu samočinné převodovky a její páka pod volantem, má to prostě své kouzlo. Nechybí elektrické ovládání oken, ale třeba i popelníčky pro všechny cestující.

Když pohlédnete pod kapotu, otevře se před vámi pohled na kultovní V8 o objemu 6,75 litru, u něhož trůní neméně impozantní velké

turbodmychadlo Garrett. Na rozdíl od dnešních aut je motor celý odkrytý a mezi oběma řadami válců je velký nápis Turbo, který vás má upozornit, co je tenhle motor zač, kdybyste náhodou drobečka jménem Garrett přehlédli.

Když má Pavel hotové statické záběry a fotky detailů, vyrážíme na silnici. S velkým respektem usedám za volant a pomalu se vydáváme ven. S pedály je třeba zacházet jemně, neboť motor i brzdy reagují na pohyby pedálů až nečekaně silně. Interiér je úžasně odhlučněn, motor prakticky neslyšíte a o to mystičtěji pak působí ta nenásilnost, s níž se Mulsanne Turbo po silnici nese. Motor sice spolupracuje pouze s třístupňovou samočinnou převodovkou GM, ale velký točivý moment dokáže vozu udělit velice zajímavou dynamiku. Uvážíte-li, ve které době tohle auto vzniklo a že vážilo dost přes dvě tuny, pak je akcelerace z klidu na 100 km/h za 7 sekund neuvěřitelným výkonem. Tu samozřejmě i z respektu ke krásnému autu nezkouším, ale po pár kilometrech neodolám pokušení a sešlápnu při pomalé jízdě pedál plynu až na podlahu. Chvilí trvá, než se veliké turbodmychadlo nadechne, ale následně vás neviditelná síla zamáčkne do sedačky a obklopeni tou masou dřeva a kůže si ani neuvědomujete, jak tohle auto akceleruje. Uvědomíte si to až při pohledu na rychloměr, kde se nejprve utvrzujete v tom, že se díváte



Historie – Bentley Mulsanne Turbo



na stupnici v km/h, abyste až po chvíli zjistili, že to není pravda a že tohle auto při vší své nobilese a důstojnosti jede jako vystřelené z praku...

A tak vlastně to jediné, co příliš neodpovídá dynamickým schopnostem Mulsannu Turbo, je podvozek, který je až příliš měkký a plavný na to, aby vám dovolil opravdu sportovní svezení se vším všudy. Nadneseně řečeno si občas s tenkým dřevěným volantem v ruce připadáte spíše jako kormidelník než řidič, ale u takového auta je to asi naprosto v pořádku a pro pocit ze svezení to určitě není nijak dehonestující. S tímhle

autem nemáte potřebu si cokoli dokazovat, je to o jakémsi uvědomění si kvality toho, v čem sedíte, a nadhledu, který z auta při svezení vyzařuje, a svou uklidněnost a suverénnost přenáší i na vás za volantem. Navíc si Bentley tento nedostatek samo uvědomovalo, a proto v roce 1985 uvedlo verzi Mulsanne Turbo R, kde byl podvozek výrazně změněn a Bentley u něj poprvé použilo kola z lehkých slitin. A aby byla geneze úplná, tak v roce 1986 karburátory Solex nahradilo vstřikování Bosch MK-Motronic.

A tak se vlastně dostáváme oklikou na samý začátek, kdy jsme s fotografem zírali na červené zjevení jménem Bentley Mulsanne Turbo, protože za volantem tohle auto působí stejně tak. Nepřestává vás udivovat svou jemností a komfortem, ale i na dnešní poměry výrazně nadprůměrnou dynamikou, když si to zrovna přejete. A že před zatáčkou musíte ubrat a nasměrovat do ní auto trochu jako malou loď? No a co, tohle auto bude středem pozornosti i třeba jen zaparkované u chodníku... ❌

Specifikace

BENTLEY MULSANNE TURBO

Motor zážehový V8, 6750 cm³, turbo

Výkon 333 k@4600 min⁻¹

Točivý moment 610 N.m@2450 min⁻¹

Transmise třístupňová samočinná převodovka, pohon zadních kol

Přední zavěšení dvojité ramena, vinuté pružiny, plynokapalinové tlumiče, zkrutný stabilizátor

Zadní zavěšení vlečená ramena, vinuté pružiny, plynokapalinové tlumiče, zkrutný stabilizátor, samočinné udržování světlé výšky

Brzdy kotouče s vnitřním chlazením vpředu, pevné kotouče vzadu

Kola 15"

Pneumatiky 235/70 R 15

Hmotnost 2250 kg

Výkonová hmotnost 6,76 kg/k

0–100 km/h 7,0 s

Maximální rychlost 217 km/h

Spotřeba 18,3 l/100 km



048 BENTLEY SUPERCARS