



**Bentley Motors**  
**Pressemitteilung**  
[www.bentleymedia.com](http://www.bentleymedia.com)  
[@BentleyMotorsPR](https://twitter.com/BentleyMotorsPR)

## **BENTLEY VERKÜNDET ANLÄSSLICH DER WELTPREMIERE DIE DATEN DES CONTINENTAL GT3**

- **Vorstellung des Continental GT3 beim Goodwood Festival of Speed**
- **608 PS starker 4,0-Liter-Twinturbo-V8 für den 1.300 kg schweren Rennwagen**
- **Täglich zwei GT3-Fahrten beim kleinen Bergrennen von Goodwood**

**(Crewe / Goodwood, 12. Juli 2013).** Heute hat Bentley auf dem Goodwood Festival of Speed erstmals den neuen Continental GT3 gezeigt. Er wurde konzipiert, um das extreme Potenzial von Bentleys gefeiertem Grand Tourer, dem Continental GT, weiter auszuloten. Rolf Frech, Entwicklungsvorstand bei Bentley Motors, kommentiert: "Der Continental GT3 profitiert von dem enormen Leistungsvermögen, das in jedem Continental GT steckt. Wir haben über 1.000 kg Gewicht eingespart, unseren 4,0-Liter-V8 auf eine Leistung von 608 PS und Rennsportauslegung abgestimmt sowie ein umfangreiches Aerodynamik-Paket entwickelt, um ein motorsporttaugliches Fahrzeug zu schaffen. Wir freuen uns darauf, diesen Wagen jetzt auf die Rennstrecke zu bringen, wo er sein Potenzial unter Beweis stellen kann."

Für den Antrieb des Continental GT3 sorgt eine auf den Renneinsatz ausgelegte und mit Trockensumpfschmierung optimierte Version des kraftvollen und zugleich effizienten 4,0-Liter-Twinturbo-V8 von Bentley. Im Rennmotor kommen viele Komponenten aus dem Serienaggregat zum Einsatz. Unter Rennbedingungen entwickelt das von einer sportoptimierten Motorsteuerung geregelte Triebwerk eine Leistung von bis zu 608 PS. Mithilfe des V8 profitiert der GT3 von einem leistungsfähigen, kompakten und leichten Motor, der sich ideal für den Renneinsatz eignet. Die Kraft wird über eine aus

Carbonfasern gefertigte Kardanwelle sowie ein sequentielles und zur Optimierung der Gewichtsverteilung in Transaxle-Bauweise ausgeführtes Xtrac-6-Gang-Getriebe mit Sperrdifferenzial an die Hinterräder übertragen. Die Gangwechsel werden über die am Lenkrad montierten Schaltwippen eingeleitet und von einer pneumatischen Steuerung automatisch umgesetzt.

Die Aufhängung sowohl der Vorder- wie auch der Hinterräder erfolgt mittels Doppelquerlenkern. Diese verfügen anstelle der Luftfederung des Serienfahrzeugs über vierfach verstellbare Rennsportdämpfer. Die Lenkung ist mit einer hydraulischen Servounterstützung ausgestattet. Für die Verzögerung sorgen belüftete Stahlscheibenbremsen. An den Vorderrädern arbeiten Sechskolben-Bremssättel, an den Hinterrädern jeweils eine Vierkolbenversion.

Zur idealen Balance zwischen maximalem Abtrieb und optimalem Luftwiderstand ist die Karosserie des Rennwagens mit einem umfangreichen Aerodynamik-Paket ausgestattet. Der auf der Heckklappe montierte und aus Carbon gefertigte Heckflügel sorgt für den nötigen Abtrieb und die richtige Stabilität. Der ebenfalls aus Kohlefaser bestehende Frontschweller ermöglicht die richtige Lenkung der Luftströme an der Fahrzeugfront. Im Zuge der Optimierungen des Luftwiderstandsbeiwertes und zur Integration weitere Möglichkeiten zur Motorkühlung wurden die Motorhaube, die Stoßfänger, die Kotflügel und die Seitenschweller überarbeitet.

Der Continental GT3 unterschreitet sein Zielgewicht von 1.300 kg. Dies liegt vor allem am Verzicht auf die Leder- und Holzausstattung, das serienmäßige Elektroniksystem und die fortschrittlichen Ausstattungselemente, die den Continental GT im Straßenbetrieb zu einem derart attraktiven Grand Tourer machen. Trotz seiner Rennspezifikation bleibt der GT3 ein handgefertigter Bentley. Die Bezüge und Nähte für das Lenkrad, die Türschlaufen und die Sitze wurden per Hand von den Handwerksspezialisten in Crewe ausgeführt.

Bei der Entwicklung arbeitete ein eigens gebildetes Team von Bentley Ingenieuren eng mit M-Sport Ltd<sup>1</sup>, dem technischen Partner für das Continental GT3-Projekt, zusammen. Neben dem Motorsportbereich innerhalb des Bentley Werksgeländes in Crewe nutzten die Entwickler auch ein zusätzliches Entwicklungsstudio bei M-Sport, wo einzelne Entwicklungsdetails entstanden und das erste Fahrzeug gebaut wurde.

Der Continental GT3 tritt nun ein Programm zur Abstimmung auf den Rennstreckenbetrieb an. Durch Simulationen und Feinabstimmungen der Fahrzeugcharakteristika soll das Leistungsverhalten des Wagens weiter optimiert werden. Nach dem Abschluss der Homologation durch die FIA wird der GT3 seine ersten Vorbereitungsrennen bestreiten, damit er 2014 in der FIA Blancpain-Serie starten kann.

Seine dynamische Premiere feiert der Continental GT3 beim berühmten Rennen während des Goodwood Festival of Speed, das von Freitag, den 12. Juli, bis Sonntag, den 14. Juli 2013, stattfindet. Zwei Mal pro Tag wird Guy Smith, Bentley Boy und Sieger beim Le Mans-Rennen 2003, den Wagen über die hüglige Strecke steuern. Das Rennfahrzeug wird zudem im F1-Ausstellungsbereich gezeigt werden. Zusätzlich ist das auf dem Pariser Autosalon im letzten September enthüllte original Continental GT3 Rennkonzept auf dem Bentley Stand, der sich im Hauptausstellungsbereich befindet, zu sehen.

	<b>Continental GT3 Technische Daten</b>
<b>Motor</b>	4,0-Liter-Twinturbo-V8, modifizierte Einbaulage im hinteren Motorraum, Cosworth-Motorsteuerung
<b>Leistung</b>	Rund 608 PS ohne Abriegelung
<b>Ölsystem</b>	Trockensumpfschmierung, synthetisches Mobil 1™ Motoröl <sup>2</sup>
<b>Getriebe</b>	Heckantrieb, sequentielles Xtrac-6-Gang-Getriebe in Transaxle-Bauweise, Rennkupplung, Gangwechsel über Schaltwippen am Lenkrad und Pneumatiksystem
<b>Antrieb</b>	Kohlefaser-Kardanwelle, Sperrdifferenzial
<b>Aufhängung</b>	Doppelquerlenker vorn und hinten, vierfach verstellbare Rennsportdämpfer
<b>Lenkung</b>	Hydraulische Servolenkung
<b>Bremsen</b>	Belüftete Stahlbrems scheiben vorn und hinten, Sechskolben-Brembo-Bremssättel vorn, Vierkolben-Bremssättel hinten, vom Fahrer verstellbare Bremsverteilung
<b>Sicherheit</b>	Stahlüberrollkäfig nach FIA-Reglement, Sechspunkt-Sparco-Sitze entsprechend FIA-Sicherheitsrichtlinien, integrierte Feuerlöschanlage, integrierte pneumatische Fahrzeughubanlage.
<b>Tanksystem</b>	Motorsport-Kraftstoffbehälter entsprechend FIA-Reglement
<b>Elektronik</b>	ABS und Traktionskontrolle auf Renneinsatz abgestimmt. Gewichtssparende Rennbatterie.
<b>Räder</b>	OZ Racing mit 18" x 13"-Felgen
<b>Reifen</b>	310 / 710 R18
<b>Aerodynamik</b>	Frontschweller, Heckflügel und Anbaukomponenten aus Kohlefaser. Gewichtssparende und aerodynamisch optimierte Stoßfänger, Motorhaube, Seitenschweller und Kotflügel
<b>Länge</b>	4.950 mm
<b>Breite</b>	2.030 mm
<b>Höhe</b>	1.350 mm
<b>Gewicht</b>	< 1.300 kg
<b>Gewichtsverteilung</b>	52 : 48

**ENDE**