

Bummer's
Bentley 4.5 litre
Le Mans



De belangrijkste exponenten van de Britse auto-industrie in het interbellum zijn zonder enige twijfel de Bentley Le Mans racers. Chicane Magazine zocht er eentje op in Nederland en “took it for a spin”.

tekst: Peter Dielissen, fotografie: Michiel Mulder



Het enorme met touw beklede stuurwiel domineert met de toerenteller het dashboard. Links zit een plaatje bevestigd met de racegeschiedenis van deze Bentley

Het adagium "There's no replacement for displacement" was bij Walter Owen Bentley al jaren bekend voordat de Amerikanen met hun "There's no substitute for cubic inches" op de proppen kwamen. We schrijven 1927 wanneer een nieuwe periode aanbreekt bij het Britse merk Bentley; nauwelijks vier jaar na de allereerste 24-uursrace op Le Mans. Zelfs dan al is deze race zo bepalend dat er reputaties gemaakt en gebroken worden. Elke autofabrikant die zich met autosport inlaat, wil zo goed mogelijk voor de dag komen op het circuit de la Sarthe. En het liefst de race winnen natuurlijk.

Bentley Boys

Al in de tweede editie weten de mannen van over het Kanaal de race te winnen. John Duff en Frank Clement leggen in vierentwintig uur ruim tweeduizend kilometer af in hun Bentley 3-liter. Gedurende de volgende twee jaren weten de Fransen deze thuisrace naar hun hand te zetten en pakt een Lorraine-Dietrich het zwart-wit geblokt als eerste. Het zint W.O. Bentley maar niets. Zijn luxemerk moet op de kaart gezet worden en dat doel heiligt de in te zetten middelen. Maar financieel zit het merk niet zo ruim in de jas. Enkele welgestelde klanten springen bij om het bedrijf te redden, maar gaan nog een stapje verder dan alleen die financiële bijdrage. Onder aanvoering van grootaandeelhouder Woolf Barnato formeert Bentley een goed opgezet fabrieksteam. Rijke erfgenamen, ondernemers en bekende playboys vormen in de periode van 1927 tot 1931 een team van coureurs dat zal uitgroeien tot een hechte vriendenclub en onder de nog altijd legendarische noemer 'Bentley-Boys' geschiedenis maken.

De droom van W.O. Bentley wordt daarbij verwezenlijkt: dit automerk blijvend op de kaart zetten. Al zal het niet voldoende blijken om het merk zelfstandig te laten voortbestaan. In 1931 wordt Bentley overgenomen door concurrent Rolls Royce.

Le Mans 1927 - start van een zegereeks

De 3-liter Bentley is op dat moment al te verouderd om de competitie het hoofd te kunnen bieden; meer vermogen is gewenst. Bentley lost dat op door van het 6,5-liter zescilinderblok, dat dan al op de markt is, twee cilinders af te halen. De 6,5-liter wordt op dat moment niet geschikt bevonden om mee te racen, omdat door deze krachtige motor iets te veel banden worden geconsumeerd... Wat overblijft is een enorme, gietijzeren viercilinder met een inhoud van 4,4-liter. Twee dubbele SU carburateurs voorzien het blok van sap en de cilinderkop ademt ook dan al via vier kleppen per cilinder. Het vermogen bedraagt in standaardtrim ongeveer 110 pk en in Le Mans specificatie wordt er 130 pk uit het blok gehaald. Dit geweld staat in schril contrast ten opzichte van de ranke en lichte Bugatti's uit die jaren. Bugatti is op dat moment één van Bentley's grootste uitdagers en noemt de grote, zware Bentleys "the fastest lorries in the world". Anno 2011 resideren beide merken overigens binnen hetzelfde concern.. maar dat terzijde. De enorme motor vindt een plaatsje in een verstevigd ladderchassis. Carrosseriebouwer Vanden Plas tekent voor de vierzitter body. Hoewel de achterzitting eigenlijk altijd wordt afgesloten met een tonneau, was deze wel vereist in de Le Mans reglementen net als de kap om de carrosserie af te sluiten. In die dagen moest je de eerste drie uur van de race verplicht met de kap dicht rijden! Ten opzichte van de straatauto's krijgen de auto's naar Le Mans specificatie ook een grotere benzinetank aangeme-

... "Het vermogen bedraagt standaard ongeveer 110 pk en in Le Mans specificatie wordt er 130 pk uit het blok gehaald"...

ten; altijd een karakteristiek detail bij deze Bentleys.

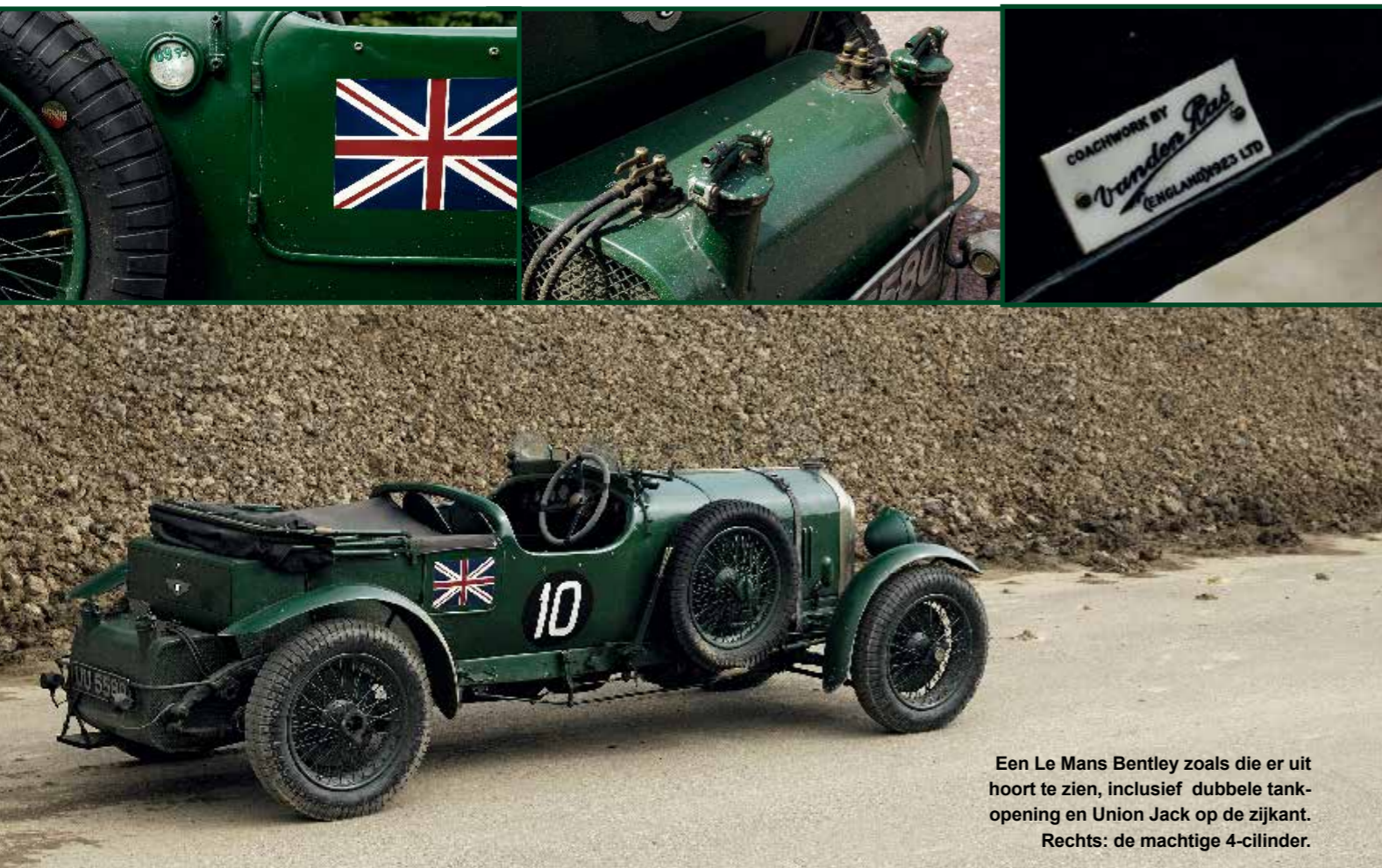
In de Le Mans race van 1927 wordt de 4,5-liter voor het eerste getest. "Old Mother Gun" is de bijnaam van dit prototype. Coureur Frank Clement, winnaar van de race in 1924, heeft de eer om met deze auto te starten en in de eerste ronden is het Bentley dat de race dicteert. De 4,5-liter is zoveel krachtiger dan de competitie dat de auto de leiding neemt en langzaam maar zeker uit het zicht verdwijnt. Op de plaatsten twee en drie rijden op dat moment de 3-liter Bentleys die ook door het team zijn ingeschreven. Met de groene auto's die de top drie volledig bezetten, ziet het er prima uit voor de Britten. Maar er kan veel gebeuren in een 24-uurs race. Twee van de drie auto's, waaronder Old Mother Gun, vallen uit door ongevallen waarbij achterblijvers zijn betrokken. De overblijvende 3-liter Super Sport weet in handen van Dudley Benjafield en Sammy Davis (autosportjournalist bij The Autocar) zwaar gehavend de race te winnen en toont daarmee toch de betrouwbaarheid en onverzettelijkheid van het merk aan. Ook is deze overwinning de start van een zegereeks; de eerste van een aaneengesloten reeks van vier titels die het merk een enorme status geeft.

Le Mans 1928 - bloedstollende strijd

Een jaar later is de 4,5 verder ontwikkeld en moet het gaan gebeuren; een nieuwe overwinning op Le Mans. Drie exemplaren worden ingeschreven en op 16 juni gaat de race van start om

16:00 uur 's middags. De belangrijkste opponenten van de Bentleys zijn de Amerikanen. Een enkele Stutz Blackhawk voorzien van een achtcilinder motor en het Chrysler fabrieksteam met vier type 72 auto's die door een zespitter worden aangedreven. Na de typische Le Mans start zijn het de Stutz en de drie Bentleys die als eerste weg zijn, gevolgd door de Chryslers. Net als in 1927 bezetten de Britten de eerste drie plaatsen in het begin van de race. Op hun hielen gezeten door de Stutz. Samen rijden ze weg bij de rest van het veld. De Blackhawk is eigenlijk de snelste auto, maar de Bentleys rijden als een team en beletten de, door twee Fransen bestuurde Stutz, om in te halen. Er volgt zelfs een protest waarbij Woolf Barnato een waarschuwing krijgt voor 'onsportief rijgedrag'.

Eén van de Bentleys (racenummer 3, Henry Birkin) krijgt een lekke band en verliest daarmee drie uur. De Britten hadden bedacht dat er geen krik mee aan boord moest, omdat het gewicht scheelde.. een flinke wandeltocht op en neer naar de pits is het gevolg. De 4,5-liter van Frank Clement en Dudley Benjafield (racenummer 2) valt uit vanwege een gebroken chassis. En dus blijft enkel de equippe van Bentley-baas Woolf Barnato en Bernard Rubin over om met Old Mother Gun de trots van het Britse racingreen en de merknaam te verdedigen. Een bloedstollende strijd tussen de Stutz en de Bentley voltrekt zich. Gedurende de hele race wisselen zij de koppositie af en het duurt nog tot anderhalf uur voor het einde van de race wanneer de beslissing lijkt



Brooklands

Hoewel de Bentley in dit artikel in Le Mans specificatie is uitgevoerd, werd er vrijwel uitsluitend op Brooklands mee gereden. Het eerste purpose built racecircuit ter wereld in het graafschap Surrey bij het plaatsje Weybridge, dat al in 1907 open ging voor de allervroegste autoraces. Brooklands werd bekend door de enorme snelheden die er gehaald konden worden vanwege de krombochten, of 'banking' zoals de Britten zeggen. Na sluiting van het circuit in 1939 werden gedeelten van de banking afgebroken om er kantoren te bouwen. Sommigen beweren: 'om ervoor te zorgen dat Brooklands nooit meer als circuit zou kunnen terugkeren'. Maar een groot gedeelte van de krombochten bestaat nog steeds, waarvan de Members' banking het bekendst is; de krombocht die tegen Members' Hill is gebouwd. Een heuvel die fungeerde als natuurlijke tribune, omdat het publiek van daar goed zicht had op de gebeurtenissen op de baan. Het gebied rond Brooklands trok al snel allerlei activiteiten en bedrijven aan die zich er wilden vestigen, zoals de Vickers vliegtuigfabriek die in 1915 werd geopend. Veel recenter werd in 2006 Mercedes-Benz World geopend, het visitekaartje van het merk in de UK. Tegenwoordig vallen de restanten van het circuit onder de Britse monumentenbescherming, zodat ze bewaard zullen blijven. Een stichting verzorgt het onderhoud aan de baan en steunt ook de exploitatie van het museum. Jaarlijks vinden er auto-evenementen plaats op Brooklands, meestal van clubs die hun leden over een vlak stukje bij de banking kunnen laten rijden. Mooi voor het fotoalbum en het clubblad. Geracet wordt er helaas nooit meer..



Een Le Mans Bentley zoals die er uit hoort te zien, inclusief dubbele tankopening en Union Jack op de zijkant. Rechts: de machtige 4-cilinder.

...“Het epische duel om de titel van 1928 is het hoogtepunt van de 4,5 liter Bentleys op Le Mans”..

te vallen. De Stutz verliest zijn hoogste versnelling, waardoor de Franse coureurs het gevecht om de eerste plaats moeten staken en hun tweede plaats gaan consolideren. Barnato heeft op dat moment echter andere zorgen. Ook zijn chassis lijkt te kampen met een breuk of scheur. De radiator komt steeds verder van de motor te staan en verliest alle koelvloeistof, waardoor oververhitting een einde kan maken aan de aspiraties om de race te winnen. Er zit niets anders op dan gas terug te nemen en de grote auto rustig zijn rondjes te laten draaien. Als om 16:00 uur de vlag valt rolt de Bentley met een loeihete motor als eerste over de streep en wordt de Stutz op minder dan een ronde tweede. Bentley weet de top vijf te completeren met de auto van Birkin die na zijn bandenpech de twee Chryslers voor hem niet meer wist in te lopen. Het epische duel om de titel van 1928 is het hoogtepunt van de 4,5-liter Bentleys op Le Mans. In 1929 bezetten ze voorzien van blowers nog wel de plaatsen twee tot en met vier, maar neemt de nieuwe Speed Six de titel mee naar huis. Ook deze keer in handen van Woolf Barnato die het kunstje nog één keer weet te herhalen in 1930. In die editie doet ook de 4,5-liter blower-Bentley zijn intrede maar beide exemplaren weten de race niet te finishen.

Maatje stoomlocomotief

Hoewel veel mensen bij het horen van de 4,5-liter Bentley modellen direct aan de blower uitvoering moeten denken, zijn het

op Le Mans de atmosferische motoren geweest die geschiedenis hebben geschreven. In totaal bouwde Bentley 720 exemplaren van de 4,5, waarvan er 55 voorzien zijn van een blower. De raceuitvoeringen, of teamcars, zijn in nog kleinere aantallen geproduceerd. “Reken op in totaal vijftien stuks gedurende die periode tot 1931” zeggen de experts. Dat betekent dat we vandaag een bijzonder beestje aan de tand mogen voelen. In het mooie British Racing Green staat de auto al op ons te wachten. Een 4,5-liter Bentley in volledige Le Mans race-specificatie met als afleverdatum mei 1929. Dat deze auto is gebouwd om mee te racen zie je aan de details. Bovenop het vaste gedeelte van de motorkap zit een vuldop waardoor de rijder tijdens de race olie kan aanvullen, zonder dat er gestopt hoeft te worden. De Le Mans tank met dubbele vulopeningen zodat er sneller getankt kan worden is nog zo'n detail. Als de auto naar buiten is gerold en in het waterige zonnetje staat, zie je nog beter hoe groot deze is. Maatje stoomlocomotief. Wielen waarvoor bij de gemiddelde SUV nog de spatborden moeten worden uitgeklopt. Alles is geproportioneerd volgens het principe 'enorm'. Het ziet er 'degelijk' uit ook, gemaakt voor de langeafstandsracerij. Sinds 2005 is deze Bentley met chassisnummer NX3451 in bezit van de Nederlandse eigenaar. Het is een auto met een complete historie en een vroege racegeschiedenis waarbij deze zelfs eenmalig door de fabriek als teamcar is ingezet. Oorspronkelijk is de auto in opdracht gebouwd voor ene William Berkley Scott, een ge-

fortuneerde gentleman-racer, die door z'n vrienden "Bummer" werd genoemd. Dat de man een gerespecteerde klant was van de firma Bentley blijkt uit het feit dat hij een 4,5 liter in Le Mans specificatie kan bestellen. Daar zijn namelijk slechts acht stuks van gebouwd: vier voor het Works-team en vier voor privateers waarvan Scott er dus een was. Scott besloot zich begin jaren twintig samen met zijn vrouw Jill voortaan alleen nog te wijden aan de racerij; hij was toen zelf 19 jaar oud! Enkele weken voor de 24 uren van Le Mans werd de auto opgeleverd, maar of het ooit de bedoeling is geweest om daaraan deel te nemen, is maar de vraag. Scott sleet zijn dagen namelijk op Brooklands, een circuit waarvan hij alle ins en outs kende. Waarschijnlijk zal hij ook een graag geziene gast zijn geweest in het nabijgelegen "Hand & Spear Public House", de pub waar de Bentley Boys gedurende het seizoen figuurlijk hun tenten opsloegen.

Brooklands Double twelve

Op 10 mei van dat jaar rijdt hij zijn eerste race met de Bentley. In de Brooklands Double Twelve eindigt Scott als 11e (met een derde plaats in het afstandsklassement) en eind juni finisht hij op hetzelfde circuit tijdens de BARC zesuursrace op stek 8. De winst ging naar mede- Bentley Boys Wolf Barnato en Jack Dunfee in een Speed Six. Vervolgens schrijft team Bentley de auto in voor de Ierse Grand Prix op Phoenix Park op 12 juli. Scott rijdt die race samen met monteur Puddifoot van het fabrieksteam. Hij beëindigt de race op een zevende plaats, maar gaat onderweg op de gladde ondergrond wel een paar keer dwars, wat hem een opmerking van de monteur oplevert: "...like Piccadilly Circus". Vrouw Jill heeft inmiddels een Bentley Speed Six aangeschaft, waardoor de 4,5-liter na dit seizoen overbodig wordt.



Nog slechts twee races worden dat jaar met de vierpitter gereden, beide op Brooklands. De Goldstar race wordt op 5 augustus afgerond en met de BRDC 500 wordt het seizoen afgesloten op 12 oktober. In die laatste race zit Scott zelf al niet meer aan het stuur. Het duo Rose-Richards en Fiennes behaalt in die race een vijfde plaats. De volledige historie vanaf dat moment is gelukkig bekend, na de BRDC 500 kwam de auto niet in een grijs circuit terecht namelijk. Zo weten we dat de stoffen carrosserie al in de jaren '30 vervangen is door een van aluminium (over het originele houten frame) en dat in 1955 de motor wordt opgeblazen in een clubrace en vervangen door eenzelfde blok (# XF3507). In 1958 verdwijnt de 4,5 naar Amerika om pas in 1987 terug te keren naar het moederland. Daar volgt een complete restauratie en revisie. Na in het bezit te zijn geweest van een eigenaar in Ierland komt de auto zes jaar geleden naar Nederland. Inmiddels is het originele motorblok (# NX3455) teruggevonden in Engeland en na een uitgebreide revisie teruggeplaatst in het chassis. De UU5580, zoals de auto vanwege zijn registratienummer (kente-

...“Tussen de competities door fungeert de Bentley gewoon als daily driver en familie-auto” ...

FABRIKANT:	BENTLEY MOTORS LTD / LONDON / ENGLAND
MODEL:	4.5 LITRE LE MANS / 1929
V/N:	NX3451 ENGINE NX3455

Motor:	4-cilinder lijnmotor
Cilinderinhoud:	4.398 cc
Max. vermogen:	130 pk / 3.500 t/min
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Remmen:	mechanische trommelremmen rondom
Versnellingen:	4 versnellingen, ongesynchroniseerd
Afmetingen LxB:	4,38 / 1,74 meter
Leeg gewicht:	1.625 kg
Topsnelheid:	ongeveer 175 km/u
Aantal gebouwd:	1927-1931: 720 stuks, waarvan 8 in Le Mans specificatie
Huidige waarde:	ongeveer € 600.000,-
Met dank aan de eigenaar van de Bentley	



Vol gas over onverharde wegen, reden om gas voor de koplampen te hebben. Linksboven: de achterwielen ehhben geen naafdop maar alleen een vleugelmoer, zodat ze snel gewisseld konden worden.



ken) ook wel bekend staat, is dus weer 'matching numbers', wat voor de originaliteit en de waarde van de auto een opsteker is. Wat deze Bentley bovendien echt bijzonder maakt, is dat de auto alle genoemde races heeft uitgereden, daarbij gewoon over de weg náár het circuit gestuurd werd en na de race weer naar huis. Tussen de competities door fungeerde de Bentley bovendien gewoon als daily driver en familie-auto...

Potente sonore brom

Terug naar 2011 nu. De eigenaar start de auto om deze warm te laten draaien. Al na een korte druk op de startknop slaat het blok aan. Flinkke klappen komen er uit de uitlaat en de binnenplaats vult zich met wat rook. Als na een paar minuutjes de vierpitter wat rustiger rondloopt, is het geluid het best te omschrijven als een potente, sonore brom. Onder de kap hoor je allerlei mechanische geluiden, waarbij je denkt "als dat maar goed blijft gaan". Instappen. Het stuur zit uiteraard rechts, maar instappen doe je bij dit Vanden Plas koetswerk aan de linkerkant. En dan zit er een enorm stuur in die auto waar je je maar gewoon achter moet laten zakken. Schakelaars en knoppen voor het instellen van de ontsteking en het mengsel en een grote, houten 'trekknop' waarmee ooit lucht naar de benzinetank gepompt kon worden om

de benzinedruk op peil te houden. Push Hard staat er als advies bij. Handig, maar gelukkig zit er tegenwoordig een goede benzinepomp in deze auto. En dan rolt de Bentley rustig weg. Nou ja. Al bij het wegrijden in de eerste versnelling voel je het blok dreunen uitdelen aan het chassis. Het gaspedaal zit in het midden, de rem rechts. Via een ongesynchroniseerde vierbak worden de 130 pk naar de achterwielen gebracht. Elke cilinder heeft een inhoud van ruim een liter, bakken vol met trekkracht zijn het gevolg. Deze motor heeft weinig toeren nodig om toch een indrukwekkende gang voorwaarts te genereren. We rijden wat verlaten dijken op, om even later onverharde wegen te kiezen. Tenslotte werd er in de jaren '20 ook nauwelijks over verharde wegen geraced. Le Mans bestond grotendeels uit gravelwegen. En: zo'n Bentley hoort toch op de foto te staan met een stofwolk erachter? Hoewel er diepe kuilen in het pad zitten, merk je daar in de auto verrassend weinig van. De kuipstoeltjes zitten krap om je lichaam, maar daardoor wordt je niet alle kanten op geslingerd. Je schudt wel heen en weer maar de klappen komen minder hard aan dan verwacht. Nadeel van de carrossievorm is dat de dwarsbalk achter de voorstoelen de ruimte tussen stuur en rugleuning beperkt. Je kunt de stoelen domweg niet verder achteruit zetten. De kleine ruitjes geven een verbazingwekkende

hoeveelheid dekking tegen de rijwind en mikken vliegen en andere ellende precies over je heen. Een stofbril is daardoor niet strikt nodig bij lagere snelheden. De 4,5 liter bromt er gezellig op los, terwijl de aandrijving ook van zich doet spreken door een overheersend, hoog, enigszins gilend geluid te produceren. De Britten noemen dat een 'whine' en zo klinkt het ook. Op een slecht wegdek kan deze auto dus ook geweldig uit de voeten. De achtervolgende personenauto waaruit de fotograaf moet werken, heeft er beduidend meer moeite mee! Bodemvrijheid is het sleutelwoord. Op volle snelheid moet dit een machtige machine zijn. Op Le Mans, Brooklands, of gewoon een flinke strook onbegrensd asfalt kun je het echte potentieel loslaten. Zover komen we vandaag helaas niet, maar dit apparaat laat op mij een stevige indruk achter. Alles rammelt, piept, kraakt, bonkt, trilt en schokt. Als je meer toeren maakt, dan voel je de power van het blok tot in je zitvlak. En misschien had Ettore wel een klein beetje gelijk toen hij dit oneerbiedig vrachtwagens noemde. Qua afmetingen en brandstofverbruik. Maar dit is wel echt autorijden! En als liefhebber van kleine, naoorlogse, lichtgewicht racertjes, had ik nooit durven denken dat ik nog eens verslingerd zou kunnen raken aan 1.625 kilo Brits staal. Laat ik het zo verwoorden: 'O was ik maar een Bentley Boy!'. ○