

TEKST JACO BIJLSMA FOTOGRAFIE JÉRÔME WASSENAAR

GROEN LINKS OF CONSERVATIEF RECHTS?

Zeg Bentley en je gebruikt al honderd jaar een synoniem voor overdaad aan sportieve luxe en vermogen. Welke zou je kiezen als je drie ton had? De nieuwe of een nieuwe oude, een *re-creation*?



N

IETS IS WAT HET LIJKT. Als we vreedig uit het dorpje Brummen sukkelen, zien mensen niet meer dan een chique nieuwe Bentley convertible die wordt gevolgd door een imposante open oldtimer. Allebei in even stoer als stemmig donkergroen. Een duur duo dat rustig voortschrijdend bewondering en respect oogst. We zien ontzag en geen afgunst in de ogen van hen die deze *royal family* zien passeren. Buiten de dorpsgrenzen, boven vreedig groene weiden, waakt een blauwe hemel met schapenwolken over één auto brede weggetjes die ons slingerend naar de horizon lokken. De weg is leeg, het hoofd vol verlangen. Het sluimerende vermogen kietelt de zintuigen om de *need for speed* te doen ontsteken.

Avontuur op afroep door dat enorme vermogen en de minimale marges voor kapitale fouten. Want slechts enkele centimeters asfalt scheiden de grote wielen van zachte berm en ondiepe sloten. Het zijn de keiharde grensrechters in het spel tussen mens en machine.

Toch blijven we relaxed, want de auto's die we rijden zijn de haast voorbij, dat station zijn ze net als hun eigenaren al lang geleden gepasseerd. De Bentley Boys van toen en nu hebben net als hun auto's een overeenkomst, ze zijn allemaal zeer vermogend. In pk's en euro's, dat geldt voor nieuw en oud. Voor de splinternieuwe 635 pk sterke Bentley Continental GTC moet je minimaal drie ton overmaken,

maar voor hetzelfde geld mag je die beer van een (*re-creation*) Bentley 4,5 liter Le Mans Special uit het monumentaal ogende pand van The Gallery meenemen. En dan houd je nog eens dik 20 mille over om je *personal mechanic* de komende jaren in te huren. Niet dat hij dat nu nodig heeft, maar bij zo'n vooroorlogse machine hoort personeel. Met zo'n vooroorlogse Bentley, *re-creation* of origineel, koop je hoe dan ook een locomotief van een auto, een machtige machine. Hoog en imposant, deze oldtimer straalt meer kracht en sportiviteit uit dan welke moderne auto ook. Zijn snelheidspotentieel is lastig in te schatten. Dat we het hier niet, zoals bij de nieuwe, over een 0-100 km/h-sprint in 3,8 seconden hebben en een topsnelheid van veel meer dan 300 km/h is vanzelfsprekend.

Een Bentleyga is er beschaafd bij en ook instappen in die power SUV gaat makkelijker, maar de zitpositie van deze oude koets is nog koninklijker. Je moet echt aan boord klimmen van deze *pre-war* Bentley. Enige lenigheid is vereist. Je zet een voet op de monumentale treeplank, swingt je heen over de Union Jack die onder de uitsparing zit en zo maak je je entree. Links instappen via het minuscule deurtje kan ook, maar levert weinig winst op, elegant of comfortabel wordt het nooit. Maar als je je eenmaal achter het grote stuur hebt laten glijden en in dat leren kuipje zit, dan kijk je uit over een grote neus waarop alleen de propeller lijkt te ontbreken. Het instrumentenpaneel sterkt je in die overtuiging, want met al die klokken en knoppen op dat geborstelde aluminium doet het niet onder voor de cockpit van een oud gevechtsvliegtuig. Instructiestickers met de tekst 'AAN' horen erbij. Dat helpt, maar voor de startprocedure wil je

HET SLUIMERENDE VERMOGEN
KIETELT DE ZINTUIGEN EN DE
NEED FOR SPEED'

The sky is the limit
in dit openlucht-
feest met luxe leren
zetels en een superieure
W12-motor.

eigenlijk een checklist, om zeker te weten dat je alles in de juiste volgorde doet. Hoofdstroomschakelaar aan, check. Brandstofpomp aan, check. Ontsteking aan, check. Daarna een druk op de grote koperen startknop midden bovenin en dan slaat de zescilinder met een sonore ronk aan. Vertrouwenwekkend, zonder twijfel, gelijk mooi rond en stationair draaiend. De koppeling intrappen vraagt niet meer kracht dan in de gemiddelde klassieker en dat is minder zwaar dan je bij deze bruut ogende Bentley verwacht. Het aangrijppunt van de koppeling is zo precies voorspelbaar dat je de machine zelfs stationair kunt laten wegwandelen. Stille kracht waar je maar één keer zo van geniet, want de volgende start laat je hem gegarandeerd lekker ronken. Omdat hij zo heerlijk diep en donker klinkt. Met de doorrookte charme van oude adel weet deze veteraan zelfs de Femke Halsema's van deze moderne, rap vertruttende wereld te verleiden. Want zelf veganistische azijnpissers transformeren door een rit met deze veteraan volautomatisch in whiskydrinkende levensgenieters. Met zo'n Bentley is het leven altijd goed.

Ook in de nieuwe Continental GTC is het glas standaard meer dan halfvol. Het ontbreekt je aan niets, de GTC

omarmt je met overdaad. Hij pakt je in met prachtig leer, versierd met borduurwerk waar je oma een minderwaardigheidscomplex van krijgt. Glanzend gepolitoerd hout en massief glimmend chroom weerspiegelen een rijke traditie. Het grote digitale scherm met de modernste graphics zit in eerste instantie verborgen achter het hout en de meters, maar openbaart zich na een druk op de knop en toont zijn verwantschap met Porsche. De stoelen zijn zetels met alle mogelijke technisch comfort: verwarming, elektrische verstelling en zelfs een luchtsjaal zitten erop. De forse, glimmende pook is een eerbetoon aan de almachtige aandrijflijn met zijn achttrapsautomaat en W-formatie van twaalf cilinders die permanent voor je paraat staan. Stil en op de achtergrond als je met het verkeer meebeweegt, klaar om te knallen als je denkt dat dat moet. Of gewoon omdat het kan.

Zo'n vooroorlogse Bentley hoort wat mij betreft tot de automobiele Top 100 aller tijden. Tussen de groten uit de historie van de automobiel, de Ferrari 250GT SWB, de Lamborghini Miura, de Bugatti's T35 en ga zo maar door. Het zijn allemaal auto's die stuk voor stuk historie hebben geschreven, allemaal legendes in hun soort, echte iconen

waar je stil van wordt door het respect dat ze stilstaand al afdwingen. Door hun unieke karakter waarmee je moet leren omgaan. *Pre-war* Bentley's ken ik van lang geleden toen ik twee dagen op de bijrijdersstoel zat op gravelwegen en bergpassen in Nieuw-Zeeland. Als navigator in een rally zag ik een grote kerel worstelen met een brullende beer van een Bentley. Die af en toe kraste als hij van verzet wisselde, want dat ging niet-gesynchroniseerd. Terwijl hij zijn auto al jaren kende. Het voelt dan ook bijna te gemakkelijk zoals deze Petersen *re-creation* schakelt. Gesynchroniseerd kennelijk, want zo foutloos *double clutchen* kan ik nou ook weer niet. Maar er is genoeg uitdaging voor een naoorlogse bestuurder als ik. Sturen kost kracht, dat je eerst moet rollen is vanzelfsprekend. Schakelen is als zoeken naar een bij je enkel verstopt pistool. Een verborgen actie tussen deur en je rechterbeen, dat ruimte moet maken om van verzet te wisselen. Maar dat gaat verder gemakkelijk met die vierbak, die in een normaal patroon schakelt. En toch ben je daar als nieuwbakken of minder ervaren klassiekerkoning blij mee, als je met zo'n beest een rally denkt te gaan rijden. Dan heb je de handen vol aan dat grote stuur waar af en toe spierballen voor nodig zijn. Maar daar is ruimte voor in deze openlucht-

STUREN KOST KRACHT
EN SCHAKELEN IS ALS
ZOEKEN NAAR EEN
BIJ JE ENKEL
VERSTOPT PISTOOL

De Continental GTC is al niet saai om naar te kijken, maar de vooroorlogse Bentley Le Mans Special is een waar feest van details.





MET DANK AAN GALLERY AALDERING
 WWW.GALLERY-AALDERING.COM

JE KUNT ALS EEN MOTORRIJDER ZELFS EEN BEETJE DE BOCHT IN 'HANGEN', HALF BUITENBOORD'

RE-CREATION OF ECHT?

Echte 4,5 litre Bentley's zijn uiterst zeldzaam en kostbare miljoenenstukken. En dus blijkt er ruimte voor re-creations. Petersen maakt de meest bekende, meest gerespecteerde auto. Een vooroorlogse basis wordt geprefereerd om de hommage aan het origineel zo authentiek mogelijk te maken. Voor deze re-creation is een Rolls-Royce 20/25-chassis uit 1935 met een 175 pk sterke zescilinder motor uit 1959 gebruikt. De originele 4,5 liter (110-130 pk) motoren waren viercilinders, de beroemde Blower-versies (175-240 pk) hadden voorop de kenmerkende supercharger.

sportschool. Je kunt in rechterbochten als een motorrijder zelfs een beetje de bocht in 'hangen', half buitenboord met je bovenlijf. Je kop knokt ondertussen met de elementen, want aan die kleine neerklapbare Le Mans-ruitjes heb je als grote kerel niet zoveel. Ik snap inmiddels dat zo'n leren muts en vliegersbril niet alleen voor de show zijn als je langer op missie moet. Zo'n vier-en-halve-liter-Bentley noemen ze niet voor niets de Spitfire onder de auto's, naar dat legendarische WOII-jachtvliegtuig. Rijden in deze vooroorlogse klassieker is een beetje een *battle with Britain*. Ik sla mijn tegeltje met de zelf verworven wijsheid 'Avontuur is niet te koop' stuk. Dit vooroorlogse kanon bewijst namelijk dat avontuur wél te koop is. Want als ik het tempo opvoer, scheer ik met mijn rechter elleboog als vleugel scherp over die berm. Half buitenboord hangend kan ik namelijk pas dat rechterwiel zien en als vizier gebruiken en met scherp op de apex schieten. Zo weet ik zeker dat ik links maximale ruimte overhoud op die weggetjes waar ze zo zuinig met asfalt zijn geweest. Echt *full throttle* gaat het niet eens, maar de snelheidsbeleving is er niet minder om. De zes-in-lijn brult beschaafd als een legercommandant dat het harder kan, maar ik overdrijf het niet. Want de precisie van bijna vier en een halve meter *hope and glory* is weliswaar indrukwekkend, maar mijn ervaring met dit 1900 kg wegende vooroorlogse wapentuig schiet tekort om de echte grenzen te verkennen. De snelheidsbeleving is hoe dan ook ongefilterd en de voldoening is enorm, want dat jij zo'n machine kunt mannen is een machtig gevoel. Een prestatie waarvoor je jezelf elke meter stiekem een prijs toekent. Zutphen en omstreken voelen op die verlaten wegen vredig vooroorlogs, de Bentley machtig en klaar voor elke strijd.

Dat superieure gevoel zit in de genen van elke Bentley. Zelfs in die GTC, die als convertible tegen het nouveau riche en voetballersimago vecht. Maar zo in het donkergroene

solid Barnato met zwart gerand 22-inch lichtmetaal ziet hij er vooral chic sportief uit. Zeker ook omdat door de blackline-specificatie alle chroom van grille en sierlijsten is geëlimineerd. De rijervaring is er niet sportiever door, comfort regeert nog steeds. En bezorgt je heel af en toe een lichte rilling omdat je voelt dat je in een cabriolet rijdt en die reageert wat minder stijfjes dan de coupé. Ook deze GTC bezit de *star quality* van een automobiele superster, geniet van de aandacht en warmt zich bij voorkeur aan het flitslicht van camera's en mobieltjes. Maar hier in het Gelderse landschap doen ze niet aan rode lopers, zijn ze zelfs zuinig met asfalt. En vraag je je af wat je met 635 paardenkrachten en 900 newtonmeters moet doen. Totdat je gas geeft en die weggetjes transformeren in een rallyparcours. Je zapt door het landschap, volledig in controle, als een sjeik door zijn koinrijk. Die zijn eigen regels en snelheid bepaalt en slechts bestuurt en af en toe afremt, de rest regelt de techniek van de Bentley voor je. Vierwielaandrijving en adaptieve dempers garanderen grip tot in de hemel. Het gaat allemaal met een superioriteit die je niet anders dan machtig kunt noemen. Toen en nu, al honderd jaar.

Specificaties

	Bentley 4,5 liter Le Mans Special*	Bentley Continental GTC
bouwjaar	1935	2019
nieuw prijs	n.b.	€ 298.593,-
huidige prijs	€ 279.500,-	nieuw prijs
aantal gemaakt	re-creation	n.n.b.
topsnelheid	n.b.	333 km/h
acceler. 0-100	n.b.	3,8 s
motor	zes-in-lijn, 4500 cm ³	W12, 5950 cm ³ , twinturbo
max. vermogen	175 pk (129 kW)	635 pk (467 kW)/6000 min ⁻¹
max. koppel	n.b.	900 Nm/1350 min ⁻¹
transmissie	handgesch., 4-traps, achterwielaandr.	automatisch, 8-traps, vierwielaandr.
massa leeg	ca. 1900 kg	2414 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens, gegevens gemarkeerd met * Gallery Aaldering