



114

бойз, Бентли, Бонд и большие надежды

**Bentley, the boys, Bond
and great expectations**

«В отношении машин Бонд придерживался самых консервативных взглядов. Еще в 1933 году он приобрел одну из последних моделей Bentley, почти новую, с турбонаддувом Амхерст Вилльерс. Всю войну она простояла в надежном месте, и каждый год ее осматривал бывший механик с заводов „Бентли“, работавший в гараже неподалеку от дома Бонда в Челси; этот старик относился к машине с ревностным вниманием».

*Ян Ланкастер Флеминг
«Казино „Ройяль“»*



“Bond’s car was his only personal hobby. One of the last of the 4½-litre Bentleys with the supercharger by Amherst Villiers, he had bought it almost new in 1933 and had kept it in careful storage through the war. It was still serviced every year and, in London, a former Bentley mechanic, who worked in a garage near Bond’s Chelsea flat, tended it with jealous care. Bond drove it hard and well and with an almost sensual pleasure.”

Ian Fleming, Casino Royale

Первоклашки коллекционируют марки с флорой и фауной или монеты из экзотических стран. Влюбленные в Россию иностранцы — поддельные иконы и фарфоровые пасхальные яйца. Интеллигенты и к ним примкнувшие собирают фамильные библиотеки. Плейбои коллекционируют недоступных красавиц, а те годами собирают туфельки на высоких каблуках, по возможности от Маноло Бланника. Что касается ретро-автомобилей, то независимо от пристрастий коллекционировать их могут позволить себе только по-настоящему богатые люди. Особенно когда речь идет о легендарных английских Bentley, собранных с 1919 по 1931 год: даже самый дешевый из них стоит безумных денег — от 600 тысяч английских фунтов. «Но, как всегда, дело не только в деньгах, — улыбаясь, говорит Эндрю МакГилл, обаятельный шотландец лет шестидесяти, чья коллекция автомобилей сегодня состоит из трех Bentley и пяти Rolls-Royce'ов. — Винтажные Bentley — автомобили для эксцентриков, увлеченно колесящих по всему миру. К своим авто мы относимся не как к музейным экспонатам, а как к полноценному средству передвижения. Настоящее счастье обладания приходит за рулем».

Я верю Эндрю на слово: счастья, которое приходит за рулем, мне не понять — у меня нет прав, да и за руль я никогда

116

Young schoolchildren collect stamps with flora and fauna on them or coins from exotic countries. Foreigners in love with Russia go for fake icons and porcelain Easter eggs. Intellectuals and those who associate with them put together family libraries. Playboys collect hard-to-get beauties, who themselves spend years collecting high-heeled shoes, preferably designed by Manolo Blahnik. As for vintage cars, irrespective of tastes, only really rich people can afford to collect them. That is especially true of the legendary English Bentleys assembled between 1919 and 1931: even the cheapest of them costs a fortune — from 600,000 pounds upwards.

“But, as ever, it’s not just a question of money,” says a smiling Andrew MacGill, an engaging Scotsman of about sixty, whose car collection presently consists of three Bentleys and five Rolls-Royces. “Vintage Bentleys are cars for eccentrics, driving enthusiastically around the whole world. We regard our motor cars not as museum exhibits, but as a regular means of transport. The real joy of ownership comes behind the wheel.”

I take Andrew at his word: the joy that comes from being behind the wheel is some-



Слева. Перед самым отъездом из Елисеев Палас Отеля — групповой снимок на прощание. Эндрю МакГилл — первый справа.

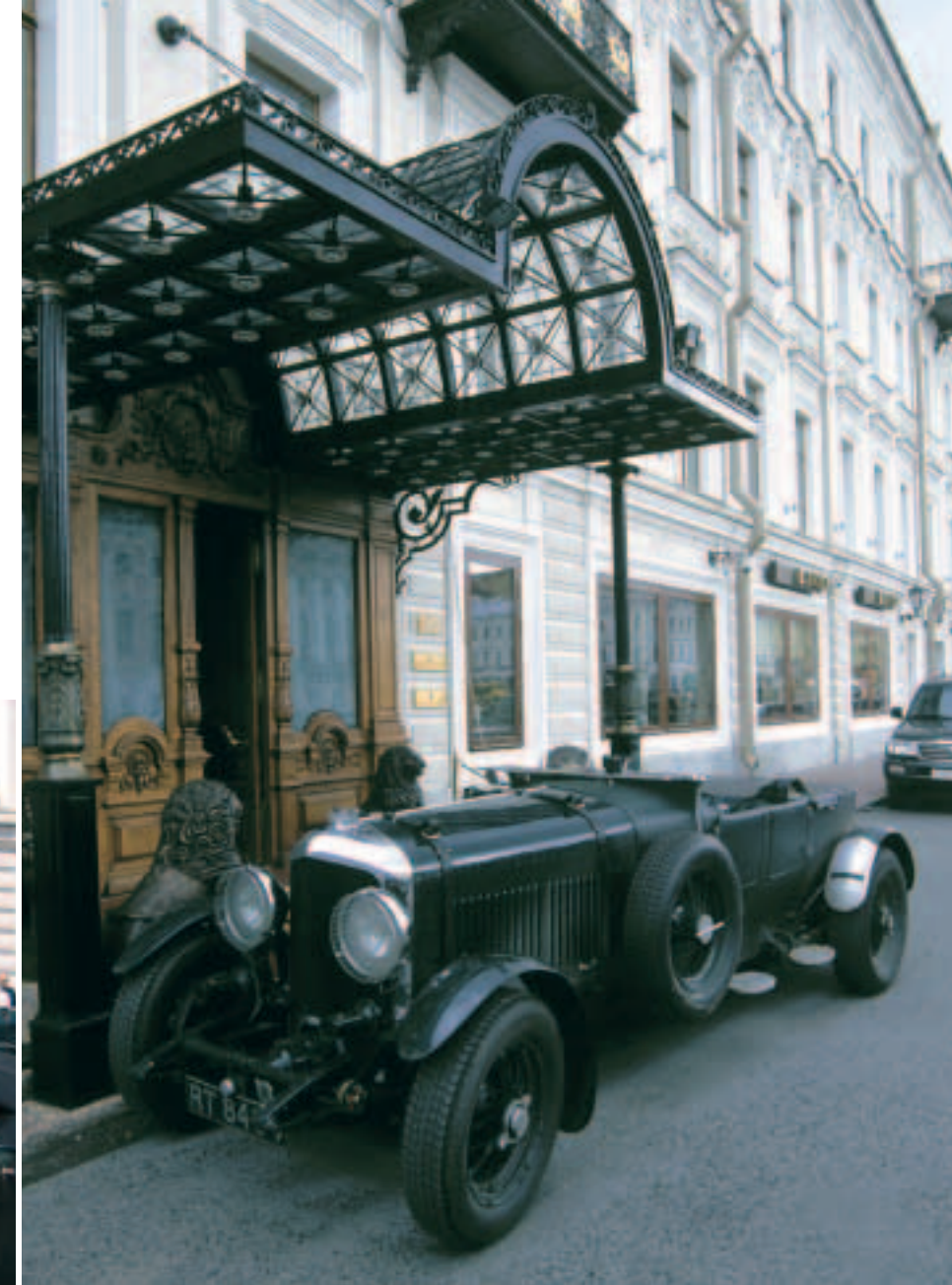
Left. Just before leaving the Eliseev Palace Hotel, a group photograph for the road. Andrew MacGill is the first on the right.

Ниже. Пол Веерхицен с женой в России не первый раз: они уже участвовали в благотворительном ралли «К 300-летию Петербурга», организованном Его Королевским Высочеством принцем Майклом Кентским.

Below. Paul Veerhijzen and his wife have been to Russia before: they took part in the charity rally marking the 300th anniversary of St Petersburg that was organized by HRH Prince Michael of Kent.



117



Выше. Эндрю МакГилл, миллионер на пенсии, с русской женой Милли (Людмилой).

Слева. Эндрю демонстрирует фотографу мотор 8-литровой машины.

Above. Andrew MacGill, retired millionaire, with his Russian-born wife Milly (Liudmila).

Left. Andrew shows the photographer the engine of the 8-litre monster.

не садилась. Но то, что моторы, собранные в 20-е годы прошлого века, и сегодня с легкостью обеспечивают скорость до 150–160 километров в час, впечатляет даже меня.

«Правда, на британских дорогах на такой скорости лучше не ездить — штрафа не миновать, — жалуется Эндрю. — К тому же разве у нас дороги? Не успеешь разогнаться хорошенечко, а дорога уже закончилась!»

В Петербург Эндрю прикатил на 8-литровом Bentley Cricklewood сборки 1931 года. «Этот автомобиль я приобрел 12 лет назад у моего друга, известного английского коллекционера Рега Паркера, — рассказывает МакГилл. — К сожалению, Рег застрял на последнем пит-стопе высоко в небесах».

8-литровых Bentley было изготовлено всего 100 штук. Первые из них поступили в продажу в 1930 году, в апогей финансового кризиса. С обвалом биржи спрос на дорогие — пусть и великолепные — автомобили сильно упал. Одно только шасси 8-литрового Bentley стоило около 2000 фунтов, а уже в ноябре 1931 года компания Bentley Motors пошла с молотка и была куплена фирмой Rolls-Royce за 125 275 фунтов стерлингов.

«Из 3024 Bentley, смонтированных по 1931 год включительно, сохранилось около 1500 экземпляров. У каждого из этих

породистых скоростных автомобилей своя родословная и куча занимательных историй в запасе, — продолжает Эндрю. — Например, мой 8-литровый во время Второй мировой войны был переоборудован в карету „Скорой помощи“».

Документацию на каждый автомобиль можно получить в британском Bentley Drivers Club. Эндрю МакГилл является его членом с 1978 года. Клуб постоянно организует ралли и ежегодные concours d'élégance (последние для автомобилей — как показательные выступления для фигуристов). «Моим следующим серьезным путешествием будет юбилейное ралли Париж—Пекин: в 2007 году ему исполнится 100 лет», — делится планами Эндрю. Свой солидный 8-литровый Bentley он считает самой подходящей моделью для длительных путешествий: «Я приобрел его, когда собирался в Китай».

В Китай тогда мистер МакГилл так почему-то и не поехал, зато в 1996 году он проехал на своем автомобиле всю Норвегию до самой северной ее точки — мыса Нордкап за Полярным кругом и благополучно вернулся в Англию. Тут разговор, само собой, заходит о погоде: как, мол, вы там, в открытых машинах под открытым небом? Оказывается, всё просто — на погоду лучше не обращать внимания: «У самого Петербурга мы попали под сильный град. На прогнозы особенно полагаться

thing I cannot understand — I don't have a driving licence and I have never sat in the driver's seat in my life. But the fact that motors assembled in the 1920s can still today easily produce a speed of 150–160 kilometres an hour impresses even me.

Andrew arrived in St Petersburg in an 8-litre Bentley Cricklewood assembled in 1931. "I bought this car twelve years ago from my friend, the well-known English collector Reg Parker," MacGill explained. "Sadly Reg has since gone to the great pit-stop in the sky."

Only a hundred 8-litre Bentleys were ever made. The first of them went on sale in 1930, at the peak of the financial crisis. Following the collapse of the Stock Exchange, the demand for expensive — albeit magnificent — cars dropped abruptly. In November 1931, a matter of months after the launch of the new model, Bentley Motors Ltd was sold at auction and acquired by Rolls-Royce for 125,275 pounds sterling.

"Of the 3,024 Bentleys assembled up to and including the year 1931, some 1,500 have survived. Each of those thoroughbred high-speed vehicles has its own pedigree and a host of fascinating tales in stock," Andrew

continues. "My 8-litre Bentley, for example, was converted into an ambulance during the Second World War."

Documentation on each vehicle can be obtained from the British Bentley Drivers Club. Andrew MacGill has been a member since 1978. The club regularly organizes rallies and annual *concours d'élégance* (the automotive equivalent of a demonstration performance for figure-skaters). "My next serious journey will be the jubilee Paris-Peking Rally. It will have its 100th anniversary in 2007," Andrew explains. He considers his strongly-built 8-litre Bentley the most suitable model for long journeys. "I bought it when I was intending to go to China."

Back then Mr MacGill did not make it to China for some reason. On the other hand, in 1996 he drove this car right the length of Norway, to its northernmost point, the North Cape, and brought it safely back to Britain. . On that note the conversation inevitably turns to the weather: how did you manage there in an open-topped car? It turns out the best thing is just to ignore the weather.

Andrew and Milly (Ludmilla) MacGill have brought a group of friends from the



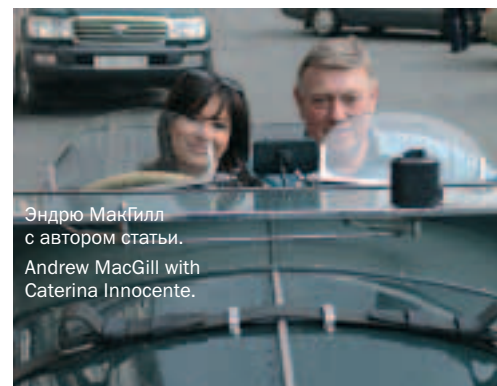
Свою мастерскую Робин Харкорт-Смит открыл в 300-летнем амбаре на полпути между Лондоном и Бристолем.

Robin Harcourt-Smith opened his workshop in a 300-year-old barn halfway between London and Bristol.



Эндрю МакГилл спасается от града, натянув специальную куртку, шлем и очки «консервы».

Andrew MacGill protects himself from the hail in a special coat, helmet and driving goggles.



Эндрю МакГилл с автором статьи. Andrew MacGill with Caterina Innocente.

На следующий год Дирк Линденберг собирается в Австралию: тамошний Bentley Drivers Club организует ралли от побережья до побережья. Next year Dirk Lindenberg is planning to go to Australia. The local Bentley Drivers Club there is organizing an impressive coast-to-coast rally.

как купить bentley / how to buy a bentley

1. Не покупайте первую же машину, которая вам попадется: внимательное изучение абсолютно необходимо.
2. Есть несколько регулярных мероприятий, где можно навести справки о винтажных Bentley:
 - около 300 Bentley ежегодно съезжаются на «смотрины», организуемые британским the Bentley Drivers Club;
 - the Luis Vuiton Concours d'Elégance в лондонском Hurlingham Club;
 - the Goodwood Festival of Speed;
 - гонки в Ле-Мане.
3. Книга, которую стоит прочесть: Michael Hay, Bentley: the Vintage Years. Publisher: Dalton Watson Fine Books. ISBN: 0901564265
4. Обращайтесь в Bentley Drivers Club: www.bdcl.org.
5. Проверяйте винтажные Bentley, помня о том, что бывают подделки: постарайтесь установить историю проданного вам автомобиля и попытайтесь связаться с его прежним владельцем, чтобы узнать побольше.
6. Не думайте, что с покупкой автомобиля траты закончились: старинная машина требует постоянного внимания и квалифицированного обслуживания.
7. И, наконец, последнее по порядку, но не по важности: ваш винтажный Bentley — это не просто хорошее вложение денег, пользуйтесь им и получайте от этого удовольствие!

1. Do not buy the first car you see: research is everything.
2. Check out the vintage Bentleys at the classy Concours d'Elégance:
 - some 300 Bentleys turn up every year at the Bentley Drivers Club event that rotates between beautiful stately homes;
 - the Luis Vuiton Concours d'Elégance at Hurlingham Club in London;
 - the Goodwood Festival of Speed;
 - the Le Mans Classic.
3. A good read: Michael Hay, Bentley: the Vintage Years. Publisher: Dalton Watson Fine Books. ISBN: 0901564265
4. Contact the Bentley Drivers Club www.bdcl.org
5. Be aware of forgers and fakes: check on the history of the car that's being sold to you and try to contact its previous owner to find out more.
6. Expect to spend some more money on the car having bought it — antique cars require constant maintenance.
7. Last but not least, your vintage Bentley is not just a smart investment: use it and enjoy it!



не приходится. Главное — иметь с собой шлем и очки. — Я неуверенно киваю головой. — К тому же плохой погоды не бывает — бывает только подобранная не по погоде одежда, — с чисто британским юмором добавляет мистер МакГилл. — Места для чемоданов в таких автомобилях тоже минимум, поэтому приходится привыкать путешествовать налегке». Я снова, и еще более неуверенно, киваю... Затем мы идем на улицу фотографироваться на фоне 8-литровой машины. «Управлять старинным автомобилем не так просто, как кажется. Даже опытным водителям, отлично справляющимся с современными машинами, нужно время, чтобы к нему привыкнуть». Я и не претендую... Но Эндрю настаивает: «Посиди хотя бы за рулем!»

Эндрю и Милли (Людмила) МакГилл привезли в Петербург компанию друзей из Нидерландов. Рядом с автомобилем мистера МакГилла у входа в Елисей Палас Отель припаркованы еще два английских красавца, чуть посеребривших от русской дорожной пыли: 4 1/2-литровый Bentley 1928 года и 4 1/2-литровый Blower Bentley 1929 года. Самым привлекательным кажется 4 1/2-литровый Blower: даже не разбираясь в моторах, трудно не оценить правильные пропорции этого автомобиля, не заглядываясь на яркое цветное пятно британского флага на его боку...

I20

Netherlands to St Petersburg. Parked alongside Mr MacGill's car by the entrance to the Eliseev Palace Hotel are two more dark green English beauties, turned slightly grey by a coating of dust from the Russian roads: a 1928 4 1/2-litre Bentley and a 1929 4 1/2-litre Blower Bentley.

Immediately after the photo-session, the Bentleys scatter pedestrians with the piercing sound of their horns and head off for Tallinn. I meanwhile devoted the weekend to Walter Owen Bentley — a born engineer-constructor and a tireless perfectionist, who set himself the goal early last century of building “a fast car, a good car, and the best in its class”. The first 3-litre Bentley, with a winged emblem on its bonnet and a 65-horse-power, 4-cylinder, 16-valve engine, was assembled in October 1919. The test drive was a success and the press, too, played its part: Sammy Davis, the publisher of the popular *Autocar* magazine and an enthusiastic regular visitor to the workshop just off Baker Street in London, commended the vehicle to all and sundry. Today, almost a hundred years later, I hear the same sort of sincere praise from one of England's best restoration mechanics, Robin



Blower Bentley Дирка Линденберга: такой же автомобиль «подарил» своему Джеймсу Бонду писатель Ян Флеминг.

Dirk Lindenberg's Blower Bentley: the author Ian Fleming made his hero James Bond the owner of a car like this.



Bentleys belong to one of three categories: Vintage — those made in Walter Owen Bentley's time, between 1919 and 1931; Derby — made between 1931 and 1939, after the company had been bought by Rolls-Royce; and Crewe — everything produced between 1946 and the present day.



Технические характеристики Bentley Blower'a

Снаряженная масса, кг — 1728.

Максимальная скорость, км/ч — 177.

Двигатель:

тип — рядный, 4-цилиндровый,

с нагнетателем Villiers Roots-type;

рабочий объем, см³ — 4398;

мощность, л.с. — 182.

Трансмиссия — механическая, 4-ступенчатая.

Цена, фунты стерлингов:

нового автомобиля в период выпуска — 1.475;

сегодня — 500.000.

Автомобили Bentley делятся на три категории: Vintage собраны во времена Уолтера Оуэна Бентли — с 1919 по 1931 год, Derby сконструированы с 1931-го по 1939-й, после того как компания была выкуплена Rolls-Royce, а Crewe называются все, что собраны с 1946-го по сегодняшний день.

Сразу после съемки Bentley, пугая прохожих, пронзительно сигналият клаксонами и разворачиваются в направлении Таллина, а я посвящаю свои выходные Уолтеру Оуэну Бентли — инженеру-конструктору от бога и неутомимому перфекционисту, в начале прошлого века задавшемуся целью «построить быстрый и качественный автомобиль, лучший среди машин своего класса». Первый 3-литровый Bentley, с крылатой эмблемой на капоте и 65-сильным двигателем с 4 цилиндрами и 16 клапанами, собрали в октябре 1919 года. Тест-драйв прошел успешно, да и пресса сыграла свою роль: Сэмми Дэвис, издатель популярного журнала Autocar и восторженный завсегдатай лондонской мастерской на Бейкер-стрит, расхваливал автомобиль направо и налево. Сегодня, почти 100 лет спустя, мне так же искренне расхваливает его один из лучших механиков-реставраторов Англии Робин Харкерт-Смит: «Эти собранные вручную автомобили — настоящие произведения искусства!»

Для лучшего понимания предмета я тут же мысленно сравниваю винтажный Bentley с мужским костюмом, сшитым вручную неаполитанскими портными. Вот теперь даже дух захватывает: ручная работа, черт побери, да еще какого уровня! «Даже по современным представлениям характеристики трехлитрового двигателя Bentley весьма впечатляют. Двига-

Harcourt-Smith: “These hand-made cars are real works of art!”

To better understand the subject, I immediately compare a vintage Bentley in my mind with a man’s suit hand-sewn by Neopolitan tailors. It even takes your breath away: hand-made – just imagine – and such quality! “Even by today’s standards, the 3-litre Bentley’s characteristics are highly impressive. An engine with four valves and two spark-plugs to a cylinder, a domed combustion chamber, a cylinder head with opposite inlet and outlet channels and an overhead camshaft – for its time that design was undoubtedly at the cutting-edge of technology,” Harcourt-Smith explains. All in all, bearing in mind that “great things are best seen from a distance”, Walter Owen Bentley accomplished his goal with a vengeance.

A taciturn and shy-looking gentleman, W.O. was in reality a stubborn and independent character: not content with the creation of a highly-professional design shop, he insisted that Bentley Motors retain full control over the process of assembling its own cars – that was, after all, the only way of ensuring the quality of the end product and pro-



Слева. Биркин. Тим Биркин. Совсем как «Бонд». Джеймс Бонд». Left. Birkin. Tim Birkin. Looking like «Bond. James Bond».

Внизу. Барнато и Биркин. Ле-Ман, 1929 год. Естественно, победа.

Down. Barnato and Birkin. Les Mans, 1929. Victorious, naturally.



На фабрике в Криклвуде. At the Crickelwood factory.



Bentley «заносят» в отель «Савой».

The victorious Bentley being brought into the Savoy.

Англичане называли 24 часа Ле-Мана „той потрясающей гонкой во Франции“.

The English called the Le Mans 24-hours “that ripping race in France”.

Слева. W.O. с первыми «парнями Бентли» Фрэнком Клементом (слева) и Джонни Даффом (справа) на фоне 3-литрового Bentley, пришедшего первым в Ле-Мане в 1924 году.

Left. W.O. with the first Bentley Boys, Frank Clement (left) and Johnny Duff (right) in front of the 3-litre Bentley that took first place at Le Mans in 1924.

тель с четырьмя клапанами и двумя свечами зажигания на цилиндр, камерой сгорания купольного типа, головкой блока с оппозитными каналами впуска и выпуска и верхним распредвалом — эта конструкция для своего времени была, безусловно, верхом технической мысли», — объясняет мистер Смит. Я слушаю его почтительно: во-первых, он практически вырос со старинными машинами (в середине прошлого века его мать запросто ездил в город за покупками на одном из таких автомобилей), а во-вторых, в винтажных Bentley он копается уже почти двадцать лет. В 300-летнем деревянном амбаре-мастерской площадью 3000 квадратных футов Робин работает один. «Трехлитровый Bentley стал эталоном для всех впоследствии разработанных компанией двигателями. Но самое главное, что легкие и послушные в управлении гоночные Bentley прежде всего оставались автомобилями надежными и долговечными». В общем, с учетом того, что «большое видится на расстоянии», Уолтер Оуэн Бентли с лихвой выполнил все свои обещания.

Немногословный и застенчивый с виду джентльмен, W. O. был на самом деле человеком упорным и независимым: не желая останавливаться на создании высокопрофессиональной дизайнерской мастерской, он оставил за Bentley Motors полный контроль над процессом сборки

viding each customer with a then-unheard-of five-year guarantee.

In 1919 the workshop moved to a plain brick building standing on a small plot of land acquired by the company in the out-of-the-way north-London suburb of Cricklewood. By 1920 solid, although rapidly constructed assembly sheds had appeared there and were being supplied by chassis from Vanden Plas and bodywork produced to special commissions from Bentley Motors at the H.J. Mulliner, Park Ward, Gurney Nutting, Harrison and Freestone & Webb factories. The mechanics engaged to assemble the motors competed for professionalism, while the small, tight-knit team of engineer-constructors developed new experimental models of the 3-litre Bentley. The air in Cricklewood was permanently electrified, like before a thunderstorm — the factory had that distinctive atmosphere of creativity that once filled the workplaces of Michelangelo and Stradivarius. The only cloud on the horizon was a shortage of money.

Happily, Bentley Motors soon acquired the rights sort of customers: young men with a sophisticated knowledge of cars and an

собственных автомобилей — ведь только так можно было гарантировать финальное качество и предоставить каждому покупателю неслыханную по тем временам 5-летнюю гарантию.

В 1919 году мастерская переехала в незамысловатое кирпичное здание на небольшом участке земли, приобретенной компанией в захолустном северо-лондонском предместье Криклвуд (Cricklewood).

К 1920 году здесь же выросли прочные, хоть и построенные на скорую руку, ангары для сборки автомобилей, куда доставляли шасси от Vanden Plas и каркасы, изготовленные по специальным заказам Bentley Motors на фабриках H. J. Mulliner, Park Ward, Gurney Nutting, Harrison и Freestone & Webb. Механики, занимавшиеся сборкой моторов, соревновались в профессионализме, а небольшой сплоченный коллектив из нескольких инженеров-конструкторов разрабатывал новые экспериментальные модели 3-литрового Bentley. Воздух в Криклвуде был постоянно наэлектризован, как перед грозой, — на фабрике царил неповторимая атмосфера творчества, когда-то наполнявшая мастерские Микеланджело и Страдивари. Только вот денег, как всегда, не хватало...

К счастью, вскорости у Bentley Motors появились «правильные» клиенты: эти искушенные в автомобилях и одержимые гонками молодые люди заказывали маши-

obsession with racing ordered the cars for their own use, engrossed themselves in the process of producing their own dream racer and, most importantly, paid the price without a second thought. This was the time of the Bentley Boys, a glamorous brotherhood of racing drivers jovial handsome daredevils in love with speed whose popularity was exceeded only by the size of their bank accounts and their own obsession. In 1921 Frank Clement brought Bentley its first race victory at Brooklands, while in 1922 Johnny Duff set a new lap record there. That same year Autocar wrote of the 3-litre Bentleys that “bursting into London from the suburban highway, thrust their way in top gear through an East End blocked with cars.” In 1923 the 24-hour race was held outside the French town of Le Mans for the first time. The next year Johnny Duff triumphed there with Frank Clement as his partner. It was at Le Mans that the Bentley legend was born: in eight years of entering the race, Bentley cars crossed the finishing line first five times.

Fascinated with the early racing successes, Dr Dudley Benjafield, a Harley-Street bacteriologist and amateur racer, paid a visit on

ны для себя, с головой окунались в процесс производства собственной гоночной мечты, а главное, не раздумывая оплачивали издержки. Наступили времена блистательного гоночного братства «Парни Бентли» (Bentley Boys) — влюбленных в скорость бесшабашных красавцев-весельчаков, чья популярность уступала лишь суммам на их банковских счетах да их собственной одержимости. В 1921 году Фрэнк Клемент завоевал Bentley первую гоночную победу в Бруклендсе, а в 1922-м Джонни Дафф установил там же новый рекорд скорости круга. Журнал Autocar того же года упоминает 3-литровые Bentley, которые, «врываясь в Лондон с пригородной автострады, на высшей передаче протискивались через забитый автомобилями Ист-Энд». В 1923 году в Ле-Мане впервые прошли 24-часовые гонки. Именно в этом французском городке Джонни Дафф в паре с Фрэнком Клементом в 1924 году одержали триумфальную победу. В Ле-Мане и родилась легенда Bentley: за 8 лет участия в этих гонках автомобили Bentley приходили к финишу первыми 5 раз.

Заинтригованный первыми гоночными успехами, с визитом к W. O. приехал доктор Дадли Бенджафельд, врач-бактериолог с Харли-стрит и гонщик-любитель. Бенджи приобрел новую 3-литровую двухместную спортивную модель, на которой

W.O. “Benjy” acquired a new 3-litre two-seater sporting model, in which together with the journalist Sammy Davis, whom we have already met, he scored a brilliant victory at Le Mans in 1927. The Bentley Boys loved to go on the spree and celebrated the success right in the streets of the town. A week later a banquet was held in their honour at the Savoy in London: after eleven courses, to the thunder of applause and the clink of glasses, the winning car “Old №7” rolled straight into the room.

Still today champagne producers tell customers that when they set off for a race the Bentley Boys might easily forget some spare part or other, but they never failed to take along several crates of champagne. It is said that even the British Racing Club that now owns the Silverstone grand-prix circuit was founded at one of Benjy’s revels.

Despite the racing successes, Bentley Motors remained plagued by financial difficulties. Things took a turn for the better, though, in 1926, when W.O. became acquainted with Woolf Barnato, the son of a man who owned diamond-mines in South Africa. Barnato junior, simple Babe to his



Уолтер Оуэн Бентли, или W.O., как его по-прежнему с любовью зовут эксперты, родился в Лондоне 16 сентября 1888 года.

В 1912 году на пару с братом Бентли приобрел концессию на импорт французских спортивных автомобилей DFP (Doriot Flandrin and Parent) с объемом двигателя 2 литра.

Walter Owen Bentley, or W.O. as experts still call him with affection, was born in London on 16 September 1888.

In 1912, together with his brother, Bentley acquired a concession to import French DFP (Doriot, Flandrin et Parent) sports cars with 2-litre engines.



Исторические фотографии — драгоценный материал из архивов Bentley Motors.

Historical photographs — precious material from the Bentley Motors archives.



Одаренный острым чутьем на технические новшества, W.O. задумался над случайно увиденными на фабрике DFP алюминиевыми заготовками в виде стаканов...

А в 1914 году, в разгар Первой мировой войны, уже будучи лейтенантом авиации, он пристроил алюминиевые поршни в авиационные двигатели: ведь поршень в двигателе — тот же стакан... Так и родились двигатели для истребителей BR1 и BR2 (Bentley Rotary One и Bentley Rotary Two).

With his keen flair for technical innovation, W.O. pondered on the half-finished aluminium tumbler-shaped parts that he happened to see at the DFP factory, and in 1914, when the First World War was already underway and he was a lieutenant in the Royal Flying Corps, he fitted aluminium pistons into aircraft engines. Pistons are, after all, tumbler-shaped. Thus the BR1 и BR2 (Bentley Rotary One and Bentley Rotary Two) fighter engines appeared.

Слева. Два 4 1/2-литровых Bentley Blower'a у пит-стопа в день тренировок. Ле-Ман, 1930 год.

Left. Two 4 1/2-litre Blower Bentleys during a pit-stop on practice day. Le Mans, 1930.

в паре с уже известным нам журналистом Сэмми Дэвисом с блеском победил в Ле-Мане в 1927 году. Большие знатоки веселого времяпрепровождения, Bentley Boys отпраздновали победу прямо на улицах городка, а через неделю их чествовали в лондонском отеле «Савой»: после 11-й смены блюд под аплодисменты и звон бокалов автомобиль-триумфатор «Old №7» вкатил прямо в зал...

Производители шампанского до сих пор рассказывают клиентам, что, отправляясь на гонки, знаменитые Bentley Boys могли с легкостью забыть что-то из запчастей, но несколько ящиков шампанского — никогда. Говорят, даже British Racing Club, которому сегодня принадлежит трасса «Формулы 1» в Сильверстоуне, был основан в одной из победных попок Бенджи...

Несмотря на успехи в гонках, Bentley Motors по-прежнему одолевали финансовые трудности. Правда, все изменилось к лучшему в 1926 году — W.O. познакомился с Вулфом Барнато, сыном владельца алмазных приисков в Южной Африке. Барнато-младший, для друзей попросту Бейб, финансировал производство и стал председателем совета директоров. Тогда же в компании Bentley Boys появился еще один джентльмен-гонщик — Бернард Рубин, владелец австралийского жемчужного бизнеса. На 4 1/2-литровом «Old Mother Gun»

friends, financed production and became the chairman of the company’s board. At that same time another gentleman racer joined the Bentley Boys — Bernard Rubin, the owner of an Australian pearl business. Driving the 4 1/2-litre “Old Mother Gun” Barnato and Rubin won Le Mans in 1928. Barnato repeated this feat in 1929 and 1930, by now in the Speed Six, a new 6 1/2-litre model that came out in September 1928. The unconventional Barnato once outraced an express train for a bet: starting from Cannes in his tried-and-tested Speed Six “Old №1” he not only reached Calais, but even managed to take the ferry to England and drive up to his London club four minutes before the Blue Express pulled into Calais station. But the British boys’ favourite was the Nottingham baronet Sir Henry “Tim” Birkin who had trouble adjusting to the calm of post-war life: Birkin’s dramatic temperament had a constant need for speed, danger and extreme sensations. Tim took racing so seriously that he devoted all his time and efforts to developing even faster cars — the supercharged Blower Bentleys.

Old man Bentley was not keen on the idea

Барнато и Рубин побеждают в Ле-Мане в 1928 году. Барнато снова и снова побеждает в Ле-Мане, — в 1929 и 1930 годах, теперь уже на Speed Six Bentley, новой 6 1/2-литровой модели, появившейся в сентябре 1928 года. Экстравагантный гонщик Барнато однажды на спор обогнал скоростной поезд: выехав из Канн на своем проверенном Speed Six Bentley «Old №1», он долетел не только до Кале, но успел еще и доплыть до Англии на пароме и подрулил к своему лондонскому клубу на четыре минуты раньше, чем «Голубой экспресс» прибыл на станцию Кале.

Но любимцем английских мальчишек был ноттингемский баронет сэр Генри (Тим) Биркин, с трудом привыкший к спокойствию послевоенной жизни: драматической натуре Биркина постоянно не хватало скорости, опасности и острых ощущений. К гонкам Тим относился настолько серьезно, что посвящал все свое время и силы разработке еще более скоростных машин — компрессорных Blower Bentley.

Старику Бентли идея с компрессором, мягко говоря, не понравилась: коньком W. O. всегда была надежность. Его, как инженера, интересовали не столько скорость и разгон сами по себе, сколько то, каким способом они достигались. W. O. не допускал насилия над мотором, а нагнетатель был явно насильственным ме-

of a supercharger, to put it mildly. W.O.’s first concern was reliability. As an engineer he was interested not so much in speed and acceleration in themselves, as in the means by which they were achieved. W.O. would not contemplate using force on a motor, and a supercharger was clearly a way of increasing power by brute force. But Tim, fired by the idea of forced air, refused to give up: using his personal charm, he obtained Woolf Barnato’s support, persuaded Amherst Villiers to develop a special supercharger for the 4 1/2-litre engine and, entering into a relationship with Lady Dorothy Paget, was not embarrassed to ask her for money to set up a special workshop to refit the chassis. As a result a compromise was struck: three racing Blowers were assembled for the 1930 Le Mans and fifty more for sale to the public.

Today the 4 1/2-litre Blower, a car with the fiery temperament of Tim Birkin, literally drives collecting connoisseur wild. “I’ll never sell mine,” the Dutchman Dirk Lindenberg tells me succinctly over the phone. “Out of those fifty Blowers, some forty are still ‘among the living’,” Robin Harcourt-Smith adds weightily.

тодом повышения мощности. До этого на Bentley Motors просто увеличивали рабочий объем двигателя: 3-литровая машина стала 4 1/2-литровой, затем 6 1/2-литровой и, наконец, 8-литровой — ходовые характеристики улучшались, а надежность и бесшумность двигателя оставались прежними. Но загоревшийся идеей наддува Тим не сдавался: используя все свое личное обаяние, заполучил поддержку Вульфа Барнато, уговорил Амхерста Виллерса разработать специальный компрессор-нагнетатель для 4 1/2-литрового двигателя и, сойдясь с леди Дороти Пэйджет, не постеснялся попросить у нее денег на организацию специальной мастерской по переоборудованию шасси. В итоге компромисс был найден: к соревнованиям в Ле-Мане 1930 года было собрано 3 гоночных Blower'a и 50 автомобилей для свободной продажи.

Сегодня 4 1/2-литровый Blower, автомобиль с зажигательным темпераментом Тима Биркина, буквально сводит с ума понимающих в этом толк коллекционеров. «Я никогда не продам свой», — лаконично заявляет мне по телефону голландец Дирк Линденберг. «Из тех пятидесяти Blower'ов „в живых“ осталось штук 40», — весомо добавляет Робин Харкурт-Смит.

Биркин, известный своим отточенным, жестким и агрессивным стилем вождения, сумел прийти вторым на французском

Гран-при, а в 1932 году удивил публику новым рекордом скорости круга в Бруклэндсе, подняв ее до 135,35 мили в час. Несмотря на профессионализм Биркина-гонщика, его легкий на разгон компрессорный Bentley не только никогда не был первым в Ле-Мане, но даже ни разу не финишировал. Это стало началом конца: разработки все более усовершенствованных автомобилей требовали постоянных денежных вложений, а прибылью и не пахло. Барнато посчитал невозможным продолжать терять деньги, а финансовый крах и вовсе поставил жирную точку на будущем не только компрессорных Bentley, но и компании в целом. Пытаясь спасти Bentley Motors Limited, растерянный W.O. распродал все имущество, включая собственный автомобиль. Позже Rolls-Roys оплатил все долги Уолтера Оуэна Бентли и предложил ему выгодный контракт на четыре года. Но, как говорят старики, все это было уже не то...

Перфекционисты, подобные W.O., никогда не становятся миллионерами, но созданные ими легенды непременно входят в историю. Историю, которая, как и все остальное, продается и покупается: в 1998 году британский Rolls-Roys (80 процентов его продаж тогда приходилось на марку Bentley) был съеден немецким концерном Volkswagen, который в 2001 году выпустил на трассу в Ле-Мане новых



Ле-манский триумф 2003 года стал последней победой команды новых Bentley Boys – трехлетняя рекламная акция Bentley Motors закончена...

The triumph at Le Mans 2003 was the last victory for the new Bentley Boys team: Bentley Motors' three-year advertising drive has finished.

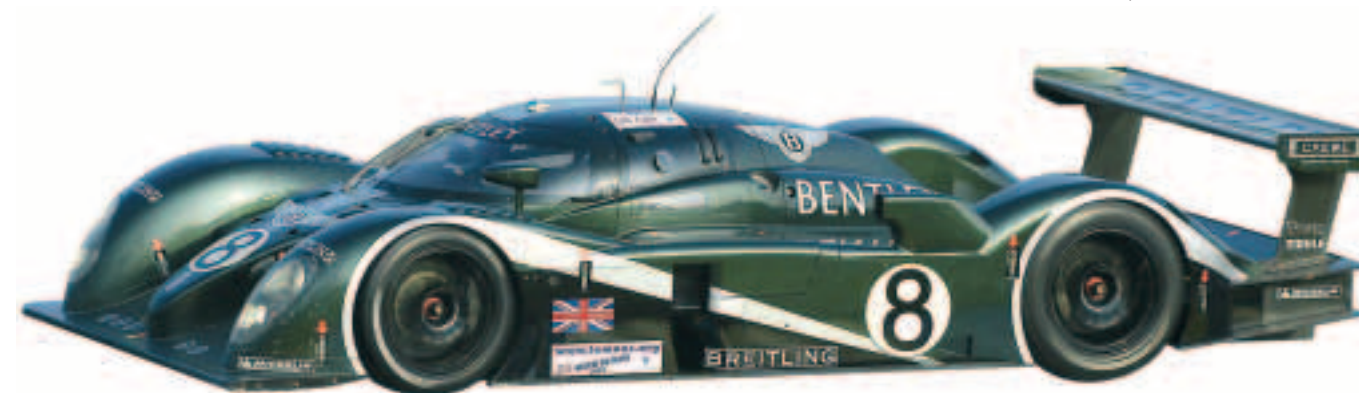
Birkin, known for his sharp, hard, aggressive driving style, managed to come second at the French Grand Prix, and in 1932 he amazed the public with a new lap record at Brooklands, raising it to 135.35 miles per hour. Despite Birkin's professionalism as a racing driver, his easily accelerating supercharged Bentley not only failed ever to win Le Mans, it never once even finished the course. That was the beginning of the end: the development of ever more sophisticated automobiles demanded constant injections of money, while there were no profits in prospect. Barnato was unwilling to contemplate further losses, while the coming of the depression cast a total shadow over the future not only of supercharged Bentleys, but of the company as a whole.

Perfectionists like W.O. never become millionaires, but the legends they create invariably go down in history. History that, like everything else, can be bought and sold: in 1998 the British Rolls-Royce car-making operation (80% of whose sales were under the Bentley *marque* at that time) was bought up by the German Volkswagen AG. In 2001 the concern launched some new ambitious

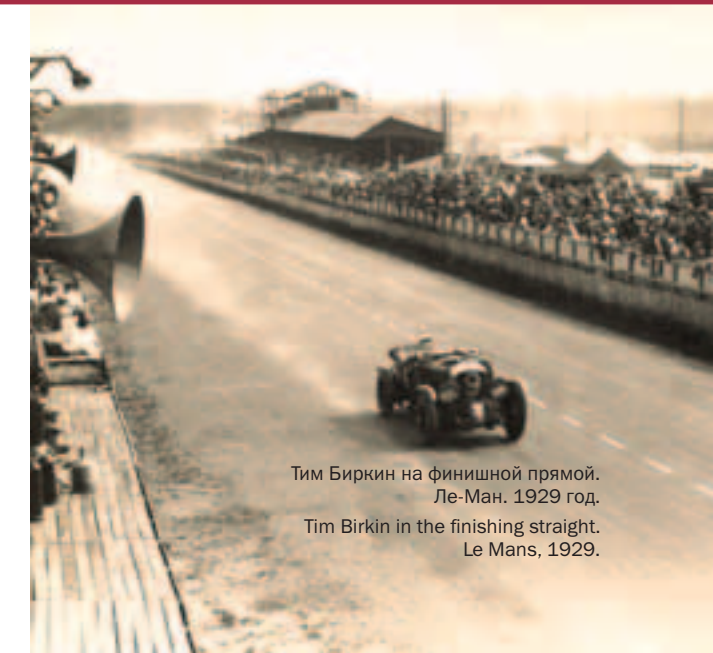
Bentley Boys onto the Le Mans track... But their ambitions were quite different, commercially oriented ones.

As for the admirers of the original Bentleys, they came together to form a club as far back as 1936. Today its honorary members include His Highness Prince Michael of Kent. I happened to be presented to him. To be honest, there was nothing particularly to talk to the Prince about then: he was kind enough to praise the production of *Don Giovanni* at La Scala; I invited him to the Taleon Club to look at the interiors. Later, at a reception in the Konstantinovsky Palace, the Prince spoke about his "Russian" charity rally last year in which fifteen vintage Bentleys took part. At the time I listened more out of respect than interest. Now, though, I know that the first member of the British royal family to get behind the wheel of a Bentley was Prince Michael's father — George, Duke of Kent. In 1924 he bought a 3-litre model, and later owned 6 1/2-, 4 1/2- and 8-litre Bentleys. So, when I next meet the Prince I'll have plenty to talk about — today I fully appreciate these unique motor cars... ■

127



Болельщики. Ле-Ман. 2003 год.
Fans. Le Mans. 2003.



Тим Биркин на финишной прямой.
Ле-Ман. 1929 год.
Tim Birkin in the finishing straight.
Le Mans, 1929.

амбициозных Bentley Boys... Но это уже совсем другие, коммерчески рассчитанные амбиции.

Что касается поклонников аутентичных Bentley, то они объединились в клуб еще в 1936 году. Сегодня среди почетных членов клуба — Его Высочество принц Майкл Кентский. Мне довелось быть ему представленной. Собственно, говорить нам с принцем тогда было особенно не о чем: он любезно похвалил постановку «Дон Жуана» в «Ла Скала», я пригласила его в Талион Клуб познакомиться с интерьерами. Позже на приеме в Константиновском дворце принц рассказывал о своем прошлогоднем благотворительном «русском» ралли, в котором приняли участие 15 старинных Bentley. Тогда я слушала его скорее из уважения, чем с интересом. Зато теперь я знаю, что первым усевшимся за руль Bentley членом британской королевской семьи был отец принца Майкла — Джордж, герцог Кентский, который в 1924 году приобрел 3-литровую модель, а позже владел 6 1/2-литровым, 4 1/2-литровым и 8-литровыми Bentley. Да-а, вот теперь бы мы с принцем поболтали вдоволь — сегодня я чувствую эти автомобили на все сто... ну, настолько, насколько может почувствовать Bentley девушка, которая никогда в жизни не водила машину. ■