

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



**1929 – Bentley 4.5 Litre Blower  
Vanden Plas Tourer Le Mans Style  
„Prototyp“**

**Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG**

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web [www.eberhard-thiesen.de](http://www.eberhard-thiesen.de) E [info@eberhard-thiesen.de](mailto:info@eberhard-thiesen.de)



# 1929 – Bentley 4.5 Litre Blower Vanden Plas Tourer Le Mans Style



- Das erste Serienexemplar und „Prototyp“ von nur 50 originalen werksseitigen 4½-Liter Kompressor-Wagen für die Homologation
- Ausgestellt auf Bentleys Messestand auf der Olympia Motor Show 1929 und Ex-Werksvorführwagen u.a. für Presseberichte
- Sehr original mit ‚matching‘ Motor, Kompressor, Chassis (Ausnahme Vorderachse), typgerechtes Getriebe von einem anderen Blower
- Erste Karosserie von 1929 separat vorhanden und ggf. zu erwerben
- Historie umfassend bekannt, ausführliche Expertise von Bentley-Spezialistin Clare Hay, Service-Protokolle/Rechnungen vorhanden
- Berechtigt für Concours und historische Renn-Events weltweit



## Dieses Fahrzeug

Die 4½-Liter Kompressor-Bentleys aus der Zeit von 1929 bis 1931 – allgemein auch als „Blower“ bezeichnet – gehören zu den legendärsten frühen Modellen der Marke. Sie stammen aus der Epoche, als Bentley-Automobile im Rennsport sehr erfolgreich waren und 1924, 1927 (3 Liter Modelle), 1928, 1929 und 1930 (4½ und 6½ Liter Modelle) die 24 Stunden von Le Mans gewonnen hatten. So erfolgreich waren dort seit 1923 nur Alfa Romeo, Jaguar, Ferrari, Ford und Porsche. Die Erfolge verdankte Bentley vor allem den so genannten „Bentley-Boys“ – eine illustre Gruppe zumeist finanzstarker Unternehmer, Lebemänner und Rennfahrer um den damaligen Bentley-Chef und Investor Woolf Barnato. Die Idee zur Kompressor-Aufladung des 4½ Litre stammte 1929 von Rennfahrer Sir Henry "Tim" Birkin, ebenfalls einer der „Bentley Boys“.



Dieser 4½ Litre Blower Bentley ist das erste der 50 in Serie für die Homologation gefertigten Fahrzeuge und das einzige, das im Jahr 1929 gebaut wurde. Als solcher „Prototyp“ hat er unter anderem noch den gleichen Rahmenkopf und Stoßdämpfer wie die fünf zuvor als „Birkin Blower“ gebauten Werksrennwagen. Der Wagen blieb vorerst in Werksbesitz und wurde von Bentley am 17. Oktober 1929 auf der Londoner Olympia Motorshow ausgestellt. Dort feierte er die Weltpremiere des Modells und begründete das Image jener legendären Kompressor-Bentleys. Denn im Vergleich zu Bentleys gewaltigem 6½ Liter Reihensechszylinder war der 4½ Liter Vierzylinder leichter und ließ sich agiler bewegen, entwickelte aber dank Kompressor nahezu dieselbe Leistung von über 180 PS. Damit erreichte der „Blower“ Fahrleistungen, die gemessen an damaligen Maßstäben heute einem „Supersportwagen“ gerecht würden.

Weil der werksseitig vorgesehene Motor nicht rechtzeitig zur Olympia Motorshow im Oktober 1929 fertig wurde, stellte Bentley den Wagen dort mit einem Aggregat das, das von einem der fünf vorab gebauten „Birkin Blower“ Rennwagen ausgeliehen war. Doch bereits im November 1929 wurde er auf den laut „Production Logbook“ korrekten Motor umgerüstet.

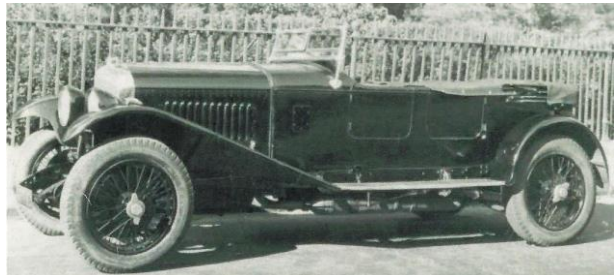
Das Chassis dieses Exemplars trug von Beginn an stets eine viersitzige Open Tourer Karosserie des englischen Karosseriebauers Vanden Plas (VdP) und macht das Fahrzeug historisch bewertet



auch optisch korrekt. Insbesondere im Vergleich zu vielen Bentley-Limousinen, die später im Laufe ihres Lebens in sportliche „Open Tourer“ im Vanden Plas Look verwandelt wurden. Allerdings war das auf der Olympia Motorshow gezeigte Original in seiner Zweifarblackierung „Le Mans Green / Dockers' Champagne“ wohl etwas zu extravagant (laut Clare Hay) und wurde bereits im April 1930 gegen eine neue einfarbige Standard-Sport-Viersitzer-Tourer-Karosserie von Vanden Plas getauscht. Noch immer in Besitz von Bentley Motors wurde dieses erste 4½ Litre Kompressor-Exemplar als Werksvorfürwagen genutzt und Automobil-Journalisten zur Verfügung gestellt. So ist genau dieser Wagen in den damaligen Magazinen „The Motor“ (April 1930) sowie „Motor Sport“ (Januar 1931) abgebildet, getestet und beschrieben worden (siehe Abbildungen auf Seite 6). Er blieb bis September 1931 als Vorfürwagen im Werksbesitz.



Zweite originale Vanden Plas Karosserie  
(von 1930 bis vermutlich 1960/1970er Jahre)



Erste originale Vanden Plas Karosserie auf anderem,  
bekanntem Fahrzeug installiert und ggf. zu erwerben

Im Zuge der Übernahme von Bentley durch Rolls-Royce ging der Wagen im November 1931 als zunächst an den Bentley Vertragshändler Jack Barclay in London (den Bentley Händler gibt es heute noch), der den Wagen im Februar 1932 an den Händler Frank Scott nach Newcastle weiterreichte. Über diesen gelangte der Bentley dann an seinen ersten privaten Eigentümer: den Bentley-Enthusiasten J. Weston Adamson aus Northallerton/Yorkshire. Im Jahr 1933 verkaufte er den Wagen an A. James McAlpine in Wrexham/North Wales. In dessen Besitz erfuhr der Bentley im August 1934 einen Unfall. Daraufhin wurde die Vorderachse durch eine andere überholte Komponente bei Wrexham Motors ersetzt, was im Serviceprotokoll von Bentley Motors vermerkt ist. Nächster Eigentümer wurde 1934 der Londoner Charles Lewis, der den Wagen wohl spätestens 1939 an S.R. Miller nach Watford veräußerte, wo er den Krieg überstand.

Als Eigentümer ab 1946 nennt die Besitzer-Chronik sodann Victor Doland und W.H.R. White und ab 1951 J.F. Gurney. Im Jahr 1967 wurde P.W. Neale der Eigentümer. Dieser tauschte vermutlich den installierten Motor gegen einen anderen oder dies war bereits zuvor geschehen. Auf jeden Fall besaß P.W. Neale das originale Antriebsaggregat und behielt es in seinem Besitz als der Bentley spätestens im Jahr 1971 von dem Australier J.T. Jeffery übernommen wurde. Irgendwann im Laufe der 1960/1970er oder frühen 1980er Jahre wurde die jetzige Karosserie installiert. Sie ist eine Recreation der Vanden Plas Open Tourer Karosserie im „Le Mans“ Style nach dem Vorbild der von Henry Tim Birkin in Le Mans eingesetzten „Team Cars“. Zu dem attraktiven Look zählen unter anderem die „Birkin“-Helmkotflügel, der Benzintank und das Instrumentenbrett im Cockpit.

Anfang der 1980er kam der Bentley wieder nach Europa zurück. Im September 1982 wurde er über den Londoner Händler C.A.R. Howard im Magazin „MotorSport“ inseriert (siehe Abbildung nächste Seite) und trägt bereits die aktuelle Karosserie. Der nächste Eigentümer (Name bekannt)



**C.A.R. HOWARD LTD.**

**1915 Simplex 50 h.p. Chain Drive 7 Passenger Touring by Quinby.** This huge car with 9-litres in four cylinders is very fast and powerful and is certainly one of the last of the great line of Mercedes-based chain-driven monsters. Totally restored.

**1929 Bentley 4 1/2-litre Supercharged Vanden Plas Sports.** The 3rd Production 'Blower'. This car was the Company demonstrator and Motor' Road Test car. We have the original Log Book in the name of Bentley Motors and a copy of the Road Test. Restored over 12 years for a fastidious and well-known enthusiast who had intended to race it. The total mechanical overhaul included a new crankshaft, new gears, etc. Modified to Le Mans spec.

in Großbritannien hatte das große Glück, dass der frühere Besitzer Neale den behaltene, originalen Motor 1984 zum Kauf offerierte. So wurde der Bentley antriebsseitig in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt – einschließlich des originalen Kompressors (Amherst Villers MK. IV Twin Rotor, System Roots). Etwa zehn Jahre später erlangte der besondere Blower wieder einmal Presse-Popularität, als er im Juli 1994 in einem ausführlichen Fahrbericht der britischen Sammlerzeitschrift „Popular Classics“ vorgestellt wurde.

Etwa 2011 übernahm ein Schweizer Sammler (Name bekannt) das Fahrzeug, der es schließlich 2013 an seinen aktuellen Eigentümer in Großbritannien veräußerte. Dieser investierte weiter in den hochwertigen Erhaltungszustand und so liegen für den Zeitraum 2014 bis 2018 Service- und Überholungs-Rechnungen über rund 75.000 GBP vor.

Neben dem originalen Motor und Kompressor verfügt dieser erste in Serie gebaute Blower auch über ein weitgehend originales nummerngleiches Rolling-Chassis mit Ausnahme der bereits genannten ausgetauschten Vorderachse von Bentley und des Schaltgetriebes. Das heute verbaute Getriebe mit Einscheibenkupplung entspricht dem Bentley-Typ „D“ mit Overdrive. Es stammt von einem später produzierten 4½ Litre „Blower“ und ist somit typgerecht.

Eine interessante Besonderheit in punkto Originalität ist die erste Karosserie von 1929, die auf der Olympia Motor Show montiert war. Sie existiert heute noch in gutem Zustand auf einem anderen Bentley Chassis. Da Auto und Eigentümer bekannt sind, bestünde eventuell die Option, diese Originalkarosserie zu erwerben und den Bentley in seinen Urzustand zurückzusetzen. Dies wäre ohne großen Aufwand machbar und dürfte den Wert dieses „Blowers“ signifikant erhöhen.

Bentley zählt neben Bugatti und Mercedes Benz zu den ganz wenigen Marken, deren Kompressor aus dem Rennsport auch in Straßen-Fahrzeuge gelangte. Die Aura der frühen Motorsport-Ära fährt also stets mit und berechtigt solche Wagen für hochkarätige Concours und historische Renn-Events weltweit. Dieser erste Bentley 4½ Litre Blower, der nach den Werksrennwagen in Serie gebaut wurde, gehört sicherlich zu den originalsten Exemplaren, die weltweit noch existieren. Seine Rolle als „Prototyp“ macht ihn zusätzlich besonders, abgerundet durch die umfassende Dokumentation seiner Geschichte und technischen Details durch die Expertin Clare Hay.

# EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972

April 20, 1930

Road Tests Showing Principal Characteristics

## The SUPERCHARGED 4½-litre BENTLEY

FIRST REPORT OF THE ROAD PERFORMANCE OF A FINE SPORTS CAR

10 M.P.H. TO 100 M.P.H. SPEED RANGE ON TOP GEAR

slightly The car tested, and with a Vanden Plas body.

THIS recipe is as follows:—Take a sturdy chassis, install an engine rated at 20 h.p., add a supercharger, an open body, wings and windscreen, and make the complete vehicle have a speed range of from 9 m.p.h. to 103 m.p.h. on top gear. Do all these things and you will have arrived about half-way towards the achievement which the 4½-litre Bentley represents. Only half-way, because you have yet to make your car as good as regards other important attributes, such as road-holding, gear-changing, steering and braking. . . .

The latest Bentley sports model is, indeed, far more smooth and more flexible than a car with a big shaft through a short spindle with fabric joints. On the suction side of the supercharger there are two S.F. carburetors and on the delivery side there is an additional blow-off valve. This supercharger is of the Roots blower type designed by Mr. Ambrose Villiers, and is notable for a cleverly arranged system of lubrication supplied with oil flowing by gravity from the engine and scavenged by the main oil pump. Consequently, there is no need to add oil to the petrol. The pressure under which the mixture is fed naturally varies according to the speed, but ranges up to a maximum of about 10 lb. per sq. in. The engine, incidentally, develops its greatest power at revs. between 4,000 r.p.m. and 4,500 r.p.m.

**Quiet Running a Feature.**

A notable feature of the road performance of this car is that it is particularly quiet for a sports car, the silencing being as effective as anyone could desire. Furthermore, the whine often associated with a supercharger has been almost entirely eliminated, just a faint

(Left) The five acceleration figures obtained on 2nd, 3rd and top gears at Brooklands track.

(Right) Off-side view of the 4½-litre engine showing the safety valves on the inlet manifold.

supercharger engine has any right to it. Perhaps this is partly due to the use of a big supercharger; driven too fast it is of quite unusually big proportions even for these days of big engines. The net result is a steady stream of driving the Bentley, though it is a topgear car, the

Dieser Bentley in „The Motor“, April 1930

TELEPHONE: MAYFAIR 4532 (5 LINES)  
BRANCH SHOW ROOMS: 34 BRUTON STREET, NEW BOND STREET W1

**Jack Barclay LIMITED**  
MANAGING DIRECTOR: JACK BARCLAY  
DIRECTORS: A.S. BARCLAY, I.H. BARCLAY

HEAD OFFICE: GEORGE STREET-HANOVER SQ., CORNER OF MADDOX STREET, LONDON-W1

TELEGRAMS: BACILCIB, BACILCIBLON  
SERVICE DEPARTMENT: 25 CHEVAL PLACE, KNIGHTSBRIDGE, SW7

Order No. 789 Sales No. \_\_\_\_\_ Chassis No. SM-3903

We the undersigned Messrs. Frank Scott Ltd. residing at Central Garage, Carlisle Square, Newcastle-on-Tyne

Hereby order from JACK BARCLAY, LTD. the undermentioned car:

MAKE AND H.P. OF CAR Used 4½-litre Supercharged Bentley

TYPE OF BODY Open four-seater

COLOUR OF PAINTING Green

UPHOLSTERY Green

Price of Car £ 495 0 0

Price of Car £ 495 0 0

By allowance on 1931 Aston Martin International Sports Touring car. £ 315 0 0

£ 180 0 0

I hereby declare that the second-hand motor car Registered No. 124 26 1933 is my own property and is free from any lien or charge whatsoever.

The above Car is required by me on the 12th Feb. 1933

I pay £ 180 on account of the purchase price of the above Car the sum of £ 180 which sum shall form part of the purchase money if I duly complete this contract.

If I do not take delivery and/or pay the balance of the purchase price of the Car hereby ordered within eight days from despatch of invoice or of advice note to the effect that the Car is at my disposal, JACK BARCLAY, LTD. shall be at liberty, if they think fit, by notice in writing to determine this contract and the deposit shall be forfeited, but without prejudice to their rights to recover from me any loss whatsoever which may be sustained by them through FRANK SCOTT LTD.

Date: 8th February 1933 Name: J.H. Scott

Kaufvertrag Jack Barclay, Februar 1932

106

MOTOR SPORT

JANUARY, 1931

## THE 4½-LITRE SUPERCHARGED BENTLEY

A RACE-BRED CAR OF OUTSTANDING PERFORMANCE.

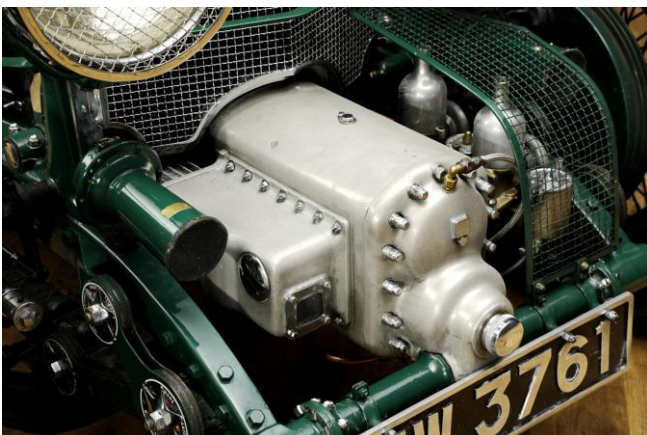
The 4½-litre Bentley as it appears for 1931.

Dieser Bentley in „Motor Sport“, Januar 1931

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



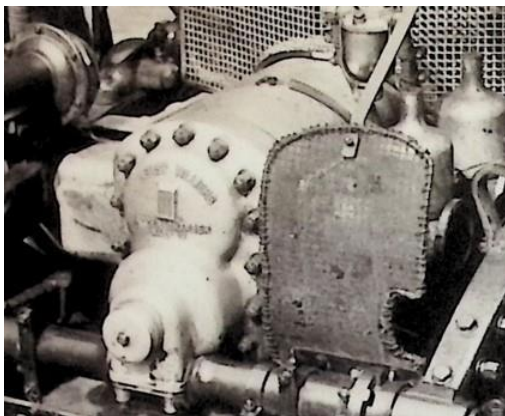


## Modellgeschichte

Der Bentley 4½ Litre kam 1927 auf den Markt und trat die Nachfolge des 3 Litre Models an. Von Bentley wurden wie damals üblich nur die Rolling Chassis (Fahrgestell mit Motor und Getriebe) angeboten und mit Aufbauten verschiedener Karosseriebauer versehen, darunter Vanden Plas, Mayfair, Mulliner und Park Ward. Der Motor des 4½ Litre wurde technisch vom 6½ Litre Sechszylinder abgeleitet, indem man zwei Zylinder entfernte. So entstand ein Reihen-Vierzylinder mit 4.398 ccm Hubraum, der mit vier Ventilen pro Zylinder sehr fortschrittlich konstruiert war. Er galt als sehr zuverlässig und belastbar, was eine wichtige Grundlage für die motorsportlichen Erfolge von Bentley war. Mit Siegen auf den wichtigsten Rennstrecken wie 1928 und 1929 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans förderte der 4½ Litre die Popularität und den Verkauf der Marke.



Ab 1929 war zudem ein leistungsgesteigertes Modell mit Kompressor erhältlich, das als „Blower“ bekannt wurde. Diese Variante geht zurück auf den Rennfahrer Sir Henry „Tim“ Birkin, einen der legendären „Bentley Boys“, der einen größeren Motor mit mehr Hubraum wegen des höheren Gewichts ablehnte. Stattdessen erwog er den Einsatz der damals neuen Kompressortechnik, wie Mercedes Benz sie im Rennsport erfolgreich verwendete. In Eigenregie und finanziert durch Sponsor Dorothy Paget baute er Anfang 1929 sein eigenes 4½ Litre Modell mit einem Roots-Kompressor um. Diese Idee wurde von W.O. Bentley nicht unterstützt, denn er folgte dem Prinzip: „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen. Außer durch mehr Hubraum.“



Trotzdem erhielt Birkin vom damaligen Firmen-Chef Woolf Barnato – auch ein „Bentley Boy“ – fünf 4½ Litre Modelle mit Kompressor, den Amherst Villiers entwickelt hatte. Für die Rennsport-Homologation in Le Mans wurden 50 weitere „Blower“-Fahrzeuge gefertigt. Die Birkin-Teamfahrzeuge und auch die Werks-Bentley mit Kompressor waren die leistungsstärksten britischen Sportwagen, die in Le Mans und Brooklands antraten. Durch den Einbau des Kompressors stieg die Leistung des 4.398 ccm großen Triebwerks von 110 auf 175 PS und als Top-Speed wurden rund 200 km/h erreicht.

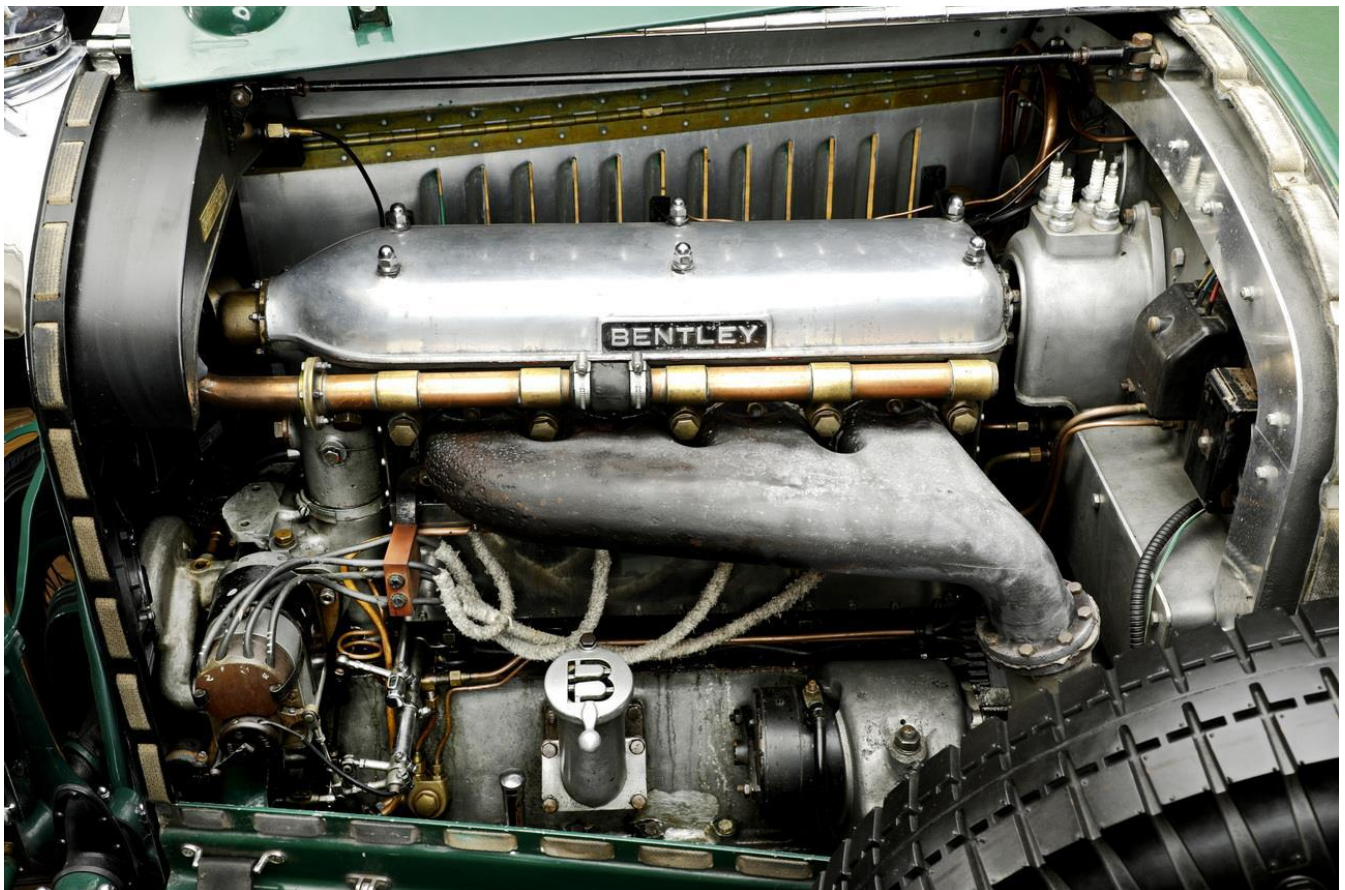
Der Verkauf der Kompressor-Straßenfahrzeuge war jedoch alles andere als ein Erfolg: der Verbrauch war deutlich zu hoch. Zudem blieben größere Rennerfolge des „Blower“ aus. Außer der schnellsten Rennrunde bei den 24-Stunden von Le Mans 1930 und einem zweiten Platz beim Grand Prix von Frankreich in Pau im gleichen Jahr konnten sie nicht viel erreichen. So musste der Preis für die Straßenmodelle schließlich von ursprünglich 1.475 auf 1.150 GBP gesenkt werden, um die Bestände abzubauen. Heute gehören die 50 „Blower“ Werks-Bentley hingegen mit zu den extrem gesuchten und begehrten Vorkriegs-Sammlerfahrzeugen.





## Daten & Fakten

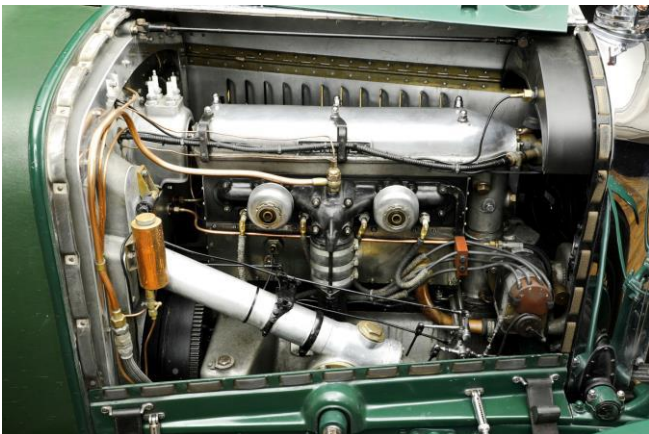
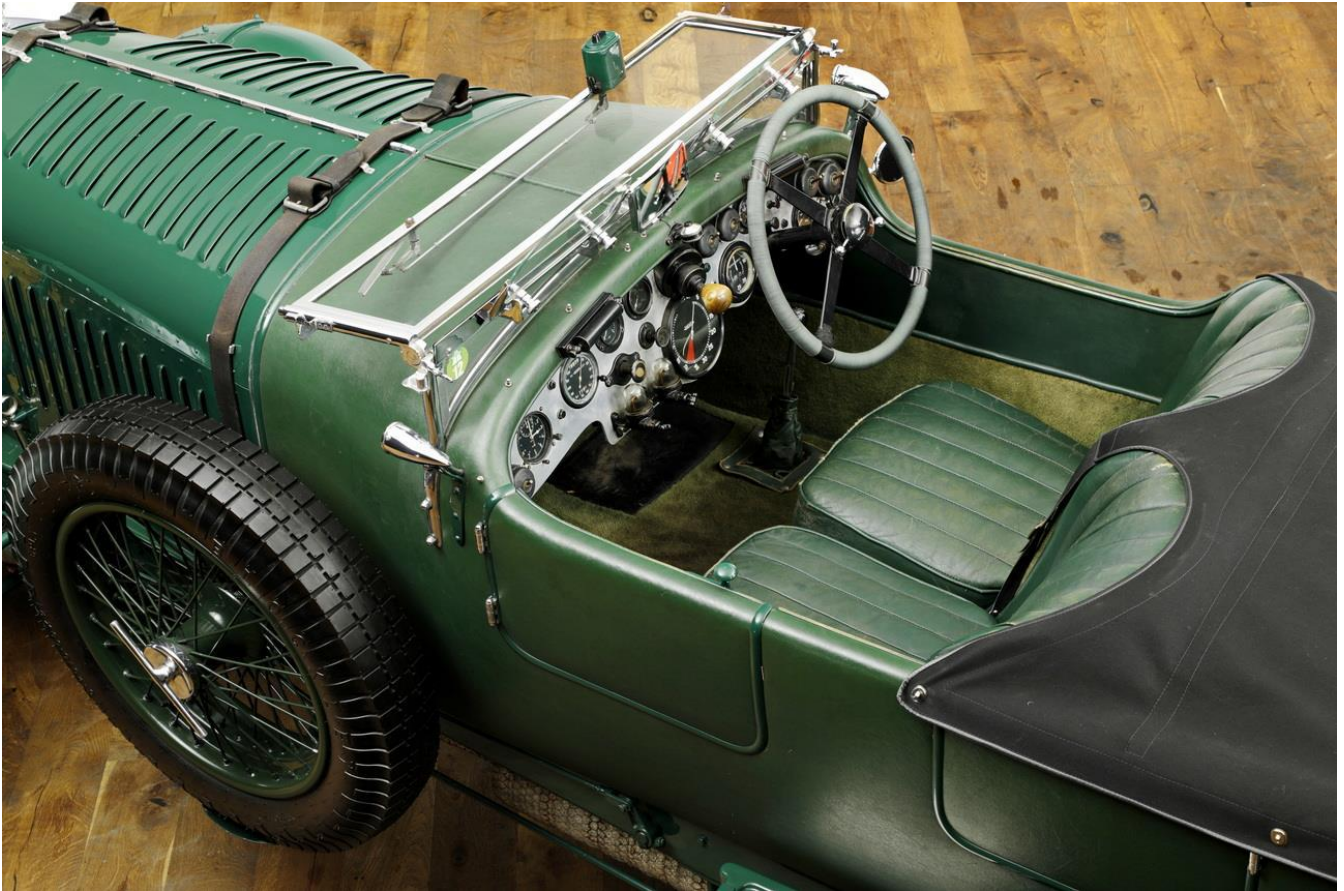
Baujahr	1929, Zulassung am 26.04.1930 (bis dahin noch in Werksbesitz)
Stückzahl	720 Exemplare als 4½ Litre, davon 50 Kompressor-Wagen für Homologation (Verkauf) sowie 5 Renn-Fahrzeuge (Tim Birkin)
Farbkombination	dunkelgrün (Irish oder British Racing Green), Ledersitze grün
Laufleistung (abgelesen)	18.502 Meilen (ca. 29.769 km)
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor mit Amherst Villers MK. IV Roots-Kompressor (glattes Gehäuse), wassergekühlt, OHC, Vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, zwei Vergaser SU HVG5
Hubraum/Leistung	4.398 ccm, ca. 182 PS bei 3.500 U/min. (Werksdaten)
Getriebe	manuell, 4-Gang „D-Type“ mit Overdrive, unsynchronisiert, seitliche Kulissen-Schaltung innen rechts
Bremsen	Trommeln vorn/hinten, hydraulisch
Leergewicht	ca. 2.050 kg
Höchstgeschwindigkeit	ca. 190 km/h
Dokumente	Expertise von Clare Hay (2013), englische Zulassung (V5), zeitgenössisches Serviceprotokoll Bentley, Presseberichte und Fotos, Korrespondenz, neuere Service-Rechnungen (2014-2018)



EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





## Appendix

---

Standort	Hamburg, Deutschland	
Preis	<b>auf Anfrage</b> (MwSt. nicht ausweisbar)	
Kontakt	Bastian Hubald	+49 (0) 170 – 239 31 89
	Eberhard Thiesen	+49 (0) 172 – 459 34 35

---

### **Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG**

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 – 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / [www.eberhard-thiesen.de](http://www.eberhard-thiesen.de)



*Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.*