

Il massimo possibile

Il Bentley Boy 'Tim' Birkin era convinto che la sovralimentazione fosse la strada giusta per vincere le corse. Le 'Blower' Bentley biposto fallirono a Le Mans, ma questo esemplare unico di monoposto vinse molte corse e conquistò vari record

TESTO Antonio Colotti / FOTO John Wycherley



TRA TUTTI I FREQUENTATORI della pista di Brooklands tra gli Anni 20 e 30, forse il più affascinante e carismatico era il non molto alto baronetto pilota della Bentley, Sir Henry Ralph Stanley 'Tim' Birkin. Lui sapeva unire la sua immagine da 'high-society' di 'Bentley Boy' con un impavido talento di pilota. Di tutte le sue auto - Bentley, l'Alfa che vinse a Le Mans nel 1931, e successivamente la Maserati da Gran Premio - la più speciale associata al suo nome è una fatta su misura per lui, la 'Blower' Bentley monoposto. Con quest'auto nel biennio 1931-32 stabilì il record sul circuito esterno di Brooklands a oltre 219 km/h di media. Ogni detentore del record sul giro nel circuito esterno era un eroe, e per un'intera generazione di appassionati delle corse il 'militarmente' baffuto 'Tiger Tim' impersonificava un ideale per l'Inghilterra, la personificazione di una potenza Imperiale, veloce e fiero com'era. Ma 'Tim' Birkin era molto di più che una mera celebrità appassionata di corse. Era intensamente competitivo, uno sportivo nato dedicato alla massimizzazione dei suoi successi, assolutamente impegnato ad ottenere il massimo dal suo talento naturale. Nel 1929 era convinto che la Bentley 4½ →



Sopra
Nell'abitacolo il pilota è esposto a tutto, con il possente motore davanti a lui. Immaginiamolo girare a tutto gas a Brooklands, con le fiamme che lo avvolgono, procurate dalla rottura del tubo di scarico...

Litre da corsa che aveva vinto a Le Mans avesse bisogno di più potenza, ed era certo che la sovralimentazione fosse la risposta giusta. Lui descriveva se stesso 'deprecabilmente abbastanza piccolo. A volte balbetto, sono vago e inefficiente, ma su un tema che mi attira mi faccio assorbire interamente, e divento irrimediabilmente loquace e meticoloso.'

Aveva appena divorziato e stava corteggiando una ricca signora aristocratica, proprietaria di una delle più importanti scuderie inglesi di cavalli da corsa: Dorothy Wynham Paget, figlia di Lord Queenborough e di sua moglie, l'ereditiera americana Pauline Paine Whitney. Quando Birkin persuase la nobildonna a finanziare il suo ambizioso programma sulla Bentley sovralimentata per il biennio 1929-30, Dorothy aveva solo 24 anni. Non pensate che vogliamo essere poco rigorosi, ma lei era un po' in carne - pesava 127 chilogrammi - e con un look non proprio da Venere di Botticelli. Le sarebbe piaciuto molto salire in groppa al suo miglior cavallo sul tappeto erboso, il leggendario Golden Miller che aveva vinto cinque volte la Cheltenham Gold Cup oltre al Gran National. Ma l'interesse di 'Tiger' Tim era limitato al suo denaro.

Lei appoggiò lui e il suo amico pilota Mike Couper nel fondare la Birkin & Couper Ltd a Welwyn, incaricata di produrre il prototipo 4½ Litre 'Blower' Bentley nell'estate del 1929. Anni dopo, Walter Owen Bentley disse: 'Tim aveva una costante urgenza di fare le cose spettacolari, una caratteristica questa che suppongo lo abbia portato nel mondo delle corse. Era allegramente vivace, la sua personalità inquieta sembrava sempre portarlo a fare qualcosa di nuovo e spettacolare, e sfortunatamente la nostra 4½ Litre fu uno dei suoi obiettivi... Tim utilizzò tutto il suo charme e la sua capacità di persuasione per indurre dapprima Ahmerst Villers a costruire uno speciale compressore per la sua 4½, poi Woolf Barnato (finanziatore della società e pilota di talento) a dare il suo benestare, e finalmente Dorothy Paget a mettere il denaro per la fabbrica a Welwyn (poco a nord di Londra) e per costruire e modificare lo chassis.'

'Birkin prese il comando, girando a oltre 193 km/h. Poi ebbe inizio un grande duello fra la sua auto e la Sunbeam V12 di Kaye Don'

Bentley stesso disapprovò il progetto: 'Avrebbero annullato con la loro preparazione tutta l'esperienza che avevamo acquisito in dieci anni con il nostro reparto corse. Io temevo il peggio e seguivo ansiosamente la loro prima apparizione in pubblico.'

Birkin fece correre il suo prototipo con carrozzeria Tourer 'Blower' Bentley alla 6 Ore di Brooklands il 29 giugno 1929. Si ritirò. Due settimane dopo, al Phoenix Park di Dublino, due 'Blower' Bentley finirono terza e ottava. Al RAC Tourist Trophy la 'Bowler' di Bernard Rubin si ribaltò, mentre Birkin si piazzò secondo assoluto e vinse la sua classe. La terza 'Blower' ruppe il motore.

Birkin poi si ritirò alla 500 Miglia di Brooklands e tutto il team si arrese alla 'Double-Twelve' di Brooklands di maggio del 1930. Bentley, amareggiato per il fallimento della sua società (che poi sarebbe stata rilevata dalla Rolls-Royce) riassunse così quello che seguì: 'La 4½ con compressore non vinse mai una corsa, soffrì di tutta una serie di rotture meccaniche senza fine, diede una cattiva reputazione al marchio Bentley e tra l'altro costò un'enorme somma di denaro a Dorothy Paget, prima che lei decidesse di ritirarsi dall'impresa nel mese di ottobre del 1930.'

Ma 'lo scorpione' non aveva ancora finito di pungere. 'Tim - ricordava Bentley - riuscì a convincere Barnato per consentirgli di prendere parte alla 24 Ore di Le Mans del 1930 (in cui nessuna di quelle auto arrivò al traguardo, e dove vinse una Bentley aspirata, come era avvenuto nel 1929) e noi fummo obbligati, in ossequio ai regolamenti di quell'epoca, a costruire non meno di 50 esemplari di quell'auto per venderli al pubblico.' Tuttavia, l'asserzione di Bentley in base alla quale la 'Blower' non vinse mai una corsa è sbagliata. E l'eccezione è costituita dalla monoposto rossa che vedete in queste pagine. Non solo perché vinse più volte a Brooklands, ma anche perché conquistò il prestigioso record sul giro al circuito di Outer.

Dopo la debacle di Le Mans 1929 Birkin era determinato a costruire un'auto per la 500 Miglia di Brooklands. A Welwyn la speciale 'Blower' Bentley fu sviluppata sotto la supervisione del Capitano - poi Luogotenente Colonnello - Clive Gallop. Con un passo di 329 cm, il telaio selezionato aveva il numero HB 3402; il motore il numero SM 3901.

Il consulente dei motori Ahmerst Villiers aveva disegnato il compressore mentre l'albero a gomiti di diametro maggiorato ed aste speciali furono progettate e realizzate dal capo disegnatore Tom Murray Jamieson, in seguito famoso nel mondo delle corse con le Austin ed ERA. Per incrementare la spinta furono progettati e realizzati rotori più grandi in questo esemplare da pista. D'altro canto, d'accordo con Clive Gallop, il motore utilizzato era il classico quattro cilindri con quattro valvole in testa per cilindro, azionate da un singolo albero a camme in testa. Le teste dei cilindri erano stato lucidate, ma non rialesate. Un problema che venne fuori subito fu quello relativo al consumo esorbitante: 102 litri per 100 km contro i sedici litri per 100 km del motore aspirato!

Inizialmente si optò per una carrozzeria a 'un posto e mezzo', con un rivestimento in tessuto poggiato su molle in acciaio reticolato. L'auto era verniciata in un elegante blu medio.

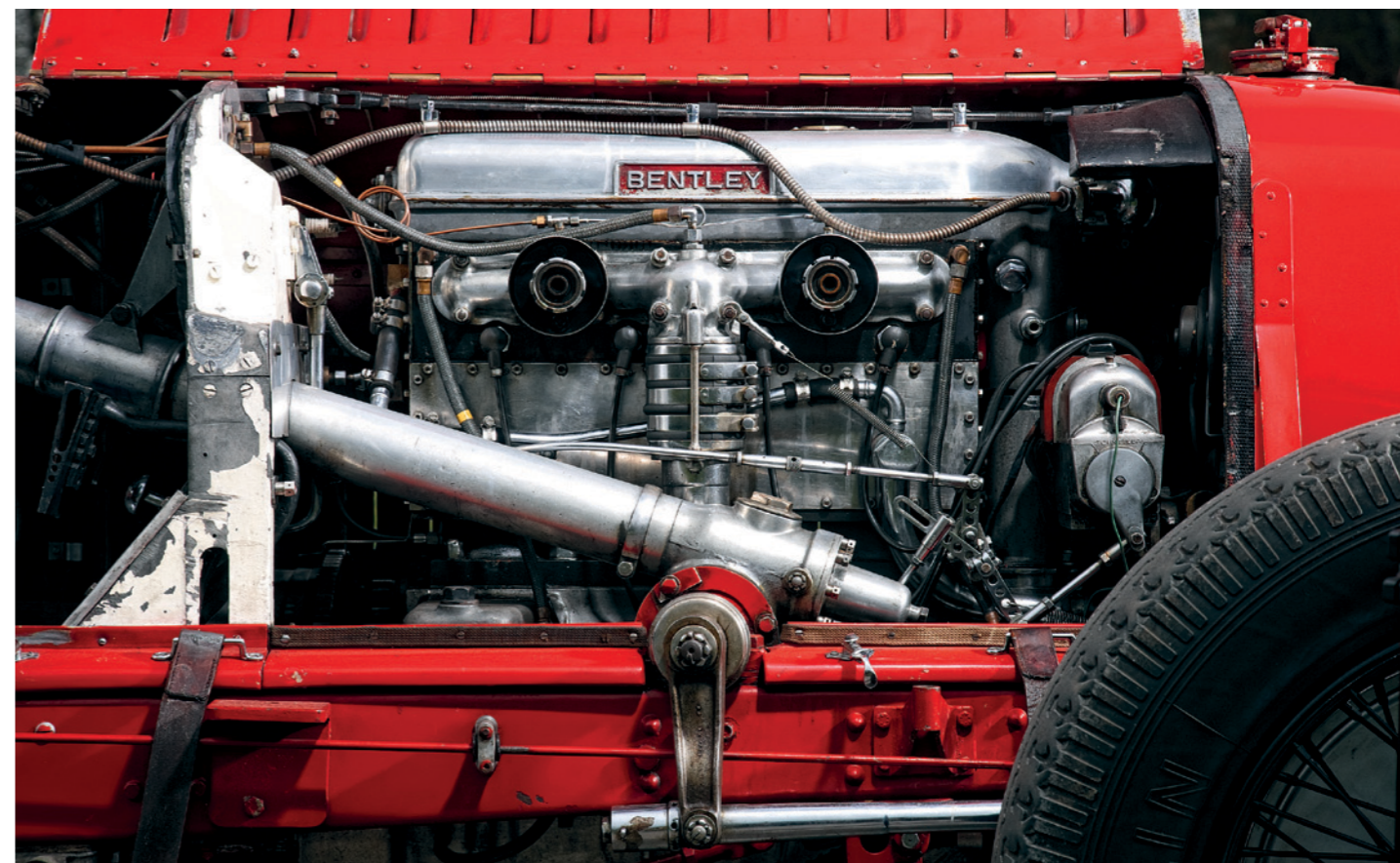
Ma durante le prove della 500 Miglia di Brooklands la fragilità di alcune componenti risultò evidente e Gallop decise rapidamente di riportare subito a Welwyn un esemplare per ovviare agli inconvenienti. Guidò l'auto senza parafanghi, luci e manovella d'avviamento, e un'auto della polizia lo seguì fin dentro la factory per chiedere spiegazioni!

Dopo un frenetico lavoro di rabberciamenti e adattamenti (non c'erano pezzi di ricambio né altre auto da 'cannibalizzare') Gallop guidò nuovamente l'auto all'alba verso Brooklands, sfiorando i 200 km/h su alcuni trat-

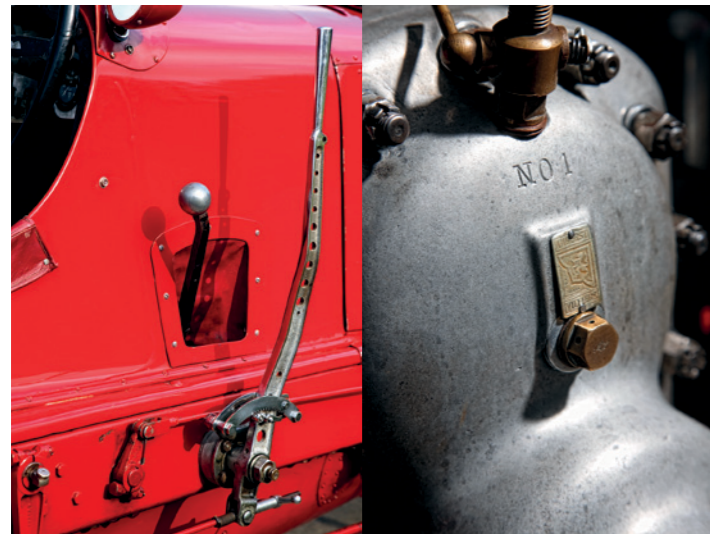


Sopra e sotto

Questa 'Blower' Bentley è diversa da tutte le altre 50 costruite per correre a Le Mans, non solo perché ha un solo posto invece di due. Infatti è l'unica con un passo di 329 cm e il motore sviluppato appositamente per lei sviluppa 240 cavalli, 65 in più rispetto alle altre.







ti rettilinei e arrivando appena in tempo al circuito.

Come la 500 Miglia prese il via, 'Tim' Birkin iniziò un feroce duello per il primato con la Sunbeam V12 di Kaye Don. Ma quando la corsa stava entrando nella fase decisiva, dalle feritoie del cofano motore della Bentley blu cominciò a schizzare fuori dell'olio, che inondò il cockpit, la testa e le spalle di Birkin. Questi si precipitò ai box per ripulirsi, poi però vennero fuori ulteriori problemi.

Il tubo di scarico flessibile posto su un fianco, 'lungo come quelli dei sottomarini di Sua Maestà', per le vibrazioni finiva per creparsi e presentare dei buchi dai quali uscivano fumo e fiamme. Birkin alla fine fu costretto a tornare nuovamente ai box, dove fu domato il principio d'incendio, ma per lui la corsa era finita.

Per il 1930, Birkin aveva deciso di puntare seriamente sulla monoposto. Fece montare due carburatori SU orizzontali, e il motore alimentato ad alcool arrivò a sviluppare 240 cavalli, 65 in più rispetto a quello che andava a benzolo e benzina miscelati insieme. Con il gas completamente spalancato l'auto consumava quattro litri di carburante ogni 74 secondi!

Red A. Ralton aveva disegnato una nuova carrozzeria in alluminio ignifugo, realizzata a mano dalla Compton & Co. di Merton. Furono eliminati i freni anteriori e vennero montati dei pneumatici Dunlop Racing 32x6.50". Nella successiva gara ad handicap a Brooklands Birkin nonostante la frizione che slittava, conquistò il giro più veloce alla media di 202,768 km/h e vinse a 190,608 km/h di media. Questa fu la prima vittoria della 'Blower' Bentley, e anche se Dorothy Page rimase ammirata della cosa, i sentimenti di W.O. Bentley erano ancora contrastanti.

'Tiger Tim' vinse ancora al meeting di Pasqua a Brooklands, alla media di 188,496 km/h e con il giro più veloce a 214,784 km/h. Il grande Bill Boddy scrisse nel suo pregevole libro 'Storia delle corse a Brooklands, 1906-1940' (poi la curva sopraelevata, il famoso 'bank' che si vede in molte fotografie, fu in parte smantellato per fare posto a degli hangar per gli aerei, e per la pista fu la fine) che 'era uno spettacolo vedere in azione la 'Blower' Bentley monoposto guidata da Tim Birkin, che in certi punti sul 'bank' sollevava nuvole di polvere, scodando a volte come un serpente. Una scena assolutamente indimenticabile per chi ha avuto modo di vederla in azione. Quello spettacolo negli Anni 30 ricordava le Sunbeam e i 'Chittys' degli Anni 20 all'opera su questo stesso circuito.'

L'eroica guida di Birkin aveva fatto della 'Blower' Bentley monoposto un'auto capace di mietere record in corsa e sul giro e a ripetizione, con una punta massima di 216,528 km/h, e subito dopo il pilota si precipitò a Le Touquet per reclamare quel pranzo che 'Babe' Barnato gli aveva promesso poche ore prima se avesse battuto il record sul giro. Ma poco dopo Kaye Don con la sua Sunbeam V12 battè a sua volta il record sul giro, toccando i 220,128 km/h.

Dorothy Page amava le competizioni solo se vinceva, per cui l'inverno successivo ritirò il suo appoggio al team, ma trattenne la monoposto. Il Witsun Meeting del 1931 vide vanificati tutti gli sforzi di Birkin, che si consultò con George Eyston: quest'ultimo consigliò di montare delle palette SuperPlus nel compressore. In agosto in occasione di un altro meeting a Brooklands fu ancora Kaye Don ad avere la meglio su Birkin.

Durante la 500 Miglia di Brooklands del 1931 Birkin rimase ustionato alle

'Birkin era coraggioso nello scatenare la 'Blower' Bentley a Brooklands in un modo così impavido come solo lui sapeva fare'

gambe e alle mani da un principio di incendio mentre stava correndo con la 'Blower' Bentley. Sistemata l'auto (il cockpit era rimasto danneggiato dal fuoco) Birkin fece rimontare il compressore Villiers originale e fece eliminare le palette SuperPlus. Nel meeting autunnale l'auto si piazzò terza senza però riuscire a battere il record sul giro di Kaye Don. Per il 1932 l'auto fu ridipinta nel rosso vivo in cui si può ammirare ancor oggi, e il motore portato a 4442 cm³. Subito prima di Pasqua, Birkin stabilì un nuovo record sul giro sul circuito di Outer, ma il successo fu di breve durata, perché durante il Meeting pasquale la Delage V12 di John Cobb (che stabilì numerosi record di velocità su terra e sull'acqua, e morì nel 1952 nel lago di Loch Ness durante uno di questi tentativi) lo superò di 2 decimi!

Durante il Charitable Guy's Gala Birkin a Brooklands, Birkin arrivò a 220,736 km/h, ma nel corso di una gara pomeridiana la Bentley perse la ruota posteriore destra che volò sopra le teste degli spettatori mentre stava viaggiando sul 'banking'.

Il Meeting di agosto vide la monoposto rossa protagonista di un altro feroce duello con la Delage V12 di Cobb. Bill Boddy scrisse nel suo libro che 'la lotta per la vittoria era ristretta a loro due, la Delage aveva inizialmente preso il comando, ma la Bentley stava rimontando con decisione... alla fine Birkin riuscì a superare Cobb e a vincere in una delle corse più belle che si fossero mai viste a Brooklands, con le auto che più volte si sfiorarono sul 'bank' con il rischio di innescare un terribile incidente. Birkin vinse con un margine minimo, un quinto di secondo, stabilendo il giro più veloce a 220,128 km/h'.

Ma nonostante quel successo, Birkin non aveva una buona opinione di Brooklands, e nel 1932 scrisse: 'Io penso che, senza eccezioni, sia la pista più obsoleta, inadeguata e pericolosa di tutto il mondo. Brooklands era stata costruita per velocità inferiori a 190 km/h, e chiunque provi ad andare a oltre 208 km/h senza conoscere bene il circuito, rischia il disastro... La superficie è abominevole, ci sono dei salti dove il pilota saltella sul sedile e rischia di perdere il controllo dell'auto, da un momento all'altro pensi che si sollevi e voli via...' Birkin era realmente un pilota coraggioso se riusciva a spingere la sua monoposto a quelle pazzesche velocità su una pista così impegnativa.

Ma all'inizio della stagione di corse del 1933 anche 'Tiger Tim' Birkin arrivò al capolinea. Si ustionò un braccio sul tubo di scarico della sua Maserati durante il Gran Premio di Tripoli in Libia. Già sofferente per una ricorrente malaria - contratta durante il servizio militare nella prima guerra mondiale - fu ben presto sopraffatto da una setticemia e morì in un ospedale a Londra il 22 giugno del 1933. Aveva solo 36 anni.

Dorothy Page trattenne la monoposto rossa, senza farla correre, fino al 1939, quando un appassionato delle Bentley, Peter Robertson-Rodger, la convinse a vendergliela. Durante la seconda guerra il nuovo proprietario la fece convertire in una roadster a due posti. L'intervento fu opera del meccanico Bentley Bill Short su progetto dello specialista Chalmers di Redhill. Successivamente lavorò sull'auto John Morley, e quando nel 1958 Peter Robinson-Rodger morì, lasciò in eredità la monoposto a Mr. Morley.

Qualche tempo dopo, 'Rusty' Russ-Turner, tifoso della Birkin fin da ragazzo e grande ammiratore delle Bentley, seppe che la Birkin-Bentley era sul punto di essere venduta in America. 'Andai a trovare John Morley - raccontava - che mi disse che nessuno in Inghilterra sembrava volere quell'auto. In effetti, tutti avevano paura di guidarla. Così, dopo lunghe trattative arrivammo a un accordo e nell'estate del 1964 la ritirai dal suo garage a Colnbrock, a ovest di Londra, e la portai a Leatherhead. Aveva ancora la carrozzeria a due posti ma Morley mi aveva venduto anche la



1929-1932 'BIRKIN BLOWER' BENTLEY MONOPOSTO

MOTORE 4398/4398 cm³, 4 cilindri, monoalbero a camme in testa, 16 valvole, due carburatori SU orizzontali, compressore Villiers tipo Roots con rotori sovradimensionati **POTENZA** 240 cavalli a 3900 giri **TRASMISSIONE** Cambio manuale a 4 marce, trazione posteriore **STERZO** a dado e vite senza fine **SOSPENSIONI** Anteriori: con assale a sezione ad H, balestre semiellittiche, ammortizzatori multipli Hartford/André. Posteriori: assale rigido saldato in acciaio stampato, bracci flottanti su balestre semiellittiche, ammortizzatori multipli Hartford/André **FRENI** A tamburo **PESO** 1400 kg **PRESTAZIONI** Vel max 225 km/h

carrozzeria monoposto originale. Quando mi sedetti dietro quel volante mi sembrò la realizzazione di un sogno. Ricordo che quel giorno indossavo una camicia di seta bianca, e quando arrivai a casa ero inzuppato di olio dalla testa ai piedi!

Lui voleva ricostruire meticolosamente la vettura, ma per alcuni anni la utilizzò con la carrozzeria a due posti, lasciando quella monoposto in un angolo del suo garage. 'Il suo cockpit era troppo stretto per me - spiegò - e una volta che provai a sedermi dentro, mentre era appoggiato sul pavimento, non riuscivo più a venirme fuori. Dovetti alzarmi in piedi e levarmelo di dosso come se fosse una camicia! Alla fine insieme a un mio amico carrozziere specializzato in 'vintage' scoprimmo che si poteva guadagnare qualche centimetro tagliando piccole parti di carrozzeria ai lati del sedile, e questo era sufficiente per me per salire e scendere dall'auto senza problemi.'

Rimontata la carrozzeria monoposto, riposizionati i freni anteriori e con alcune altre piccole modifiche rese necessarie da un utilizzo stradale dell'auto, la Birkin-Bentley riemerse in tutto il suo antico splendore. A mille giri viaggia a 57,6 km/h, e il regime massimo di rotazione è a 4400 giri, 'anche se consuma moltissimo a questi ritmi' spiegò il proprietario, che purtroppo soffrì di un fatale attacco di cuore mentre la stava guidando a Silverstone. L'auto poi fu acquistata dal costruttore di orologi George Daniels, che la tenne e la preservò fino alla sua morte, avvenuta lo scorso anno. Ed è stata protagonista dell'asta di Bonhmas svoltasi quest'anno in occasione del Festival of Speed a Goodwood, dove sono scattate le foto che vedete in queste pagine, durante un test dimostrativo della perfetta efficienza della sua meccanica. Ma questa è un'altra storia... **STACE**

...MA STATE ATTENTI ALLE REPLICHE

Viene prodotta in Inghilterra e costa più di 300mila euro

PUÒ SEMBRARE inutile e paradossale, vista l'unicità di questo mostro ultra ottuagenario da 240 cavalli e le peculiarità tecniche che non lo rendono di certo un mezzo urbano consono alla moderna mobilità sostenibile. Ma anche della mitica Birkin Bentley (sia in versione con la carrozzeria monoposto che biposto, come quella nella foto) esiste una replica, ovvero, per dirla all'Inglese, una "Special" costruita artigianalmente e rigorosamente su richiesta, in altre parole una follia collezionistica fuori dal tempo. Si tratta della Petersen 6.5 litre Blower Road Racer, una monoposto realizzata in alluminio dalla Petersen Engineering Ltd, un piccolo ed innovativo atelier che ha sede in un villaggio di campagna del Devon, nel quale l'eccentrico Bob Petersen, già restauratore ed appassionato di vecchie Bentley d'anteguerra, ha recentemente costruito una piccola impresa in cui manualità, estro ed inventiva si fondono con la storia del prestigioso marchio d'oltremania.

Di fatto, la nuova Road Racer, della sua progenitrice degli Anni 30 ricalca unicamente le imponenti ed armoniche forme sportive ed il design di chiara derivazione aeronautica, con quell'enorme bocca aperta sul grosso compressore, la coda lunga ma sfuggente e "pinnata", le imponenti ruote da 19" ad 84 raggi, il piccolissimo e sproporzionato parabrezza, che, come il piccolo sedile anatomico in pelle, sembra quasi perso in mezzo a cotanta lamiera. In realtà, Bob Petersen, che (udite udite) è in grado di offrirvi questo bolide in configurazione stradale regolarmente immatricolata per la circolazione, ha infuso in questa sua leggendaria creatura molto di più di ciò che sarebbe bastato per un semplice 'clone'. Così la Road Racer, che pesa circa 1400 kg, è dotata di un

motore a 8 cilindri Rolls Royce da sei litri e mezzo opportunamente modificato, elaborato ed abbinato al compressore volumetrico BM costruito dalla stessa Petersen Engineering. Stando a quanto dichiarato dal costruttore, questa sofisticata ed ingombrante meccanica è in grado di sviluppare circa 400 cavalli, che spingono la "creatura" ad una velocità di punta di ben oltre i 250 km/h. La guida è indubbiamente impegnativa, anche se la ciclistica risulta piuttosto moderna; il telaio è infatti quello di una Bentley Mk6 del 1951 col passo opportunamente accorciato e l'impianto frenante, contrariamente a quello dell'originale del 1929, è a doppio circuito idraulico munito di dischi.

Anche il cambio a sei marce deriva da quello della berlina Mk6 degli Anni 50, mentre le sospensioni sono modernissime e regolabili come quelle delle più attuali monoposto da competizione. La carrozzeria, come già detto, è interamente in alluminio rigorosamente piegato, ribadito e rivettato a mano da esperti lattonieri abituati a lavorare in maniera tanto artistica quanto unica ed artigianale. Probabilmente sarà difficile incontrarne una sulle strade di tutti i giorni o al prossimo raduno tra amici, ma, per completezza d'informazioni, è giusto che sappiate che il prezzo dell'auto è di 313.000 euro più IVA e che i tempi di consegna previsti sono di 22/24 mesi dalla data d'ordine. Va anche detto che Mister Petersen, come il più tradizionale dei sarti anglosassoni, è in grado di fornire qualsiasi personalizzazione o miglioria individuale richiesta dal cliente per quanto riguarda i colori di carrozzeria e interni, ma anche per quello che attiene il grado di preparazione del motore e le sue prestazioni.

Max Bontempi

