

Bentley S1 Empress line met Hooper body

Rij-impressie | De eerste eigenaar van de Bentley S1 uit deze reportage was de firma Hooper & Co, de befaamde 'coachbuilder', die de kale auto op 14 januari 1959 kocht en er een body in de zogenaamde Empress line op bouwde. De Bentley werd korte tijd als showmodel gebruikt en op 24 maart verkocht aan een zekere Mr. William Charlesworth. Daarna veranderde de S1 op papier drie keer van eigenaar, maar steeds dook daar de naam van Mr. Charlesworth weer op. Belastingtechnisch scheen dat destijds erg interessant te zijn. De (nog steeds op papier) zesde eigenaar was Victor Crabb, Esq.; een bekende Rolls-Royce verzamelaar uit het Engelse Surrey. Die haalde een soortgelijke truc uit en verkocht de Bentley aan zijn schoonzoon John Duncan Smith. Ook deze slimmerik verschoof de S1 een paar keer van de ene naar de andere BV, maar bleef wel steeds de eigenaar. In 1996 maakte Hans Bezemer aan deze belastingtruc een einde door de Bentley naar Nederland te halen.

De Bentley S1, technisch gezien een zusje van de Rolls-Royce Silver Cloud, kwam in 1955 op de markt en zou tot 1959 in productie blijven. In vier jaar tijd zijn er in totaal 3538 S1's vervaardigd; 3072 'normale' S1's, 35 S1's long wheelbase en 431 S1's Continental. Slechts zo'n 5% van de S1's was uitgerust met een 'coachbuilt body', de rest kreeg de door echte Rolls en Bentley liefhebbers verguisde Standard Steel carrosserie, door diezelfde liefhebbers consequent als Standard Rust aangeduid.

De Bentley S1 die we u hier tonen is dus één van deze witte raven, in totaal zijn er van deze uitvoering slechts 39 gemaakt, zo weet men ons bij Hans Bezemer's Real Art on Wheels uit Alphen aan den Rijn niet zonder enige trots te melden.



Tweelingzusjes: S1 en Silver Cloud

De Bentley S1 werd gezamenlijk ontwikkeld met de Rolls-Royce Silver Cloud; het waren de opvolgers van respectievelijk de Bentley R-Type en de Rolls-Royce Silver Dawn. Waarschijnlijk om de kosten van de ontwikkeling zo laag mogelijk te houden besloot Rolls-Royce om de verschillen tussen de beide nieuwelingen tot een minimum te beperken. De beide modellen verschilden dan ook bijna alleen van elkaar door de radiator en door de naamplaatjes, de op meer dan 90 procent van de geproduceerde exemplaren geplaatste carrosserie was zoals gezegd van het Standard Steel type.



Zowel de Rolls als de Bentley kregen de nu volledig uitontwikkelde 6-cilinder lijnmotor met 4.887 cc in het vooronder. Deze 'F-type engine' laat de bijna 2 ton wegende auto's een top van zo'n slordige 170 kilometer per uur behalen. De licht getunedede motor van de S Continental, die een half jaar later op de markt kwam voegde daar nog zo'n 20 kilometer aan toe. Hoewel de meeste Bentley S1's dus met een door de fabriek ontworpen carrosserie op de markt kwamen, waren er toch nog een paar carrosseriebouwers die dapper stand hielden en met eigen ontwerpen op de markt kwamen. Naast de meest bekende namen als Mulliner en Park Ward ontwierpen ook bedrijven als Hooper, Graber, Young en Franay koetsen voor de S1.

Koning, Keizer en zelfs de Sjah

Hooper and Company was misschien niet een van de grootste en bekendste Engelse carrosseriebouwers, maar wel één van de meest bekende en meest succesvolle. Al vanaf 1909 bouwde de toen al bijna 100 jaar oude firma carrosserieën voor Rolls-Royce. Onder hun klanten hadden zij in het begin van de vorige eeuw bijna alle gekroonde hoofden van Europa en zelfs ver daarbuiten.

Zo bestelden destijds onder andere de Keizer van Japan, de Sjah van Perzië en de Koning van Egypte hun Rolls-Royce bij Hooper, terwijl ook de Engelse koninklijke familie een goede klant van Hooper was. Maar net als met de meeste van deze illustere en exotische heren is het met Hooper ook niet zo goed afgelopen. In 1959, het jaar dat de S1 uit productie ging en werd opgevolgd door de 8-cilinder S2, viel het doek voor Hooper als leverancier van 'koninklijke' automobielen. Aan het begin van deze eeuw, in 2003 dook de naam Hooper weer op als 'coachbuilder' van een replica van de Mercedes Gullwing, het model dat eind jaren vijftig zoveel opzien baarde.



Eén van de duurste ter wereld

Even terug naar de hoofdrolspeler uit deze reportage, de Bentley S1, een auto die in die tijd een slordige 50.000 ouderwetse Hollandse guldens moest opbrengen. Dat betrof dan wel de uitvoering met de standaard carrosserie; wilde men een 'echte'

carrosserie op de S1, dan kwamen daar nog eens ruim 2.000 Engelse Ponden bij. En bij mijn weten stond het Engelse Pond in die tijd op ongeveer 10 gulden, waarmee de Bentley met bijvoorbeeld een Hooper carrosserie 20.000 gulden duurder werd dan de standaarduitvoering.

Enig voordeel: de Hooper carrosserie was 80 kilo lichter dan de standaardcarrosserie en dat scheelde dan toch weert mooi in benzineverbruik en wegenbelasting. Maar of de kopers destijds daar nou zoveel aandacht aan besteedden waag ik te betwijfelen.



Al 50 jaar en ongerestaureerd

De Bentley S1 uit deze reportage is 50 jaar oud, nog ongerestaureerd en op de motorkap na ook nog niet overgespoten; Marijke Helwegen zou er jaloers van worden. Deze S1 heeft een Hooper carrosserie volgens de zogenaamde Empress line met de zo kenmerkende 'slap sides', waardoor de achterwielen maar half te zien zijn. In Engeland houden ze daar niet zo weg van, maar Hans vond deze lijnvoering altijd al erg fraai.

Hij had in 1993 al een keer een Rolls-Royce gekocht van de vorige eigenaar van de S1, Jonh Duncan Smith, en toen had hij de Bentley al zien staan. Destijds vond hij de vraagprijs veel te hoog en Smith wilde daar toen niets af doen. Maar zie, ook Bentley-eigenaren hebben wel eens geld nodig en drie jaar later las Hans in een Engels autoblad een advertentie waarin Smith de S1 te koop aanbood. Toen viel er volgens Hans opeens

wel goed te onderhandelen en een maand later heeft hij de auto rijdend naar Nederland gehaald.



Allereerst is de auto technisch verder in orde gemaakt. De motor heeft een grote beurt gehad, de uitlaat moest gerepareerd worden, er kwamen vier nieuwe banden op en het dashboard werd ingekleurd en van een nieuwe laklaag voorzien. De Bentley had jaren lang in een stalling gestaan en daar was de lak behoorlijk dof van geworden en bovendien was er zuur op de motorkap gelekt. Die motorkap is dan ook overgespoten en daarna is gehele carrosserie zorgvuldig gepolijst en vervolgens gepoetst. En eigenlijk viel dat al met al best mee voor een auto van toen bijna 40 jaar oud.

Trouwauto met allure

Inmiddels is de Bentley al weer 50 jaar oud en wordt de auto regelmatig ingezet voor trouwriten en bij andere feestelijke gelegenheden. En hoewel ik altijd heb gezegd, dat als ik ooit nog een keer ga trouwen dat het dan in mijn MG Magnette zal zijn, bedenk ik me nu dat de Bentley een meer dan redelijk alternatief is. Maar mocht u zelf plannen in die richting hebben, dan kan ik u mededelen, dat het zowel achter het stuur als op de achterbank van de Bentley bijzonder goed toeven is. ■

Specificaties

Bentley S1 S1

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	538 x 190 x 163 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	1.975 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	4887 cc
Cilinders / kleppen	6/2
Vermogen	n.b.
Koppel	n.b.
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	16,7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 30.000,-
Prijs instapmodel	€ 30.000,-