

BENTLEY EMBRICOS 1949**TRRC**

Texto: S. Hernando / Fotos: S. M. A.

**“MARKETING INVERSO”
EN LE MANS**

Slot MiniAuto ya tuvo ocasión de presentar esta marca de slot en un artículo dedicado al Delhaye 145, pero el Bentley Embricos fue la primera referencia de **TRRC (Tetre Rouge Racing Cars)** dedicada a Le Mans. Precisamente en esta prueba de resistencia fue donde Bentley, a imitación de la prestigiosa Bugatti, puso tres unidades de su modelo Embricos en competición.

El #6 de la foto corrió en la edición de 1949, el #12 durante 1950 y finalmente el #14 en 1951. Atención: hablamos de un modelo creado en 1938 corriendo 10 años más tarde. Inverosímil en su época. Por eso decimos que el coche llegó en una meritoria sexta plaza pero para su creador Costin tuvo sabor de victoria.

Todo empezaba en 1937 cuando un acaudalado banquero parisino de origen griego contactó con la distribuidora de Rolls Royce y Bentley para que le hicieran un coche de gusto más europeo, al estilo de los franceses Gordini, Delage,





Bugatti o Darl Mat, pero basado en la mecánica y chasis de un Bentley. El encargo no era fácil pero el distribuidor insistió y Costin fue el encargado de darle una nueva forma al coupé. Esta idea para la creación de un coche a gusto de sus clientes se estudió más tarde en las escuelas de negocios norteamericanas, inaugurando un estilo de "marketing inverso", por el cuál los clientes dicen a la marca la forma que debería tener, cuánto están dispuestos a pagar e incluso diseñan y personalizan el producto. En aquel momento se interpretó como un caso aislado y posteriormente vinieron muchos más.

Sea lo que sea, esta curiosa coparticipación dio un resultado muy positivo ya que el nuevo Bentley fue un coche externamente aerodinámico y maravilloso y su interior también mejoró tanto en peso como en rendimiento mecánico.

Puesto en carrera demostró que, a pesar de sus años, disponía de un chasis y una motorización de lo más resistente. Cabe decir que fueron los primeros años de Aston Martin y Ferrari con coches más deportivos, ligeros y motores probados en otras competiciones. Marcas venidas a ganar, a diferencia de Bentley donde hacía muestra de su exclusividad y una intención puesta solo en la participación. Además había que contar que



toda la escuadra francesa ocupaba más del 50% de la parrilla con marcas como Allard, Delage, Delahaye, Monopole o Simca. Por tanto, este sedán pesó casi desapercibido, aunque en escala 1/32 no podemos decir lo mismo.

Gran Resina

Se trata de una resina tosca, es verdad, pero ya el modelo es descomunal, cerrado de cabina y con poca luz interior. Los cristales pequeños no ofrecen visibilidad pero dan un aire resistente a la carrocería. El chasis elegido, así como su motorización y componentes dinámicos provienen siempre de la casa inglesa Penelope Pitlane proveedor siempre de modelos clásicos. El chasis es metálico y la verdad que da un peso extra un coche que, de por ya lo es. Pero es un chasis universal del que hablaremos otro día pues además Steve, su productor también construye de forma artesanal deportivos y formulas a escala 1/32. El Bentley está muy bien de medidas aunque hay que decir que el master merecía un mayor trabajo en las zonas más bajas de los relieves y aumentar el volumen de forma genérica definiendo algo mejor las curvas. La carrocería es la misma para los tres modelos pues se trata del mismo coche para las tres ediciones de Le Mans en las que participó. TRRC y su alma creadora, Marion consiguen crear una cierta ilusión entre la llegada de bólidos de una época olvidada por el slot.

De forma artesana, pero bien expuestos y con soluciones prácticas tanto TRRC en la elección de los modelos, como Penelope Pitlane en los chasis han creado un tándem fundamental en el slot artesano inglés.

