

EL BISABUELO DE LOS GRAND PRIX

De este Delage tipo G se construyeron tres unidades para la carrera París - Marsella celebrada en 1907. En aquel gran premio una unidad quedaba destrozada tras salirse de la pista. En 1945, otra, desaparecería tras un bombardeo alemán. Sin embargo, la última unidad, todavía vive y forma parte de la colección de la Fundación Jorge Jove. Representa un ejemplo único de los antepasados de la Fórmula 1.

Por **Oscar Ayerra**

En 1946, el propio Enzo Ferrari decidía construir un auto de 12 cilindros al recordar el rendimiento de un Delage de gran Prix de 1924. un hecho que denotaba el grado de sofisticación que la marca francesa, creada en 1905 por Louis Delage, llegó a conseguir a mediados de los años 20. Aunque esta credibilidad como marca deportiva ya empezó a forjarse se fue forjando desde principios de siglo XX cuando los logros de las marcas en las carreras comenzaban a tener un gran peso específico como argumento de venta de los vehículos de calle.

PIONEROS

Esta unidad, construida en 1907, con motor Dion de dos cilindros, era un vehículo de calle que se adaptó para participar en las carreras. Unas competiciones que habían nacido tan solo unos años antes casi a modo de desfile, como la primera carrera que se tiene constancia, la París-Rouen celebrada en 1894, y que suponía más un desfile de vehículos pero que fue el punto de origen de las competiciones. Gracias al desarrollo de motores cada vez más potentes se multiplicaron este tipo de carreras donde la velocidad y resistencia se habían consolidado como parte del espectáculo. A finales del siglo XIX se habían afianzado más de una docena de eventos cas año. Estas competiciones servían como escaparate perfecto para que los fabricantes pudiesen posicionar sus automóviles en el mercado.

Cada carrera tenía su reglamento, muchas veces a expensas de los caprichos de sus organizadores. Algunas

se realizaban en circuitos de varios centenares de kilómetros de carreteras cerradas al tráfico, otras, por el contrario, consistían en un trazado abierto entre dos grandes ciudades como la París-Marsella, La París-Burdeos o la Amsterdam-París entre otras. Suponían cientos de kilómetros de carreteras llena baches, curvas, obstáculos y sobre todo tierra, no olvidemos que en la Europa de 1907 tan sólo existían unos

pocos kilómetros de carreteras con el firme alquitranado o petroleadas.

Al sufrimiento durante infinidad de horas a que eran sometidos coches y pilotos se unía, además, los problemas de visibilidad por culpa del polvo en suspensión o la aglomeración de público, donde la fiabilidad se imponía a la velocidad sobre todo en las competiciones de resistencia. Es en

ese momento cuando los potentes motores de 4,

incluso de 8 cilindros pecaban todavía de infinidad de problemas se ven superados por los pequeños propulsores de uno o dos cilindros, mucho más simples y fiables. Si bien, estos, no conseguían velocidades superiores a 80 kilómetros por hora, si lograban una gran solidez durante miles de kilómetros. Llegar rápido, sí, pero sobre todo, lo importante era llegar. En muchos casos, la robustez era la principal y a veces única baza para ganar.

ADAPTARSE A CADA CARRERA

En los primeros años del siglo XX, cada competición suponía un reto diferente. Generalmente se partía de un vehículo de calle al que se le dotaba de aquellos elementos que iba a necesitar en cada competición, Depósitos más grandes

para conseguir mayor autonomía en carreras de resistencia, luces de mayor alcance para tramos nocturnos, o chasis aligerados para conseguir una mejor relación peso potencia para circuitos de velocidad como LeMans o Dieppe. Además cada país organizaba sus carreras con diferentes normas y regulaciones por lo que cada vehículo tiene que adaptarse a cada competencia. Es a partir de 1910 cuando empieza a tomar forma el vehículo deportivo propiamente dicho, ya que hasta ese momento solo son vehículos de calle adaptados en mayor o menor medida a unas circunstancias de carrera.

UNA UNIDAD SINGULAR

En 1907, único año de producción de este Delage tipo G, se construyeron 232 unidades de las que solo tres se adaptaron para la carrera París Marsella de aquel año. Esta unidad, la única superviviente, pertenece a los fondos del Museo de la Automoción de Galicia. Fue adquirida en Francia en septiembre del

LOS PRIMEROS GRAN PRIX

Eran coches de calle reconvertidos para correr grandes distancias. Arriba e izquierda, (1908) dos momentos de una carrera de principios de siglo, en este caso Dieppe, circuito de 171 km al que daban 6 vueltas. Abajo, (1907) un Delage a su paso por la ciudad de Rambouillet, una carrera de más de 300 kilómetros

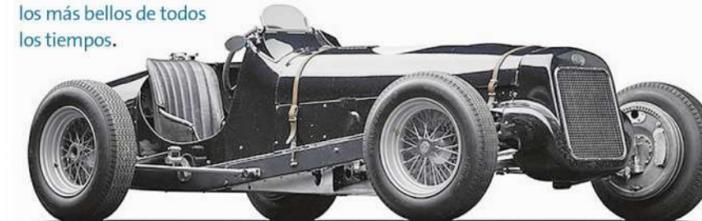


2001 por la Fundación Jorge Jove en un estado excepcional gracias a una meticulosa restauración realizada en los años 60 por su anterior propietario. Cuenta con un motor De Dion Bouton de dos cilindros que resultaba sorprendentemente fiable pudiendo realizar cientos de kilómetros con el mínimo mantenimiento. Actualmente se conserva en perfecto orden de marcha. Con más de 110 años de edad, este Delage de 12,5 caballos de potencia, todavía logra mantener una velocidad media de 70 km/h con una suavidad sorprendente, hecho que sigue demostrando la calidad de materiales con la que Louis Delage construía sus automóviles.



TRES EJEMPLOS DE SOFISTICACIÓN

Tanto el D8 SERIE C, de 1930 (arriba) como el Aero Coupé de 1937, también de la serie D (medio) supusieron dos ejemplos de paradigma de refinamiento y acabado. El Deportivo 15 S8 (abajo), campeón del mundo en 1927, es considerado por muchos como uno de los más bellos de todos los tiempos.



DELAGE, DEPORTIVIDAD Y BELLEZA POR IGUAL

La calidad era su principal valor. Su fundador, Louis Delage, sabía que ésta le permitiría cosechar triunfos en las carreras, lo que se transformaría en éxitos de ventas, como así ocurrió. La fábrica pasaba de los tres empleados en 1905, año de su fundación, a más de 500 en tan solo 8 años, donde se llegaba a fabricar 1.300 vehículos cada año.

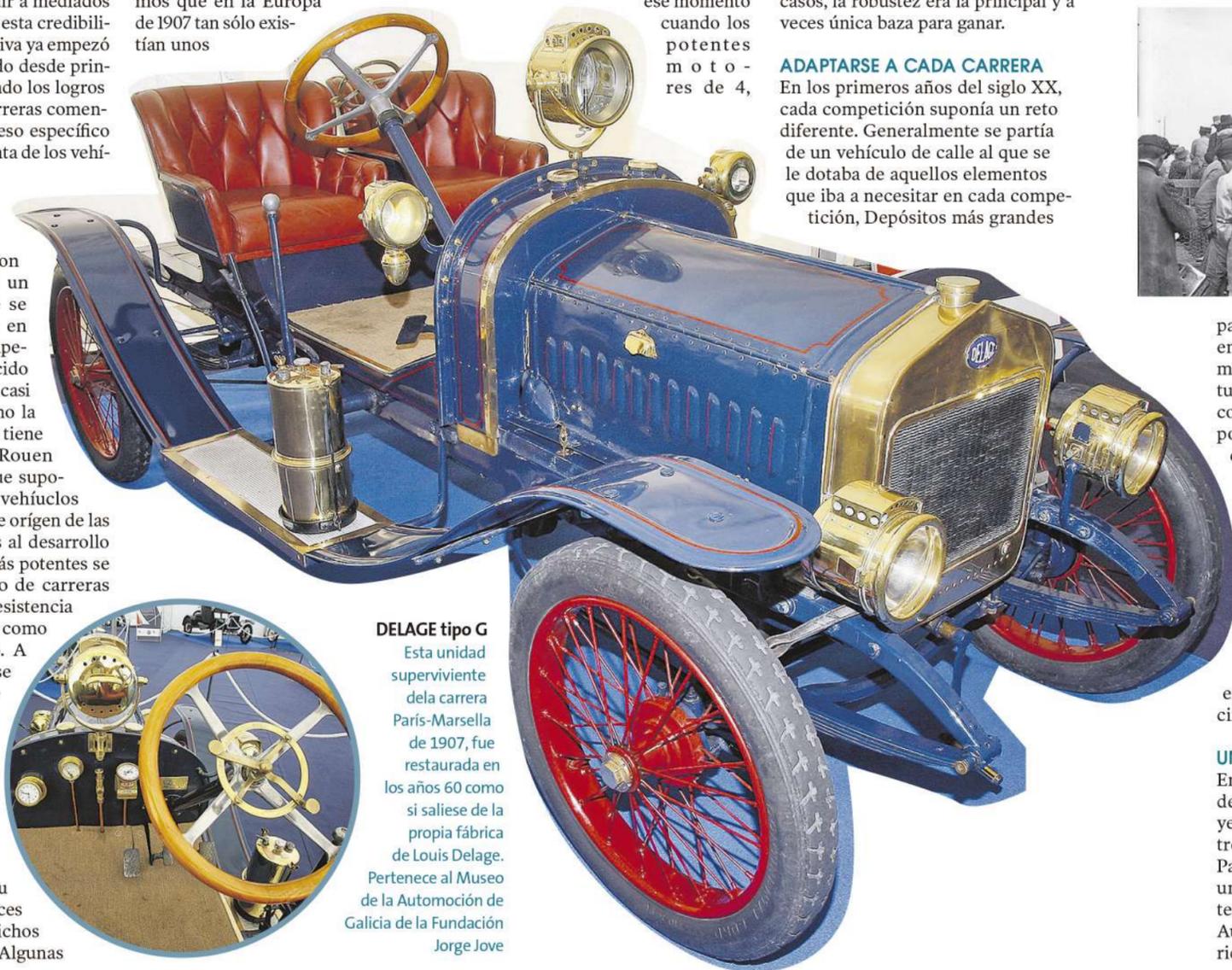
A principios de los años 20 Delage llega a su apogeo donde el lujo por un lado, la suavidad de sus motores y el rendimiento en las carreras, convirtieron a esta marca en paradigma durante casi dos décadas más. La crisis del 29, como a tantas marcas, marcó el principio del fin. En 1935, con graves deficiencias financieras la marca es absorbida por el fabricante Delahaye, quién, a pesar de todo, mantiene la denominación Delage y su calidad hasta que desaparece finalmente en 1954 absorbida por la marca inglesa Hotchkiss.

DENOMINACIÓN

Louis Delage comenzaba la cons-

trucción con el Tipo A y fue utilizando el alfabeto en función de las alteraciones o variaciones de chasis, motor o carrocería. Una vez utilizado una docena de letras en sus diferentes tipos decide duplicar las letras para cada modelo. Comenzando por el tipo AB en 1910, pasando por diferentes denominaciones como el CO, el DE o el GL hasta llegar, en 1926, a una de las series más icónicas de la marca, la serie D. Con la denominación D6 y D8, en referencia al número de cilindros, se convirtió en la serie paradigma del lujo, distinción y silencio. Su motor llegaba a unos límites de refinamiento solo comparables a Bugattis, Bentleys o Rolls. En los más de 25 años de producción, tuvo numerosas y diferentes versiones, manteniendo, en cada caso, un estatus de calidad muy alto.

En el apartado deportivo, cabe destacar, entre otros ejemplos, el Delage 15 S8, campeón del mundo en 1927, un modelo que, para muchos expertos, es uno de los monoplazas de carreras más bello de la historia.



DELAGE tipo G

Esta unidad superviviente de la carrera París-Marsella de 1907, fue restaurada en los años 60 como si saliese de la propia fábrica de Louis Delage. Pertenece al Museo de la Automoción de Galicia de la Fundación Jorge Jove