

Delage D8

2008-12-22 13:35:12



El modelo Delage D8, presentado en 1930 y que se mantendría en producción hasta 1935, fue el más fastuoso de este tipo de coches de origen francés de su época. Después la casa sería adquirida por su eterna rival, la firma gala Delahaye. Los vehículos de la serie D8, con toda su gloria, fueron algunos de los vehículos de mayores prestaciones que por aquel así pues se construían en Francia, e incluso en el resto de Europa.

Frente de Delage d8

Hay un famoso aforismo en el mundo del automovilismo que aún tiene vigencia y que comenta más o menos así: “Para conducir, un Alfa Romeo; para quien tenga chofer, un Rolls-Royce; pero sólo a la amante preferida se le regala un Delage” .

El D8 fue siempre un coche lleno de encanto que se vendió muy bien, sobre todo en Francia y entre compradores partidarios de presumir ante sus amigos y conocidos de su gran poderío económico. Eran días felices para los millonarios, cuyas fortunas no se habían visto diezmadas por la depresión de los años 30.

Además, en esa época las condiciones automovilísticas eran extraordinarias, debido a que aún no había demasiados coches en las carreteras y se podía aprovechar al máximo el elevado nivel de prestaciones que ofrecía un Delage.

El chasis era, en un principio, bastante convencional, con un sistema de suspensión a las cuatro ruedas compuesto por ballestas semielípticas y ejes rígidos, frenos de cable, etc.; en cambio, el innovador motor de ocho cilindros en línea era una combinación de la mejor ingeniería del momento más un completo aprovechamiento de la potencia que lo hacía capaz de alcanzar una increíble velocidad.

El ostentoso radiador, recordaba al estilo de los Hispano-Suiza que tanto agradaban a le patrón, Louis Delage, aunque su diseño propio había supuesto un largo periodo de maduración. Las carrocerías tampoco eran precisamente modestas, más bien, más bien, exageradas.

Motor de un Delage d8

Al modelo original pronto se le unieron otras versiones de corte más deportivo, como el D8 Granel Sport, en el que se optimizó la posición del eje delantero mediante la aplicación de unos largos brazos radiales que mejoraban el par de

frenado e incrementaban notablemente la estabilidad de la dirección a alta velocidad. A pesar de que su aspecto no era el de un automóvil capaz de alcanzar los 160 km/h, debido a su abrupto morro y a su enorme sección delantera, su sorprendente coeficiente de aceleración era muy avanzado para su tiempo.

El fuerte consumo no parecía preocupar a sus dueños. El propio Delage seguía aferrado a sus triunfos cosechados en las carreras de los años 20, y mandaría un modelo de D8 Grand Sport con una carrocería especial al circuito francés de Montlhéry decidido a conquistar los récords de larga distancia. Allí el bolido desarrolló una velocidad media de 175 km/h mientras un período de 24 horas.

Ente 1932 y 1934 se llevaron a cabo una serie de reformas que dieron como resultado los modelos D8S y D8SS, cuyo bastidor era 80 mm más corto que el de su predecesor. Su potencia se había incrementado desde los 118 CV hasta los 142 CV, y se mejoró su nivel de prestaciones.

El D8SS aparecía además en una versión recortada, con un ancho de batalla de 3.100 mm, aunque no se fabricaron muchos ejemplares. Sólo aprobaban el acople de carrocerías biplaza y su velocidad punta superaba los 160 km/h.

En el D8 original los puntos de lubricación de! chasis se hallaban agrupados; pero, el D8S y el D8SS estaban dotados de! sistema centralizado de lubricación típico de los RollsRoyce. Además, estos modelos montaban de serie ruedas de tuerca central con llantas de radios, entretanto que el D8 primigenio presentaba ruedas de disco de acero.

Delage d8 motor capot

Algunos auguraron que la introducción de un motor de 8 cilindros en línea en los tiempos de la Depresión o la Postdepresión significaría un fracaso comercial. En el caso de Delage, fue cierto en parte. A pesar de que era un coche formidable, con una buena tecnología, con un estilo a menudo muy atractivo, y por utilizar términos modernos una máquina muy “sexy”, lo cierto es que era muy caro y sus ventas fueron siempre reducidas.

Louis Delage nunca fue partidario de modificar el concepto de su marca para rendirse a las condiciones económicas de Francia, lo que a menudo le supuso enfrentamientos con sus ejecutivos. En 1935, por lo tanto, dejó la compañía que llevaba su nombre y que poco después se uniría a la Delahaye.

Antes de que ocurriera esto, la firma había fabricado modelos complementarios de cuatro y seis cilindros. En 1935 la mayoría de esos ejemplares contaban con cajas de cambios sincronizadas y frenos hidráulicos, además de un sistema de suspensión delantera con ballestas transversales, aunque en realidad el único modelo posterior que heredaría esas características sería el nuevo D8-120 (haceción de Delahaye), equipado con un motor de distinto tamaño y combinado con una caja de cambios Cotal electromagnética. Este, que sería el último Delage con ocho cilindros en línea, se extinguiría en 1939, coincidiendo con el inicio de la guerra.

DELAGE 08 Presentado en 1930.

CARACTERÍSTICAS: Diversos modelos de sedanes deportivos.

Motor delantero. Tracción trasera. Carrocerías Cupé o Spider.

HABITÁCULO/BASTIDOR: Chasis autónomo de acero, carrocería de acero y aleación.

MOTOR: Motor de 4.050 cc, 8 cilindros, 118 CV a 4.000 rpm. Par máximo sin determinar.

TRANSMISIÓN: Caja de cambios no sincronizada de cuatro velocidades.

SUSPENSIÓN: De ballestas.

DIRECCIÓN: De tornillo sin fin.

FRENOS: De tambor.

DIMENSIONES: Longitud 4.880 mm (según la carrocería), anchura 1.702 mm, batalla 3.302 mm (además disponible una versión mayor de 3.632 mm). Vías delantera y trasera 1.420 mm. Peso a partir de 1.995 kg.

PRESTACIONES: Velocidad máxima 150 km/h.