

Delahaye 135

2008-12-24 14:58:48



Normalmente asociamos esta casa francesa a los grandes turismos clásicos aunque en los años 30 además fabricó algunos deportivos, y lo que pocos saben es que la marca desapareció debido a la asfixiante política fiscal y a los conflictos de distribución existentes a principios de los años 50. En sus primeros años de existencia, Delahaye destacó muy poco, aunque hubo momentos estelares.
Delahaye 135

Emile Delahaye, ingeniero ferroviario, se desarrolló cargo de un taller en Tours en 1890 y allí siguió fabricando motores hasta que aparecieron los primeros coches con su nombre en 1894, siguiendo la línea de los de Benz.

Cuatro años después, con dos modelos en producción, la compañía se traslada a París y nombra ingeniero jefe a Charles Weiffenbach, quien mantenerseá fiel a la empresa hasta la desaparición de ésta. Emile Delaha ye se retiró en 1901.

Weiffenbach creó coches en la línea del Panhard, a los que seguirían unos diseños más originales, con motores de cuatro cilindros, como el modelo 13B de 4,4 litros, presentado en 1903 y capaz de alcanzar casi los 100 km/h. Algunos de los motores de cuatro cilindros que sacaría después eran realmente gigantescos. El rey Alfonso XIII poseía un modelo de 1905 de 8 litros, que además contaba con dos sistemas de freno de pie y dos de freno de mano.

Desde 1907, los Delahaye se fabricaron en Alemania (con el nombre de “Protos”) y, en 1909, la casa White de Estados Unidos copió los motores Delahaye, en el momento que dejó la propulsión a vapor. En aquel momento, el modelo Delahaye 44 de 1911 tenía un motor V 6 que se mantendría vigente hasta 1914, año en que la compañía empezó a fabricar armamento y vehículos acorazados. Delahaye de Carrera

Mientras la década de los 20, y hasta bien entrada la de los 30, los Delahaye eran tenidos como coches anodinos. Se decía en su favor que eran “sencillos pero verdaderos”. En el Salón del Automóvil de París de 1933, se presentó el modelo Super Luxe, diseñado por Jean Franyois y que montaba un motor de seis cilindros en línea. Este motor estaría presente en los Delahaye clásicos, sobre todo en el modelo deportivo 135, tanto en su versión para competición como en el turismo (la potencia mínima anunciada para el motor de 3,5 litros de los años 30 era de 130

CV, en la versión turismo y de 160 CV en la de competición). El modelo 135 contaba además con carrocerías diseñadas por los carroceros franceses más importantes del momento.

El modelo Compétition del 135 se labró una buena reputación, tanto en rallies como en otras competiciones deportivas, con victorias en el Rally de Montecarlo de 1937 y con su impresionante actuación en las 24 Horas de Le Mans de 1938. Menos triunfos se obtuvieron en los Grandes Premios con el modelo 145, con motor I2V, que Jean Franlfois desarrolló en 1938-39. Se trataba de un deportivo con una "doble finalidad"; esto es, había sido hacedo como deportivo, pero orientado a los Grandes Premios, aunque este doble planteamiento produjo escasos beneficios en ambas categorías. No obstante, se produjeron dos resultados alentadores: en el Gran Premio de Pau, René Dreyfus derrotó al único interviniente de Mercedes-Benz; y en el Gran Premio de Alemania de 1939, celebrado en Niirburgring, los dos modelos 145 terminaron en el cuarto y quinto puesto, al haber abandonado la competición la mayoría de los coches alemanes. En sexto lugar llegó un 135 preparado, que intervenía como monoplaza. Motor Delahaye 135

En 1939 se fabricaron algunas versiones del gran V12 para carretera, como el 165, pero éste no se volvió a fabricar hasta 1946, año en el que reapareció el 135. Para así pues, el diseño resultaba anticuado, aunque siguió en el mercado hasta 1952 con un chasis independiente de la carrocería, y con el volante a la derecha. Además se mantuvo hasta 1952 otro diseño de los años 30, el modelo 148, pero se vendieron pocas unidades.

El primer Delahaye nuevo de la época fue el 175, con un diseño más actualizado, pero con un motor de '4,5 litros basado en el de seis cilindros en línea utilizado en los años 30. Las versiones 178 y 180 utilizaban un ancho de batalla mayor y su carrocería fue la base de los sedanes y limusinas que se estaban imponiendo.

El verdadero sucesor del 135 fue el 235, presentado en 1951 en su versión de 3,5 litros, seis cilindros en línea y 152 ev. Delahaye vendía los chasis y los carroceros se encargaban de "vestidos", al estilo tradicional, pero se fabricaron menos de 100 unidades.

El tiempo, y el sistema impositivo francés, terminaron con la marca. Hotchkiss se desarrolló cargo de la casa Delahaye en 1954, pero no consiguió sobrevivir más de dos años y, en su último período, sólo con camiones. Pronto Francia habría de lamentar que sus grandes carroceros acabasen en el olvido ...

Delahaye 135.

Ficha Técnica:

DELAHAYE Presentado en 1934.

CARACTERÍSTICAS: Motor delantero, carrocerías de diferentes fabricantes.

HABITÁCULO/BASTIDOR: Estructura de chasis de acero de sección cuadrada.

MOTOR: 3.237 cc, 6 cilindros en línea y árboi de levas con válvulas en culata mandadas por empujadores. Potencia máxima 130 CV a 3.850 rpm.

TRANSMISIÓN: Electromagnética de cuatro velocidades o manual de cuatro

velocidades.

SUSPENSIÓN: Delantera independiente con ballestas transversales; trasera, eje motor con ballestas semielípticas.

FRENOS: Mecánicos de tambor.

DIMENSIONES: Depende de la carrocería. Batalla 2.950 mm, peso (en el modelo cupé) 1.250 kg.

PRESTACIONES: 100 km/h, aproximadamente.