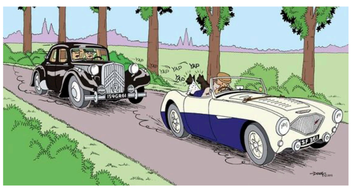

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Delage – tradycyjnie francuski

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024 — 0 komentarzy

Założona w 1905 roku przez Louisa Delage'a marka Delage zniknęła z rynku po 1953 roku zostawiając po sobie wiele udanych konstrukcji. Jej początki nie były udane – pierwszy model był w zasadzie „składakiem". Wykorzystywał napęd De Diona a jedynie karoseria projektu byłego inżyniera podkupionego z zakładów Peugeota była wkładem do tej konstrukcji. Na szczęście szybko poczyniono postępy by już rok później uczestniczyć w imprezach sportowych. Pomimo porażek marka została zauważona.

Już w 1911 roku silniki Delage z pojemności Delage 3 litrów uzyskiwały 50 KM a wówczas skonstruowanie silnika o rozrządzie typu Desmo przeczyło wszystkiemu, co do końca pierwszej dekady XX wieku osiągnęła inżynieria. W II dekadzie XX wieku auta tej marki wygrywały wiele Grand Prix rywalizując z Mercedesem. Łupem Delage'a padł nawet wyścig w Indianapolis w 1913 roku. Od tego momentu wzrosło zainteresowanie młodą francuską marką. Ta w 1912 roku zatrudniała 350 pracowników a poziom produkcji przekroczył 1000 sztuk rocznie.

Louis Delage (1874-1947)

Źródło: autonewsinfo.com

Po za wybitnie sportowymi konstrukcjami, które w latach 20-tych zadziwiły świat swoimi osiągami – ot, choćby doładowanym mechanicznie silnikiem o poj. 1,5 dm^3 o mocy 170 KM czy prędkościami powyżej 200 km/h, Delage wytwarzał również modele seryjne, przeznaczone dla bogatego klienta. Najbardziej znanym modelem tej marki jest D8, które w zamyśle konstruktorów miało być tak luksusowe jak Rolls-Royce oraz tak szybkie jak Duesenberg. Jako duże Gran Tourismo miał doskonałe osiągi a luksusem mógł zawstydzić wiele innych marek.

Zgodnie z ówczesnym trendem klient mógł wybrać dowolną zabudowę nadwozia, które mogło być osadzone na podwoziu o rozstawie osi 3300 lub 3600 mm. Napędzany rzędową ósemką o pojemności 4061 cm^3 mógł osiągnąć do 137 km/h. Na tamte czasy była to już prędkość znaczna, ale klienci chcieli jeszcze lepszych osiągów. Zaprezentowana w 1932 roku odmiana Grand Sport osiągała już 160 km/h, co pozwalało ją zaliczyć do pojazdów sportowych. Auto jednak nie zdobyło sukcesu rynkowego, gdyż wtedy amerykański kryzys przeniósł się do Europy.

> **Podobne teksty:** Marcus i jego wynalazki

Chcąc podtrzymać zainteresowanie klientów w 1934 roku pojawiła się mniejsza odmiana, której nadano dodatkową nazwę „15". Auto było nieco lżejsze i dysponowało mniejszym silnikiem R8 o poj. 2668 cm^3. Auto dysponowało niezależnym przednim zawieszeniem. Jednak nowy model również nie przyniósł spodziewanych zysków. W tym samym roku Delage został przejęty przez podobną firmę – Delahaye. Fuzja miała pomóc przezwyciężyć trudne czasy. Współpraca była podobna do modelu, który zastosował Rolls-Royce oraz Bentley.

W 1935 roku pojawiła się nowa generacja modelu D8. Tym razem do wyboru były aż 3 silniki: o pojemności 3.6, 4.3 oraz 4.7 litra. Ostatni mógł być połączony z elektromagnetyczną skrzynią biegów Cotal. Podczas gdy mniejszy, nieco tańszy model D6 był bardzo popularny, D8 było zamawiane w pojedynczych sztukach. D8 w wersji 120 – konnej kosztował tyle, co ówczesne Bugatti 57 wyposażone w sprężarkę. Nie ma żadnych wiarygodnych danych o produkcji, ale do dnia dzisiejszego zachowało się około 100 sztuk tego modelu.

D8 Aerosport Coupe z karoserią Pourtout

Źródło: conceptcarz

Najbardziej elegancką wersją D8-120 było coupe. Zbudowane na nowym podwoziu o krótszym rozstawie osi – 3,35 m mierzyło 5,2 m długości a jego waga wynosiła niecałe 2 tony. Pomimo sportowego charakteru 120 KM wystarczało na to, aby Delage osiągnął 140 km/h a do 100 km/h rozpędzał się po upływie 16 sekund. Nawet wówczas to już nie była żadna rewelacja. Prowadzenie również nie było łatwe – średnicą zawracania mógłby zawstydzić nawet niektóre ciężarówki. Hydrauliczne hamulce były słabe, podobnie jak widoczność do tyłu.

Wykończone prawdziwym drewnem i skórą było dość ciasne jak na pojazd tej wielkości, gdyż rzędowy silnik zajmował wiele miejsca. Licznik wyskalowano do 200 km/h, których Delage nigdy nie osiągnął. Dźwignia zmiany biegów umieszczona była za kierownicą – nie była bezpośrednio połączona z kolumną kierownicy, ale wystawała ze stalowego pręta, w którym kryła się część mechanizmu. Na przednie siedzenia wsiadało się łatwo, choć drzwi otwierały się pod kątem 30 stopni. Na tylną kanapę mogły się wślizgnąć tylko szczupłe osoby.

> **Podobne teksty:** Wieczór z Grahamem

Karoseria była bardzo masywna. Z długiej maski wyprowadzono 8 rur imitujących wydech, zarówno atrapa chłodnicy jak i tylne błotniki pokryto chromem. Jedynie odmiana Aerosport Coupe była pozbawiona większości ozdób. Standardem było ogumienie z białymi pasami na bokach opon. Karoserzy zakładów Pourtout próbowali nadać nieco lekkości stosując trick z opadającą ku tyłowi linią okien, ale nawet to nie pomogło aby ukryć wielkość Delage'a. Wojenna zawierucha spowodowała zawieszenie działalności marki na 6 lat.

Delage D6 z karoserią Letourneur&Marchand

Źródło: madle.org

Po II wojnie światowej Delage sprzedawał coraz mniej swoich samochodów. Od 1946 roku jedynie model D6 – 70 utrzymywał markę na rynku. Będący zawsze w cieniu luksusowego D8 mniejszy model był karosowany przez znane „blacharnie", przygotowano również odmianę nawiązującą do słynnego D8 Aerosport Coupe. Niestety popyt na drogie konstrukcje był znikomy i to spowodowało postępujące kłopoty finansowe. Początek 1953 roku przyniósł decyzję o powolnym wygaszeniu produkcji i szukaniu inwestora dla fabryki.

Ostatnią próbą ratowania oby dwóch marek były starty w wyścigach, ale francuskie luksusowe GT musiało uznać wyższość lżejszych konstrukcji pochodzących z Wielkiej Brytanii, Niemiec i Włoch. Ostatecznie w 1954 roku obie marki przejął brytyjski Hotchkinss, który w przeszłości również produkował luksusowe pojazdy sportowe. O legendarnej francuskiej marce jednak nie zapomniano. Pomimo 60 – lat od zakończenia produkcji pojazdy marki Delage są nadal cenione przez kolekcjonerów i często można je podziwiać na konkursach samochodowej elegancji.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: ArtDeco , D8aerosport , Delage , DelageD6 , motoryzacjafrancuska , Pourtout

Nawigacja wpisu
← Czym jeździłby św. Mikołaj?
Kompresor Roots – szlachetna dmuchawa →

Wyszukiwarka:
Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Samochód minimalny
- Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (6) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (81) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (8) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 528

Wszystkie wpisy: 618