

SALON RETRO MOBILE

6 DELAGE RASSEMBLÉES POUR LA PREMIÈRE FOIS À RETROMOBILE 2017

Il y a 90 ans, Delage remportait avec panache le titre de champion du monde des Grand Prix : contre Bugatti et Talbot, Robert Benoist et sa Delage 1500 décrochaient la victoire à tous les Grand Prix de la saison (Monthéry, San Sebastian, Monza et Brooklands).

Retromobile revient sur l'histoire de ce constructeur français en réunissant pour la première fois 6 Delage uniques.

Un titre mondial grâce à une technique d'avant-garde



Photography by Peter Harholdt, courtesy of The Revs Institute®

Pour en arriver là, Louis Delage avait mis en œuvre tous les moyens de l'entreprise pour faire de la biplace Grand Prix de 1926, déjà extrêmement performante, une gagnante absolue. Son ingénieur Albert Lory avait encore amélioré ce qui était déjà son chef-d'œuvre : **le moteur huit-cylindres 1500 à compresseur, une merveille de mécanique**, conçu avec la précision d'une pièce d'horlogerie. Avec ses deux arbres à cames en tête et toutes ses pièces mobiles montées sur rouleaux, il développait une puissance spécifique de plus de 100 ch/litre et il était capable d'atteindre un régime de 8500 tr/mn, des valeurs supérieures à tout ce que l'on connaissait alors.

Quatre voitures et cinq moteurs avaient été construits par Delage pour la saison 1927 ; elles sont numérotées de 1 à 4, de même que leur moteur. En 1936, à la demande du prince Chula pour son cousin le prince Bira, brillant pilote privé, deux autres châssis ont été dessinés par Lory pour bénéficier d'une nouvelle suspension avant à roues indépendantes. Réalisés en Angleterre ils sont, par convention, dénommés "GP5" et "GP6". En tout, six voitures ont donc existé, mais dont les deux "familles" (1927 et 1936) n'ont jamais été réunies.

Toutes les six se sont illustrées sur les circuits, les dernières ayant continué à courir jusqu'au début des années 1950, ce qui souligne à quel point ces machines étaient en avance sur leur époque. En fait, dans sa dernière évolution, cette Delage Grand Prix a couru contre les toutes premières Ferrari!

Voici un bref résumé de leur histoire particulière:

- La n°1, jamais accidentée, est aujourd'hui la mieux préservée et comporte sa carrosserie d'origine. En 1927, c'est la voiture confiée par Delage à Divo et, en 1929, elle participe au tout premier GP de Monaco. Elle est équipée du moteur n°5 et, après avoir appartenu à Briggs Cunningham, elle fait partie de la collection américaine Collier : THE REVS INSTITUTE
- La n°2 est la "voiture laboratoire", avec laquelle Robert Benoist a participé à la première course de la saison 1927, le GP d'Ouverture à Monthéry. Six ans après sa conception, elle s'octroie à Monthéry le record des 24 heures en Class F (1500 cm³). Au fil des ans, le moteur et la carrosserie ont été remplacés. Elle est exposée aujourd'hui au musée de Brooklands, en Angleterre: BROOKLANDS MUSEUM

- La n°3 est la voiture avec laquelle Robert Benoist a remporté plusieurs courses en 1927, lui permettant d'apporter à Delage le titre mondial. Gravement accidentée en 1932 par Lord Howe, elle est dotée du moteur n°4. Christophe Pund, qui va redonner vie à la n°3, exposera tous les éléments d'origine qu'il a réunis.
- La n°4, utilisée pendant la saison 1927 par André Morel, est partie aux États-Unis en 1929 pour courir les 500 Miles d'Indianapolis entre les mains de Chiron. Revenue en Angleterre, elle est modifiée par Dick Seaman qui s'offre le luxe de battre régulièrement les ERA en 1936. Équipée du moteur n°3, elle a fait partie de la collection de Serge Pozzoli et est aujourd'hui la propriété de "The Peter Giddings collection".
- La GP5 a été commandée par le prince Chula pour son cousin Bira qui, dans les années 1930, a possédé jusqu'à trois Delage 1500 simultanément. Elle utilise le moteur de la n°2 ainsi que les éléments de carrosserie. Elle a couru avec le prince Bira en 1937 et jusqu'en 1946 lors du Grand prix de Genève. Elle fait aujourd'hui partie de la collection de Jean-Claude Miloé.
- La GP6 court notamment en 1949 à Goodwood avec un moteur Delage. Elle affiche à l'époque les couleurs de l'écurie de Rob Walker et, après une casse moteur, celui-ci laisse place en 1950 à une mécanique ERA, ce qui lui vaut son surnom "ERA-Delage"; elle court jusqu'en 1952 où elle affronte les premières Ferrari et en 2016 finit première de sa catégorie à Laguna Seca. Elle est aujourd'hui exposée dans le musée de Peter Mullin, en Californie : MULLIN AUTOMOTIVE MUSEUM

INFORMATIONS PRATIQUES :

Dates : du mercredi 8 au dimanche 12 février 2017

Lieu : Parc des expositions de la Porte de Versailles – 75015 Paris

Horaires : mercredi et vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi, dimanche de 10h à 19h

Tarifs : 18 €, gratuit pour les moins de 12 ans

Pour vous accréditer, cliquer [ici](#)

Attention ! Avant-première presse le mardi 7 février de 19h à 22h.