

Auf dem Lenkstockhebel sitzt der winzige Schalthebel für das elektromagnetische Cotal-Getriebe. Damit lässt sich ohne zu kuppeln schalten



Die geschwungene Seitenlinie des wuchtigen Coupés wirkt wie eine skurrile Mischung aus Jaguar XK 120 und Triumph TR 3

# Der letzte Schrei

## Fahrbericht

### Delahaye 235 Coupé L'Elfe

Der letzte von Joseph Figoni karossierte Delahaye markiert das Ende einer Epoche: Mit ihm starb vor 50 Jahren die französische Tradition des individuell von Hand gefertigten Luxuswagens. Das Delahaye Coupé d'Elfe verbindet exquisite Eleganz und Komfort mit Technikkomponenten aus dem Rennsport.

Autor: Bernd Wieland, Fotograf: Uli Jooß

Zarte Heckleuchten lassen den hinteren Überhang fast schon filigran erscheinen. Das F für Frankreich blitzt in Chrom



Die letzten Wochen vor dem Pariser Salon waren die schlimmsten. „Wir arbeiteten Tag und Nacht, mein Vater brachte der Mannschaft Sandwiches und Kaffee“, erzählt Claude Figoni. Der Sohn des berühmten, 1978 verstorbenen Karossiers Joseph Figoni hat es selbst miterlebt: „Wenn ein Arbeiter über Müdigkeit klagte, schickte ich mein Vater in den Bois de Bologne zum Luftschnappen.“

Der Meister der französischen Formenkunst war schwer zufrieden zu stellen. Über Nacht änderte er immer wieder Details an den Gipsformen im Maßstab 1:10, die als Modelle für die Karosserien dienten. „Am furchtbarsten war es, wenn mein Vater dann mit viel Mühe gedungelte Teile wie Kotflügel oder Radabdeckungen kritisch anschaut und einfach auf den Schrott warf, weil sie ihm nicht perfekt gefielen.“

Diese Zeremonie wiederholte sich in jedem Jahr - auch 1953, als Joseph Figoni den Delahaye 235 einkleidete. Der Aufwand war enorm: Rund 600 Arbeiter-Stunden fielen pro Auto allein für die Blechherstellung an. Die Lackierung verschlang mit allen Vorarbei-

ten weitere 150 Stunden. 400 Stunden brauchten die Werker für die Komplettierung der Karosserie einschließlich Bestückung des Armaturenbretts sowie der Chrom- und Fenstermontage. Die Polsterer saßen ebenfalls 150 Stunden an jedem Exemplar. Unterm Strich kamen so rund 2000 Arbeitsstunden zusammen.

Drei Exemplare des Figoni 235 wurden von Hand gebaut, darunter das Exemplar mit der Fahrgestellnummer 818 028. Es sollte sein letztes bleiben.

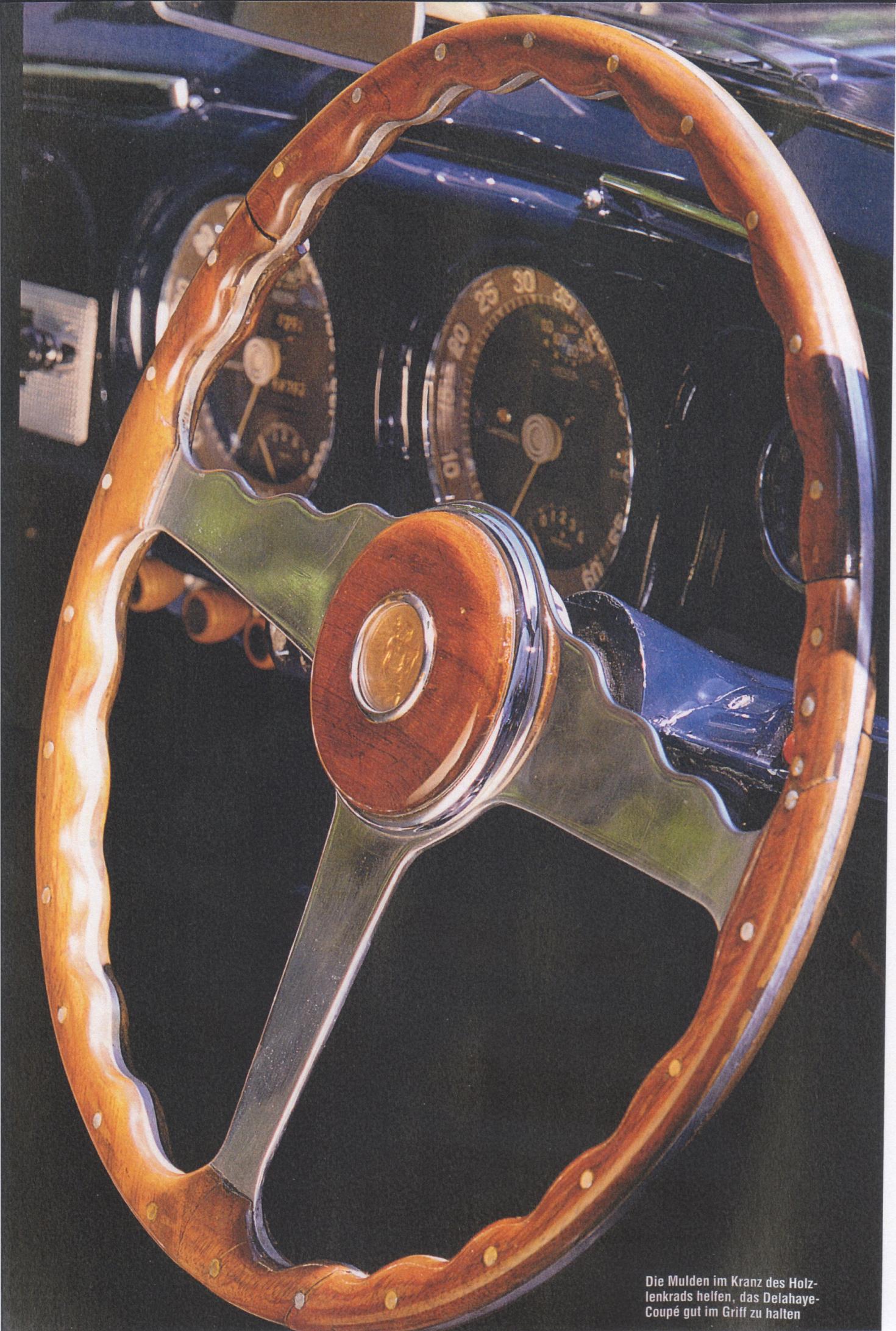
Dieses wegen seiner elfenhaften Eleganz „L'Elfe“ getaufte Coupé unterschied sich von seinen beiden Vorgängern durch einen sportlicheren Kühlergrill, in die Karosserie eingelassene Türgriffe und zusätzliche Nebellampen.

Im Gegensatz zu den barockeren Delahaye der späten Dreißiger mit ihren schwellenden Formen (Spitzname: Narwal) wirkt der L'Elfe schlichter und sportlicher, ohne die gewohnte Eleganz vermissen zu lassen.

Joseph Figoni fuhr den Wagen eine ganze Weile selbst und präsentierte ihn bei einem Concours d'Elégance, bevor er ihn an einen Freund verkaufte. Das Coupé wurde danach



Der Kühlergrill dominiert die Frontansicht: Er wirkt fast so groß wie die Frontscheibe



Die Mulden im Kranz des Holzlenkrads helfen, das Delahaye-Coupé gut im Griff zu halten



Der Delahaye ist mehr ein komfortabler Gleiter als ein Kurvenräuber: Er neigt sich deutlich zur Seite, die Reifen quietschen bei niedrigem Tempo



Selbst die Lautsprecher auf der Hutablage können als kleine Kunstwerke durchgehen. Jedes Detail am Delahaye ist mit Liebe geformt

noch vier Mal weiter veräußert, bis es in die Hände von Christoph Grohe gelangte.

„An vielen Stellen ist noch der erste Lack zu sehen“, begeistert sich der Schweizer Oldtimer-Spezialist. Im Innenraum trägt der 235 mit Würde die Patina seiner 50 Jahre.

Das Cockpit wird von zwei großen Jaeger-Runduhren für Geschwindigkeit und Drehzahl dominiert, welche den Geschmack der Zeit nicht weniger eindrucksvoll widerspiegeln als die neun bernsteinfarbenen Bakelitknöpfe, mit denen die elektrischen Funktionen des Delahaye in Betrieb genommen werden. Ein Druck auf den mit D gekennzeichneten Knopf betätigt den Starter.

Der dreieinhalb Liter große Reihensechszylinder springt sofort an und verfällt im Leerlauf bei 900 Umdrehungen in ein sympathisches, tiefes Blubbern. Der Klang erinnert ein wenig an einen V8 aus US-Produktion, nur feiner und konturierter. Gibt man ein wenig Gas, akzentuiert der Auspuff zusätzlich einen sportlich-kraftigen Unterton.

Das ungewöhnlichste im Delahaye 235 ist das Getriebe samt Schaltmechanismus. Betätigt der Fahrer den winzigen Wählhebel am linken Lenkstock, wird der jeweilige Gang, ohne zu kuppeln, elektromagnetisch eingelegt. Dieses so genannte Cotal-Getriebe stammt aus dem Rennsport, in dem Delahaye einige Erfolge einfahren konnte.

Eines der Highlights war der Gewinn des „Prix du Million“, für den der Automobile Club de France eine Million

## DATEN & FAKTEN

**Motor:** Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 107 mm, Hubraum 3557 cm<sup>3</sup>, 152 PS bei 4200/min, spezifische Leistung 42,8 PS/Liter, max. Drehmoment 31 mkg bei 2500/min, Kompression 8:1, 3 Solex-Fallstromvergaser, hängende Ventile mit Stoßstangen und Kipphebeln, seidl. Nockenwelle (Kette), Sieb-Ölfilter, Ölkühler, Ölinhalt 8 Liter, Elektr. Anlage Marchal 12 Volt, mechanische Benzinpumpe  
**Kraftübertragung:** Einplatten-Trockenkupplung, elektromagnetisches Cotal-Planetengeriebe  
**Untersetzungsverhältnisse:** (mit Achsuntersetzung 3,41:1 oder 3,23:1): 1. Gang 10,32:1, 2. Gang 7,43:1, 3. Gang 4,75:1, 4. Gang 3,41:1  
**Fahrwerk:** Kastenrahmen mit Quertraversen, vorn Einzelradaufhängung mit oberem Querlenker, Längsschublenker und unterer Querblattfeder, hinten Star-

rachse mit Halbelliptik-Federn, vier hydraulische Messier-Stoßdämpfer

**Maße/Gewicht:** Radstand 2950 mm, Spur vorn 1408, hinten 1482 mm, Gewicht 1600 Kilogramm

**Fahrleistungen/Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit (je nach Hinterachsuntersetzung) bis zu 180 km/h, Benzinverbrauch rund 17 bis 19 Liter

**Literatur:** Delahaye Days, Jacques Rousseau, Automobile Quarterly 3/2; Fignoni et Falaschi, The Coachbuilder as Sculptor, Griffith Borgeson, Automobile Quarterly 20/1; Les Voitures Francaises des Annés 50, René Bellu, Delville Editeur; From Passion to Perfection, The Story of French Streamlined Styling, Richard Adatto, with Foreword of Claude Fignoni, Editions SPE Barthélémy

**Modell:** nicht bekannt

Franc als Siegprämie ausgesetzt hatte - für denjenigen, der die damals von den Deutschen gehaltenen Streckenrekorde im Autodrome Linas-Montlhéry brechen sollte. Es war ein 200 PS starker Delahaye, der mit einem Spitzen-

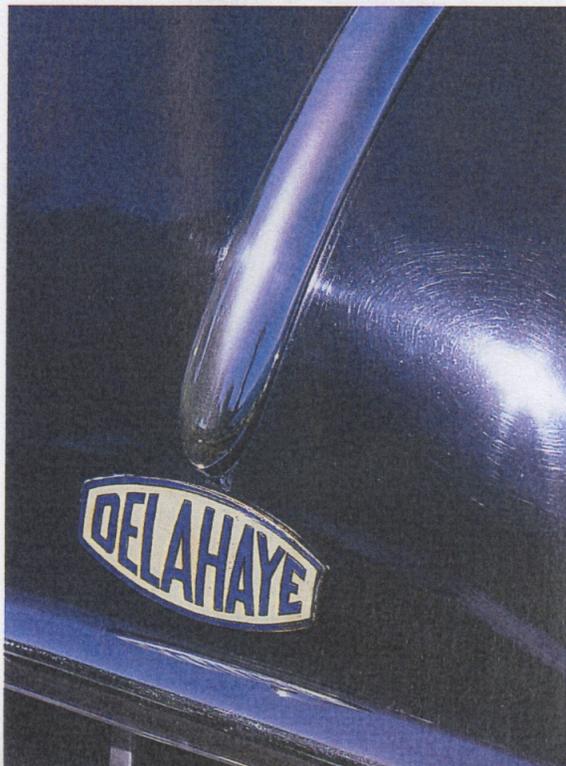
tempo von 235 km/h und einem Schnitt von 145 km/h auf der 200 Kilometer langen Prüfung den Sieg einfuhr. Und damit nicht genug.

1938 gelang es dem Rennfahrer René Dreyfus auf Delahaye sogar, beim Grand Prix

von Pau Rudolf Caracciola im doppelt so starken Dreiliter-Silberpfeil mit Kompressor zu schlagen.

Wichtig im Rennsport waren schnelle Gangwechsel mit möglichst kurzer Zugkraftunterbrechung - und die garantierte das innovative Cotal-Getriebe. Der Pilot muss sich allerdings auf ein spiegelverkehrtes Schaltschema einstellen. Der erste Gang liegt rechts oben, der zweite darunter, für den dritten geht es nach links oben und für den Vierten wieder nach unten.

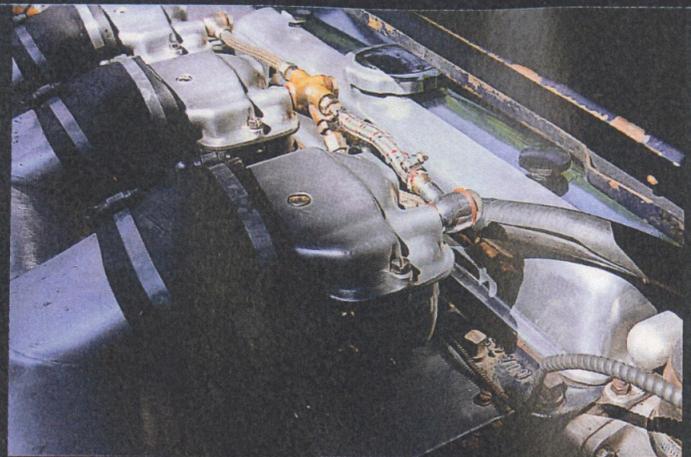
Das winzige Hebelchen lässt sich frappierend leicht bedienen: Man umfasst am besten mit der linken Hand den Lenkstockhebel und schaltet dann lediglich mit dem Daumen. Bei scharfer Fahrweise empfiehlt sich allerdings zu-



Logo einer längst vergessenen Marke: Die Firma Delahaye wurde 1895 in Tours gegründet und musste 1954 aufgeben



Im kurzen Stummelheck des Coupés verbirgt sich ein knapper Kofferraum. Die Passagiere haben dank der großzügigen Wagenbreite viel Platz



Der Sechszylinder-Reihenmotor mit 3,6 Liter Hubraum liefert stämmige 152 PS bei 4200/min ab und macht das Coupé 180 km/h schnell

sätzlich der Druck auf die Kupplung: Das schont das Getriebe und hilft dem komplizierten Mechanismus, die gewünschte Gangstufe ohne Rucken und Kratzgeräusche einzulegen. Ansonsten kann der Fahrer das entsprechende Pedal links liegen lassen.

Das ungewöhnliche Schaltgefühl ohne jeden Kraftaufwand trägt viel zu dem komfortablen Gesamteindruck des Delahaye bei. Auch die Lenkung geht überraschend leicht. Dies ist vor allem der indirekten Auslegung zu ver-

danken. Zu der spielerischen Anmutung trägt auch die stattliche Größe des wundervollen Holz-Volants mit seinem Metallkern und den griffgünstigen Fingermulden bei.

Auch die Federung fällt eher sanftenartig-weich aus und passt ebenso wie die breiten bequemen Ledersitze ausgezeichnet zum komfortbetonten Charakter des Coupés.

Dass sich der Delahaye in der Kurve deutlich zur Seite neigt und die Reifen schon bei geringem Tempo zum Quietschen neigen, tut dem Wohl-

gefühl an Bord keinen Abbruch. Bei sommerlichen Temperaturen ist auch das zweistufige, auf Knopfdruck aufspringende große Schiebdach ein Genuss. Bei zusätzlich geöffneten Seitenfenstern stellt sich fast ein Frischluft-Gefühl wie im Cabrio ein. Ironie der Geschichte: Mit dem Patent für diese Schiebdach-Konstruktion verdiente Figoni mehr als mit seinen Autos.

Dennoch reichte es nicht zum Überleben: Modernere Sportwagen aus Italien und England machten den schwe-

ren und teuren Einzelstücken zunehmend Konkurrenz. 1954 mussten Joseph und Claude Figoni den Karosseriebau schließen und wurden Lancia-Händler, Delahaye wurde im selben Jahr von Hotchkiss geschluckt.

Von da an waren die Autosalons in Paris um eine Attraktion ärmer. ◀

*Der Delahaye L'Elfe ist zu verkaufen. Kontakt: Christoph Grohe, Tel. 0041/2 18 07 35 65, [www.christophgrohe.com](http://www.christophgrohe.com)*



Die lange Fronthaube und das runde Dach bilden einen Kontrast zum kurzen Heck