



En 1894 Emile Delahaye, ingénieur des Arts et Métiers né à Tours, construit sa première voiture grâce à un moteur à combustion qu'il avait créé pour la navigation. Pionnier de l'automobile française, sa voiture est à 100% française alors que Peugeot et Panhard & Levassor utilisent des moteurs aussi fabriqués en France mais sous la licence allemande Daimler. Dès 1898, il s'associe à deux industriels parisiens qui vont relocaliser la production à Paris. Les élégantes lignes des voitures Delahaye, reconnue mondialement, sont dessinées par des grands carrossiers de l'époque et montées sur les ensembles «moteur-châssis» maison.

En 1905, Emile Delahaye meurt mais la marque continue sa folle ascension grâce à une clientèle prestigieuse avide d'automobiles de luxes ! Elle développe parallèlement du matériel et des véhicules haut de gamme contre les incendies notamment des camions de pompiers. Si Delahaye s'est bâti une solide réputation dans ce domaine, c'est probablement la 135 qui porta la marque au plus haut niveau. Cette prestigieuse GT, née en 1935, brilla tant sur la route que sur la piste, remportant notamment les 24 heures du Mans en 1938. L'Histoire de la marque Delahaye est intimement liée à la compétition. L'Histoire de la marque Delahaye est intimement liée à la compétition. Emile Delahaye, fondateur de la marque, a lui-même couru avec ses automobiles pour prouver à la France et au monde entier la valeur de ses véhicules. Après la Seconde Guerre Mondiale, un autre modèle de châssis, le 175, sera victorieux au grand prix de l'ACF aux Comminges en 1949 puis en 1951 au Rallye de Monte-Carlo sans pour autant rencontrer un franc succès auprès de la clientèle fortunée.

En 1954 la Société des Automobiles Hotchkiss achète la marque Delahaye pour une fusion mais elle cesse à son tour de fabriquer des automobiles de tourisme en 1955.



La Delahaye 235 sera le dernier modèle de la firme...

Durant les années 30, la France comptait encore de nombreuses marques automobiles de prestige. Quelques années et une guerre mondiale plus tard, la situation n'était plus du tout la même. Pour Delahaye, l'une de ces prestigieuses marques, il fallait redresser une situation particulièrement défavorable. Pour cela, les dirigeants de Delahaye allaient se lancer dans deux projets bien différents : le développement d'un Véhicule Léger de Reconnaissance (VLR) pour remplacer les Jeep de l'armée française et le lancement d'un nouveau modèle de grand luxe, la Type 235.

Au sortir de la seconde guerre mondiale, Delahaye devait se contenter de relancer son modèle Type 135 pour tenter de se refaire une santé financière, une voiture lancée en 1935 accusant le poids des années, construite de façon artisanale et à l'ancienne : Delahaye n'en produisait que les châssis et la mécanique, tandis que des carrossiers extérieurs se chargeaient d'habiller la voiture en fonction des désirs d'une riche clientèle. Le plan Pons, organisant l'industrie automobile dans cette période de reconstruction, maintenait Delahaye dans la production de voitures de prestige, mais aussi une activité de production de camions dédiés notamment aux pompiers, permettant à l'entreprise de survivre.

En effet, l'immédiat après-guerre n'était pas une situation très favorable à la production de voitures de luxe : le rationnement était encore en vigueur, la situation économique était catastrophique et la clientèle traditionnelle avait soit vu ses revenus drastiquement baisser, soit décidé de reporter l'achat de tels véhicules. En conséquence, la firme de la rue du Banquier avait vu sa production chuter à 511 exemplaires en 1949 malgré le lancement de la 175, évolution de la 135.



C'est dans cette situation que Delahaye décidait, pour diversifier ses activités et survivre, de répondre à l'appel d'offre de l'armée française pour le VLR.

Malgré cela, le constructeur n'en abandonnait pas le marché du luxe, mais ses ressources limitées furent affectées au développement du petit tout-terrain militaire plutôt qu'à celui d'une nouvelle voiture : il fallait donc faire du neuf avec du vieux. Autant pour le VLR, Delahaye cherchait des solutions innovantes, autant elle restait fidèle à des solutions techniques d'un autre âge pour sa future Type 235 : en réalité, elle dérivait de la Type 135 avec un lourd châssis antédiluvien (1 100 kg), tout comme son moteur, évolution du 6 cylindres maison de 3 557 cc doté d'une nouvelle culasse et de 3 carburateurs double-corps, développant finalement 152 chevaux au lieu de 130. Du côté des freins, elle se contentait de commandes par câbles.

Autre pratique d'un autre âge, les Delahaye conservaient la conduite à droite, apanage des voitures de luxe d'avant-guerre, mais une pratique passée de mode chez la plupart des

constructeurs. Enfin, la marque restait fidèle à la carrosserie traditionnelle à laquelle elle livrait les châssis. Cependant, la Type 235 restait une voiture relativement performante avec une vitesse de pointe dépassant les 180 km/h.

Bien que les carrosseries soient réalisées par des carrossiers extérieurs, Delahaye décida d'unifier le style en confiant à Philippe Charbonneaux le soin de dessiner une calandre et une face avant moderne pour la 235. Le premier prototype de la 235, qui fut aussi le véhicule de démonstration pour la presse automobile, fut produit en 1951. Si le dessin est de Charbonneaux, la réalisation fut confiée à la Carrozzeria Motto, en Italie. Sa carrosserie était en aluminium et sa finition très légère car réalisée en un temps record. Le premier véhicule de série fut réalisé par la carrosserie française Letourneur et Marchand, toujours dans une version « coach ». Dès lors, les carrossiers allaient varier selon les désirs du client : Chapron (la majorité des modèles, il fut le premier à proposer un cabriolet), Faget, Varnet, Saoutchik, Barou, Beutler, Antem ou Figoni.



Parmi la confidentielle production des 84/85 exemplaires de Delahaye 235, débutée pour le salon de Paris 1951 et ultime modèle commercialisé par la prestigieuse marque, le modèle le plus emblématique de cette série, reste le coach carrossé par Henri Chapron. Deux déclinaisons en étaient proposées : le coach dit " usine ", et le coach grand luxe. Chaque exemplaire présentait des finitions distinctes, définies par le choix des clients. Cet ultime modèle bénéficiait de la motorisation type 22 S 103, le 6 cylindres 3,5 litres porté à 152 cv. Il était également doté de la suspension avant avec amortisseurs hydrauliques MESSIER,

tout cela contribuant à proposer une voiture performante, avec une bonne tenue de route, assortie d'un grand confort permettant de longs trajets, à vive allure.

Le châssis 818069 sera produit chez Delahaye dans le courant de l'année 1953, il figure en salle d'études, à l'inventaire du 3 octobre de l'année, pour une valeur de 2.000.000 frs. Il sera carrossé en coach " usine " par Henri Chapron, sous le numéro de 7030. Cette luxueuse automobile sera immatriculée neuve en Seine et Oise, le 4 avril 1955, au nom d'un ingénieur de Montmorency, sous le numéro 94 BJ 78 ; plaque qui deviendra 382 ER 14 le 25 septembre 1958 au profit des établissements Paul Dahl, constructions électriques et mécaniques à Lisieux. En septembre 1962, elle devient la propriété du garage parisien Le Marois, spécialiste Delahaye, qui le vendra le 8 mai 1963 à un navigateur résidant à Maison-Alfort. Courant 1987, le coach sera immatriculé dans le département des Hauts-de-Seine, jusqu'à sa vente aux enchères par l'étude Poulain-Le Fur le 15 décembre 2002. La voiture y était décrite comme ayant bénéficié d'une réfection mécanique en 1981. Elle intègre alors une grande collection à Rome, avant de rejoindre le sud de l'Espagne puis en 2020 de faire la joie de son actuel propriétaire.



Notre coach se présente aujourd'hui dans un état exceptionnel de conservation. Sa carrosserie dans son élégante teinte grise se marie à merveille avec un intérieur en cuir rouge portant les marques de son passé. Notre Delahaye 235 fera le bonheur des amateurs de voitures ayant conservé leur âme d'époque. Elle offre une patine et une ambiance inimitable

qu'aucune restauration ne saurait restituer. Ses qualités routières sont en revanche très actuelles. La voiture est dans un état mécanique irréprochable et invite à de longs voyages feutrés.

In 1894, Emile Delahaye, an engineer from Arts et Métiers born in Tours, built his first car using a combustion engine he had created for navigation. A pioneer of the French car, his car was 100% French, while Peugeot and Panhard & Levassor used engines that were also made in France, but under the German licence of Daimler. In 1898, he joined forces with two Parisian industrialists who relocated production to Paris. The elegant lines of Delahaye cars, renowned worldwide, were designed by the great coachbuilders of the time and mounted on the company's in-house engine-chassis units.



In 1905, Emile Delahaye died, but the brand continued its meteoric rise thanks to a prestigious clientele hungry for luxury cars! At the same time, it developed top-of-the-range fire-fighting equipment and vehicles, notably fire engines. Delahaye built up a solid reputation in this field, but it was probably the 135 that took the brand to the highest level. This prestigious GT, born in 1935, shone as much on the road as on the track, winning the 24 Hours of Le Mans in 1938. Emile Delahaye, the brand's founder, raced his cars to prove to France and the rest of the world the value of his vehicles. After the Second World War, another chassis model, the 175, won the ACF Grand Prix at Comminges in 1949 and then the Monte Carlo Rally in 1951, but was not a great success with wealthy customers.

In 1954, Société des Automobiles Hotchkiss bought the Delahaye brand for a merger, but it in turn ceased to manufacture touring cars in 1955.

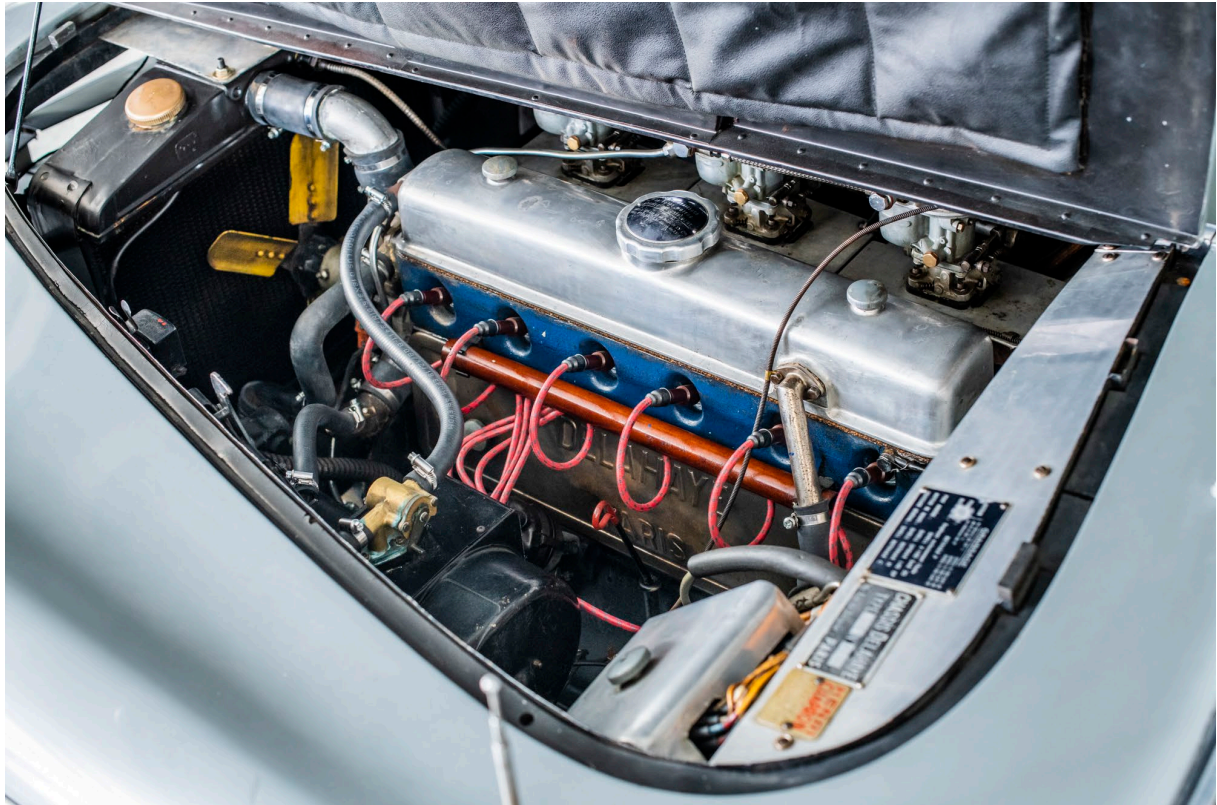
The Delahaye 235 would be the firm's last model...



During the 1930s, France still had a number of prestigious car brands. A few years and a world war later, the situation was no longer the same. Delahaye, one of these prestigious marques, had to turn around a particularly unfavourable situation. To do this, Delahaye's management embarked on two very different projects: the development of a Véhicule Léger de Reconnaissance (VLR) to replace the French army's Jeeps, and the launch of a new luxury model, the Type 235.

At the end of the Second World War, Delahaye had to content itself with relaunching its Type 135 model in an attempt to regain its financial health. This car, launched in 1935, was showing the effects of the passage of time and was built in the old-fashioned, artisanal way: Delahaye only produced the chassis and mechanical parts, while external coachbuilders were responsible for dressing the car according to the wishes of a wealthy clientele. The Pons plan, which organised the car industry during this period of reconstruction, maintained Delahaye's production of prestige cars, as well as its production of trucks for the fire brigade in particular, enabling the company to survive.

Indeed, the immediate post-war period was not a very favourable time for the production of luxury cars: rationing was still in force, the economic situation was catastrophic and traditional customers had either seen their incomes fall drastically or decided to postpone buying such vehicles. As a result, production fell to 511 cars in 1949, despite the launch of the 175, an evolution of the 135.



It was in this situation that Delahaye decided, in order to diversify its activities and survive, to respond to the French army's call for tenders for the VLR.

Despite this, the manufacturer did not abandon the luxury market, but its limited resources were allocated to developing the small military off-roader rather than a new car: it was therefore necessary to make something new out of something old. As much as Delahaye was looking for innovative solutions for the VLR, it remained faithful to technical solutions from another age for its future Type 235: in reality, it was derived from the Type 135 with a heavy antediluvian chassis (1,100 kg), as was its engine, an evolution of the in-house 3,557 cc 6-cylinder engine with a new cylinder head and 3 double-body carburetors, developing 152 horsepower instead of 130. The brakes were controlled by cable.

Another old-fashioned practice was right-hand drive, the preserve of pre-war luxury cars, but a practice that had fallen out of fashion with most manufacturers. Finally, the brand remained faithful to the traditional bodywork to which it supplied the chassis. However, the Type 235 was still a relatively powerful car, with a top speed in excess of 180 km/h. Although the bodywork was produced by external coachbuilders, Delahaye decided to unify the styling by



commissioning Philippe Charbonneaux to design a modern front grille and front end for the 235.

The first prototype of the 235, which was also the demonstration vehicle for the motoring press, was produced in 1951. Although the design was by Charbonneaux, its production was entrusted to Carrozzeria Motto in Italy. The bodywork was in aluminium, and the finish was very light because it was produced in record time. The first production vehicle was built by the French coachbuilder Letourneur et Marchand, again in a 'coach' version. From then on, the coachbuilders varied according to the customer's wishes: Chapron (the majority of models, he was the first to offer a cabriolet), Faget, Varnet, Saoutchik, Barou, Beutler, Antem and Figoni.



Of the confidential production run of 84/85 examples of the Delahaye 235, started for the 1951 Paris Motor Show and the last model marketed by the prestigious marque, the most emblematic model of this series remains the coach bodied by Henri Chapron. Two versions were offered: the 'factory' coach and the 'luxury' coach.

Each model was finished in a different way, according to the customer's choice. This final model was powered by the Type 22 S 103, a 3.5-litre 6-cylinder engine with 152 bhp. It was also fitted with MESSIER front suspension with hydraulic dampers, all of which contributed to the car's performance, good roadholding and great comfort for long, fast journeys.

Chassis 818069 was produced by Delahaye during 1953 and appeared in the design department's inventory on 3 October of that year at a cost of 2,000,000 francs. It was bodied as a 'factory' coach by Henri Chapron, under the number 7030.

This luxury car was registered new in Seine et Oise on 4 April 1955, in the name of an engineer from Montmorency, under number 94 BJ 78; the number plate was changed to 382 ER 14 on 25 September 1958, in favour of Paul Dahl, electrical and mechanical engineering firm in Lisieux. In September 1962, it became the property of the Paris garage Le Marois, a Delahaye specialist, who sold it on 8 May 1963 to a yachtsman living in Maison-Alfort. In 1987, the coach was registered in the Hauts-de-Seine department, until it was sold at auction by Poulain-Le Fur on 15 December 2002. The car was described as having undergone a mechanical overhaul in 1981. It then joined a major collection in Rome, before moving to southern Spain and eventually was sold in 2020 to its current owner.

Today, our coach is in an exceptional state of preservation. Its elegant grey bodywork blends perfectly with a red leather interior bearing the marks of its past. Our Delahaye 235 will delight enthusiasts of cars that have retained their period soul. It has an inimitable patina and ambience that no restoration can replicate. Its driving qualities, on the other hand, are very contemporary. The car is in irreproachable mechanical condition and is ideal for long quiet journeys.

