

Zeitschrift: Familienforschung Schweiz : Jahrbuch = Généalogie suisse : annuaire = Genealogia svizzera : annuario

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Familienforschung

Band: - (2001)

Artikel: Il y a un peu plus de 100 ans

Autor: Béguin-Borel, Monique

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-697553>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Il y a un peu plus de 100 ans

Monique Béguin-Borel

Résumé

A la fin du XIX^e siècle, les premières automobiles font leur apparition dans le canton de Neuchâtel. C'est à cette époque que François Borel, fondateur des câbleries de Cortaillod, acquiert une Delahaye. Quelques lettres retrouvées dans sa correspondance nous donnent un aperçu de ce que furent les débuts de ce moyen de locomotion.

Zusammenfassung

Ende des 19. Jahrhunderts erschienen die ersten Automobile im Kanton Neuenburg. Damals erstand François Borel, Gründer der Kabelfabrik von Cortaillod, einen Delahaye. Einige aufgefondene Briefe in seiner Korrespondenz geben einen Einblick in die Anfänge dieser neuen Art der Fortbewegung.

Si une fois, pour changer, nous abandonnions l'histoire d'êtres humains pour nous intéresser à celle d'un objet dont la plupart d'entre nous aurait, à l'époque actuelle, bien du mal à se passer. Je veux parler de l'automobile.

Aujourd'hui, vous vous asseyez dans votre voiture, vous tournez la clé de contact et si l'envie vous prend, vous êtes prêts à parcourir, sans incident, des kilomètres et des kilomètres.

Mais qu'en était-il il y a à peine un peu plus de 100 ans? Etais-il facile de se déplacer? A quels problèmes l'automobiliste d'alors était-il confronté?

Mon arrière-grand-père François Borel, fondateur des câbleries de Cortaillod (NE), nous donne, grâce à sa correspondance, un aperçu de ce que furent les débuts de l'automobile pour son utilisateur.

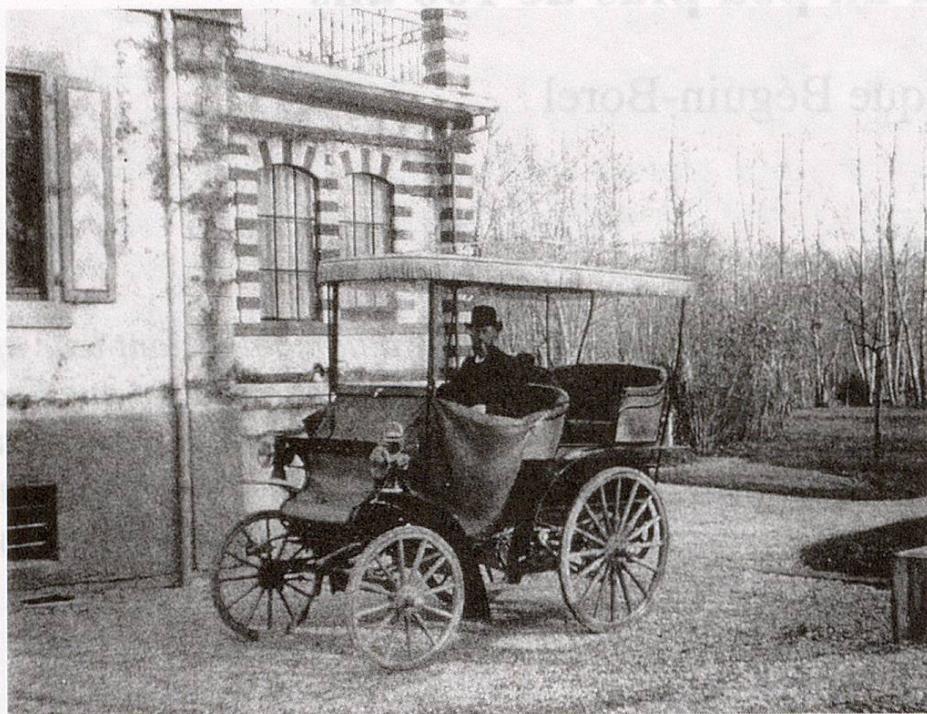


Figure 1

Retraçons les faits de ce récit dès leur commencement. En 1899, âgé de 57 ans, François Borel pense acquérir une voiture. Étant réceptif à tous progrès, chaque nouveauté scientifique, technique, mécanique suscite de sa part un intérêt immédiat et approfondi. Sa décision prise, François consulte les catalogues qui ne devaient pas être très nombreux en ces temps-là.

Le 1er mars 1899, il écrit à un concessionnaire nommé O. H. Jones à Lausanne. Il a la ferme intention d'acheter une automobile, mais il n'est pas encore bien décidé quant à la marque. Évidemment, il souhaiterait un système électrique. Il faut dire que tout ce qui touche à l'électricité représente un domaine dans lequel il excelle et qui le passionne. Mais on lui répond bien vite qu'il est difficile de se procurer de telles machines et que leur prix est très élevé. En existait-il vraiment?

François a vu rouler une voiture Benz, modèle confortable qui lui plairait beaucoup. Il en demande le prix et le délai de livraison.

M. Jones, lui, a essayé des Delahaye. Il en a apprécié les qualités et ne peut que les recommander. Avant de se décider, François veut aller jusqu'à Lausanne avec sa femme examiner ces voitures et se

renseigner davantage. Il aimerait que le véhicule ait le mouvement de recul.

Puis tout va très vite. Bien que contrarié par le long délai de livraison, François commande tout de même le 11 mars 1899 à la maison Delahaye, un phaéton No 3, à 4 places, avec capote, marche arrière, au prix de 7300 frs. Comme suppléments, il souhaite un tablier de toile caoutchoutée et un coffre à outils pouvant servir de strapontin à l'avant.

En choisissant cette Delahaye, François pense échapper ainsi aux nombreux ennuis que pourrait occasionner un modèle livré plus rapidement.

Quelques jours plus tard, suite aux conseils de M. Jones, il demande que la voiture soit peinte en jaune et noir et que le capitonnage soit en toile caoutchoutée. Il aimerait aussi connaître les dimensions du véhicule afin de faire construire une remise pour l'abriter.

Dans cette même lettre du 15 mars perce déjà son impatience. Un prétexte qui lui semble bon pourrait peut-être aider à raccourcir ce fameux délai de livraison. Voici ce qu'il écrit: *“Je crois que vous ferez très bien de recommander encore à la maison Delahaye une livraison aussi prompte que possible, je lis en effet aujourd’hui dans la Feuille d’Avis de Neuchâtel, qu’il vient de s’établir à Cor taillod même, un représentant des Peugeot et de la Compagnie Parisienne pour les automobiles; si pendant quelques mois, on ne voyait que ces marques sur nos routes, elles risqueraient de tenter plusieurs amateurs qui sans cela ne manqueraient pas de me demander mon opinion s’ils me voyaient en possession d’une Delahaye, et qui ainsi pourraient devenir vos clients.”*

Pour prendre patience, François s'abonne, en avril, à la "Locomotion automobile", revue éditée à Paris. Le même mois, il adhère à l'Automobile-Club de Suisse.

Agence Industrielle d'Automobiles

CORRE, Directeur (G. Fouillat) 54, Rue de Villiers & 1, Rue Ghevallier, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

TÉLÉPHONE 509-84 ————— ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE Corre-Levallois-Perret

Liste des Voitures neuves disponibles et livrables de suite

—————

Fig. 1

1^{er} VIS-A-VIS PEUGEOT, 4 places, moteur 6 chevaux, radiateur à ailettes, gros pneus Michelin, peinture vert foncé, garniture en pégamoïd, avec lanternes et outillage.

PRIX. . . 9,500 fr.

—————

Fig. 2.

2^e DUC PEUGEOT, 2 places et stra-
pontin à l'avant, moteur 6 chevaux, radiateur à ailettes, pneus Michelin 90 mm à l'arrière et 65 mm à l'avant, peinture jaune, paille et noire, garniture pégamoïd bleu foncé.

PRIX. . . 11,000 fr.

—————

3^e VOITURE PEUGEOT de course, 2 places, moteur 12 chevaux, radiateur à ailettes, pneus Michelin, peinture blanche, filets rouges.

PRIX. . . 20,000 fr.

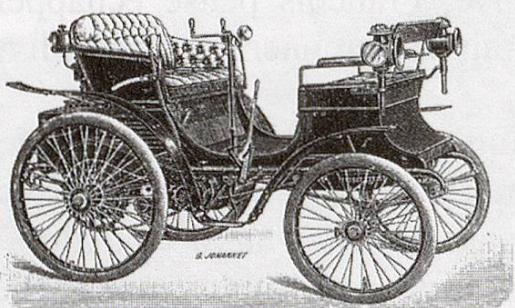
—————

4^e NOUVELLE PETITE VOITURE PEUGEOT, 2 places, moteur 4 chevaux livrable en Novembre prochain.

PRIX. . . 5,200 fr.

—————

F-G. 1



F-G. 2

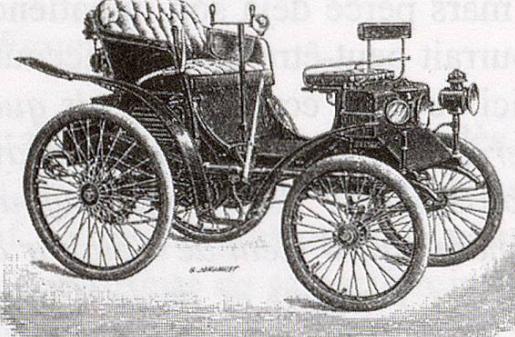


Figure 2

Et l'attente commence. Le printemps s'écoule. L'été, saison plus que propice à un conducteur débutant, est déjà bien entamé. Le 24 juillet, François écrit à M. Jones: "*L'époque approche, j'espère, à laquelle, l'automobile sera livré (sic), la remise est en état de l'abriter.*"

Début août, les choses semblent bouger. La livraison ne devrait plus tarder. M. Jones propose à François de venir avec lui à Paris prendre possession de la voiture et de revenir ensemble à Cortaillod sur la machine. François est enthousiasmé, il dit: "*J'accepte avec plaisir, ce sera la meilleure leçon que je pourrai prendre.*"

Le même jour, soit le 2 août, il écrit à un ami: "Dans quelques semaines, je dois être en possession d'une automobile, et j'aurais un grand plaisir à aller vous chercher à Neuchâtel pour vous faire faire la course avec un nouvel engin de transport; je vous assure que je serai un chauffeur très prudent".

L'attente reprend, l'impatience grandit. Le 26 août, François écrit: "Le moment où j'espère pouvoir prendre mes vacances approche, et, d'automobile point de nouvelles! croyez-vous que le retard sera encore de quelques semaines; cela m'ennuierait beaucoup. J'espère que vous allez me donner de consolantes nouvelles."

Deux jours plus tard, un télégramme lui apprend que l'automobile est enfin prête. François part pour Paris le 31 août par le train de nuit. Il prendra ainsi possession de sa voiture le vendredi 1er septembre 1899. Puis c'est le retour chez lui, à Cortaillod, au guidon, volant serait beaucoup dire, de cette Delahaye qui doit être une des premières voitures du canton.

Et voilà François propriétaire de ce phaéton tant attendu. Je l'imagine inspectant chaque partie du véhicule, penché sur les moteurs car il y en a deux, heureux de pouvoir se déplacer plus facilement dans un engin à la pointe du progrès.

Mais la mise en marche, la conduite de cette automobile étaient-elles si aisées? Ce ne semble pas être toujours le cas. Preuve en est cette lettre écrite à M. Jones onze jours après cette acquisition: "J'ai voulu essayer, hier soir, la mise en marche, mais sans succès; je n'ai pas pu provoquer d'explosion en tournant pendant 10 minutes au volant et en variant la quantité d'air et de gaz; on entendait bien l'étincelle mais c'était tout; j'avais bien placé le petit levier pour enlever la compression au cran de droite et je tournais le volant dans la direction du mouvement des aiguilles d'une montre, je crois bien que c'est ce que vous m'aviez dit de faire et ce que j'ai vu à Paris.

J'essaierai encore aujourd'hui, et si je fais une erreur dans la manœuvre vous voudrez bien me l'écrire.

J'ai facilement remis la courroie en place et je l'ai bien replacée sur la poulie folle."

Un mois plus tard, le 14 octobre, tout va pour le mieux: "Cet après-midi, après avoir fait la tournée de tous les graisseurs, je me suis de nouveau mis en route avec mon contremaître. J'ai fait cette fois le grand voyage de Neuchâtel, en allant par la route du bord

du lac et en revenant par une route à mi-côte très sinuuse et finissant par la descente de Colombier. Tout s'est passé sans aucune fausse manoeuvre, tantôt en petite, tantôt en moyenne vitesse; vous voyez que votre élève commence à faire quelques progrès; encore 5 ou 6 sorties comme cela et je commencerai à avoir la machine bien en main."

La mauvaise saison n'effraie guère François. A fin octobre, il s'absente pour cinq semaines, il entreprend un voyage jusqu'au sud de la France. A Nice, une bielle se casse. Il en commande une nouvelle par télégramme. Malgré cela, la machine lui donne pleine satisfaction. Voici ce qu'il écrit à la maison Delahaye au retour de ce voyage, le 1er décembre: "*Votre machine s'est comportée, sauf cet accident, d'une manière tout à fait remarquable; après les inondations qui ont eu lieu dans le midi de la France pendant que j'y étais, j'ai eu à passer souvent par des chemins défoncés, de vraies fondrières; j'ai même sur une longueur d'environ 100 m traversé une route recouverte d'eau jusqu'à un maximum que j'évalue à 30 cm et tout cela sans aucun arrêt.*"

François est enthousiasmé par ce premier voyage. Conduire sa voiture lui procure un plaisir qu'il aimerait faire partager. Le même jour, il écrit au Directeur de la Société suisse d'électricité: "*Au retour d'un long voyage en automobile [...] J'ai eu beaucoup de plaisir à faire mon voyage et j'espère bien avoir l'occasion d'aller vous offrir une place pour faire une petite excursion. Lorsque vous en aurez goûté, vous voudrez aussi devenir chauffeur.*"

Il nous donne l'itinéraire de ce voyage. Il a passé par Genève, Lyon, Marseille, Toulon, Nice et retour par Grasse, Castellane, Digne, Grenoble, Annecy, Genève et Cortaillod, soit environ 1800 km pour lesquels il a utilisé 190 litres de benzine, 10 litres d'huile et 500 g de graisse consistante.

Au début de l'année 1900, des réparations sont déjà nécessaires, des pièces sont à refaire.

Le 2 avril, tout ne va pas pour le mieux. Nous le savons par une lettre adressée à M. Jones: "*En examinant et essayant la voiture, j'ai compris pourquoi vous aviez eu tant de peine, voici ce qui en est: samedi, après avoir bien tout nettoyé, rempli les graisseurs, rempli le réservoir de benzine, etc. etc. et en plus décroisé la courroie qui était croisée du mauvais côté, je fais marche arrière pour arriver devant la porte de la maison; mais lorsque je veux arrêter,*

pas moyen, la voiture continuait tant et si bien que pour éviter de plonger dans le canal il ne m'est resté d'autre chose à faire que d'interrompre l'allumage; sans faire très attention, je remets en place la courroie sur la poulie folle, et je repars en avant, mais arrivé devant la porte, la machine continue à avancer et je dois l'arrêter avec le frein. Après ces hauts faits, je n'ai rien trouvé de mieux à faire que de la rouler dans sa remise et d'examiner de près ce qu'il y avait. Je n'ai pas tardé à constater que tout le mal provenait de la poulie folle que vous avez fait rechanger à Ste-Croix, et vous pouvez donner à vos mécaniciens de là-haut un fameux brevet de je ne qualifie pas! Le diamètre de la poulie qu'ils ont placée est de 7 mm plus petit que celui de la poulie qu'il y avait auparavant."

Puis suit toute une explication à propos des réparations. La lettre se termine: "J'espère bientôt pouvoir vous dire que tout est en parfait ordre et que la voiture est devenue obéissante à son chauffeur; samedi elle était pire qu'un mulet."

Douze jours plus tard, tout semble oublié. "Une course à Neuchâtel et tout a bien fonctionné." En juillet, François va à Reconvilier (BE) chez son beau-frère "en automobile bien entendu".

Presque jusqu'à la fin de cette année, nous n'entendons plus parler de ce véhicule. Mais le 7 décembre 1900, François écrit à la maison Delahaye à Paris: "Le mauvais état des routes ne me permettant pas d'utiliser la voiture automobile No 235 [ce numéro va s'avérer intéressant par la suite] que vous m'avez fournie l'année dernière, je vais procéder à un nettoyage complet. Depuis quelques temps, la mise en marche ne se fait plus aussi facilement qu'auparavant; l'allumage d'un des moteurs se produit immédiatement, mais celui du second est très capricieux [...].

Ayant l'intention d'utiliser la voiture pendant l'hiver, je me suis procuré de la glycérine, que je mélangerai à l'eau, pour en empêcher la congélation. Si vous avez déjà l'expérience de la chose, vous m'obligeriez en m'indiquant la meilleure proportion de glycérine qui doit être employée pour empêcher l'eau de se congeler à une température d'environ 10° au-dessous de zéro."

Un bon pardessus bien chaud ainsi qu'un cache-nez et un couvre-chef ne devaient pas être superflus pour circuler en hiver dans de tels véhicules!

En janvier 1901, François désire souscrire une assurance pour couvrir les éventuels accidents qu'il pourrait causer en voyageant avec son phaéton.

En février, il aimerait remplacer la poulie folle dont le graissage est difficile par une poulie à graissage automatique par rotins.

En été 1901, après 2 ans d'utilisation, ce sont les caoutchoucs qui entourent les roues en bois qui commencent à s'user. Pour leur remplacement, il ne faudrait envoyer que les roues à la maison Delahaye. Mais François n'est pas pressé, des vacances le tentent, il envisage un périple de 2 à 3000 km. Il espère que les caoutchoucs actuels supporteront encore ce trajet.

Ce n'est qu'en janvier 1902 qu'il enverra ses roues à Paris. Un mois plus tard, elles sont réparées, mais François ne désire pas qu'elles soient repeintes. Le 26 février, il écrit: *"Quant à la peinture, il n'est pas utile que vous la fassiez exécuter; je profite du temps occasionné par la transformation des roues pour faire peindre ma voiture complètement à neuf, en rouge-brun très foncé et noir, au lieu de jaune et noir; j'ai cru remarquer que la couleur jaune effrayait davantage les chevaux qu'une couleur plus foncée, et je veux en faire l'essai [...]. Le poids de la voiture a été augmenté par l'adjonction d'un dais avec glace devant et derrière, je crois que vous pouvez en toute sincérité déclarer qu'avec la vitesse du moteur, la voiture ne peut pas dépasser une vitesse de 30 kilom."*

Le 12 juillet de la même année, François écrit: *"J'ai l'intention, pendant le mois d'août, de faire une longue course en automobile sur territoire français."* Sa destination sera cette fois-ci la Bretagne pour laquelle il va éprouver, au fil des ans, une attirance toujours plus grande.

En janvier 1903, il dit: *"comme il m'arrive assez souvent de voyager en France avec mon automobile".*

Nous savons aussi qu'à tous moments, il commande à Genève ou ailleurs graisse et huile pour sa voiture. Il se fait aussi livrer des fûts d'environ 200 litres de benzine.

Puis le temps passe. De la voiture, François en parle beaucoup moins. Elle joue certainement un rôle utilitaire et n'est plus une attraction. Mais en roulant, François réfléchit. Quels perfectionnements ou idées nouvelles pourraient rendre la vie du conducteur plus agréable?

C'est ainsi qu'en 1905, il met au point et fait breveter un indicateur de vitesse qui, vu son petit volume, peut aussi se placer facilement sur une bicyclette. A l'indicateur de vitesse qu'il destine à l'automobile, il ajoute un totalisateur du chemin parcouru et un enregistreur continu. Au printemps 1906, il imagine et crée un indicateur de rampes et de pentes.

Maintenant, François cherche dans différentes directions la personne qui voudrait bien fabriquer ou faire fabriquer ces instruments d'une manière industrielle. Lui, à 64 ans, n'en a pas le courage. Le temps passant, il ne trouvera personne. Par la suite, il abandonnera même ses brevets. Pourtant, il est convaincu que ces appareils construits, d'abord pour son usage personnel, sont bons et présentent un intérêt certain. Le 30 avril 1906, il écrit à l'Union des Industries à Paris: *"J'ai placé le premier indicateur d'essai sur mon automobile; il me donne de très bons résultats."*

Au mois d'août de la même année, François aimerait prouver la nécessité de tels instruments, il s'explique: *"La circulation des automobiles prend tous les jours une importance plus considérable et les accidents provenant de vitesses exagérées ne sont malheureusement que trop fréquents."*

Pour en diminuer le nombre, la plupart des autorités locales ont édicté des règlements prescrivant des vitesses déterminées sur les parcours particulièrement dangereux.

Des agents sont chargés de faire respecter ces règlements, mais vu l'impossibilité pour eux de contrôler la vitesse, il se produit inévitablement des discussions désagréables entre eux et les chauffeurs; l'estimation de la vitesse faite par une des parties différant considérablement de celle faite par l'autre partie.

Le seul moyen vraiment pratique de mettre fin aux ennuis causés par cet état de chose est de placer sur chaque véhicule un appareil enregistreur de vitesse, adopté par l'administration compétente.

Jusqu'à maintenant, il n'avait pas été proposé d'appareil pratique réalisant toutes les conditions requises.

Un chauffeur de la première heure vient en proposer un basé sur un principe nouveau et qui paraît appellé semble-t-il à devenir le compagnon indispensable de tout chauffeur.

Cet appareil d'un volume restreint, dont tous les organes sont pour ainsi dire inusables, donne les indications suivantes:

1° La vitesse instantanée, au moyen d'une aiguille se mouvant devant un cadran divisé et sur laquelle les chocs les plus violents n'ont aucune influence.

2° Le nombre de kilomètres parcourus.

3° L'inscription continue sur une bande de papier de la vitesse du véhicule.

4° Un indicateur de rampes et de pentes à indications très visibles.

Les renseignements donnés par cet instrument sont tout ce que doit connaître le chauffeur pour se rendre compte de la marche de sa machine et lui fournissent les éléments nécessaires à maintenir une marche normale.

L'enregistrement des vitesses met le chauffeur à l'abri de toute erreur d'appréciation de vitesse provenant d'agents ignorants ou mal intentionnés."

François est indiscutablement en avance sur son temps. Ce sera aussi le cas dans d'autres domaines. En attendant, en 1907, tous les espoirs se sont envolés. Dans une lettre datée du 26 septembre, il écrit à M. Leriche à Paris:

"Lorsque j'ai pris le brevet de mon indicateur de vitesse, j'avais l'impression que le nombre d'accidents, provenant d'excès de vitesse, rendrait obligatoire pour les automobiles l'usage d'un appareil enregistreur des vitesses.

Il n'en a pas été ainsi, et c'est ce qui me décide à ne pas continuer de payer les annuités de mon brevet [...].

Je regrette, pour vous et pour moi, la non réussite de cette aventure."

Les échecs ne rebutent pas François, bien au contraire. La même année, une autre idée trotte déjà dans sa tête, toujours pour l'automobile. C'est un système d'embrayage et de changement de vitesse. Mais là aussi, les espérances auront été vaines.

François ne parle plus beaucoup de sa voiture. Nous savons qu'il la conduit encore régulièrement car il commande toujours benzine et graisse.

Après douze bonnes années d'utilisation, cette machine ne devait plus être un modèle de confort pour une personne de 70 ans. Devenait-elle spécialement capricieuse? Est-ce pour ces raisons que le 1er janvier 1912, François démissionne de l'Automobile-Club de Suisse? Le 31 décembre 1914, il annule la police d'assurance qui

concerne ce véhicule. Le même jour, il écrit au chef du Département des Travaux publics, M. Calame: "Je reçois votre circulaire adressée aux propriétaires d'automobiles. Je viens vous annoncer que j'ai mis à la retraite ma vieille voiture construite en 1899. Il y a déjà deux ans que je ne l'ai plus utilisée. Veuillez me dire si je dois vous envoyer les plaques qu'elle portait." Ces plaques qui avaient le n° 8501 seront remises cinq jours plus tard.

Maintenant, la guerre sévit. En Suisse, certains véhicules sont peut-être réquisitionnés. Le 14 février 1916, François écrit au chef du Département des Travaux publics: "Comme je possède une vieille voiture construite en 1899, d'un très ancien système et qui n'est pas sortie de son hangar depuis 5 ans, je viens vous demander si cette relique tombe aussi dans la catégorie des voitures qui doivent être signalées au service des armées?"

Deux jours plus tard, il écrira à la Direction du Service des automobiles de l'armée à Berne: "Propriétaire d'une ancienne voiture automobile, que j'ai mise de côté depuis 5 ans, et que je conserve simplement comme relique, je me suis demandé si je devais aussi vous envoyer rempli le formulaire annoncé dans la Feuille Officielle du canton de Neuchâtel.

Ne voulant pas que mon abstention soit interprétée comme une marque de mauvaise volonté, je vous envoie cependant avec ces lignes, le formulaire rempli, en vous signalant en outre, que cette voiture est à courroies et n'a jamais été révisée; je l'entretenais aussi bien que possible; je crois que le moteur serait encore capable de fonctionner, mais le châssis fait en tuyaux d'acier n'est pas assez résistant; il s'est brisé deux fois, sans cause apparente."

Ce sera sa dernière lettre au sujet de ce phaéton.

Auriez-vous aimé rouler, en toutes saisons, dans un habitacle non fermé? Auriez-vous eu la patience de graisser les différents éléments avant la mise en marche? Bien d'autres questions pourraient encore être posées. Toujours est-il que le fils de François, après avoir vu son père plus souvent dessous que dans son automobile, comme il le prétendait, a bien tardé avant d'acquérir sa première voiture.

Maintenant, à l'aube du XXI^e siècle, une question vient à l'esprit. Cette automobile existe-t-elle toujours? Si oui, où se trouve-t-elle?

Après plusieurs recherches infructueuses, un ami s'est adressé, en janvier 1996, au Club Delahaye de France. Et là, grâce à ce

No 235 qui était mentionné dans la lettre du 7 décembre 1900, la voiture est retrouvée.

Depuis le début de l'année 1995, elle appartient à un habitant de Cambridge qui restaure des voitures anciennes. Pour lui, il est très rare qu'un véhicule si ancien soit encore en état de marche et présente des conditions de conservation aussi exceptionnelles. Il avait acheté cette automobile à un autre Anglais, commerçant en voitures anciennes. Mais depuis lors, il l'a revendue à un collectionneur du Sussex.

Remontons le temps. Une annonce insérée dans le journal "The Automobile" de février 1993 nous informe que cette Delahaye est à vendre pour un prix légèrement supérieur à Fr. 30'000.-. Nous apprenons qu'en 1992 ou 1993, elle participe pour la première fois au rallye Londres-Brighton. Peut-être l'une des voitures les plus rapides construites avant 1900!

Avant de traverser la Manche, cette machine était la propriété d'un résidant de Saint-Gall. En but à bien des tracasseries occasionnées par le service des automobiles qui exigeait des modifications qu'il était difficile d'effectuer ou qui auraient déprécié la voiture; il s'en sépare.

Il l'avait achetée en 1984 à un garagiste de Bâle qui habitait Bonfol. Lorsque ce vieux phaéton arrive entre les mains de ce dernier, il est dans un état lamentable. Tout le monde pense qu'il ne marchera jamais plus. Excellent mécanicien, ce garagiste entreprend les nombreuses réparations nécessaires et, seul, parvient à un résultat surprenant. L'automobile est quasiment remise à neuf et elle roule. En 1983, on la retrouve à une fête organisée dans le Jura.

Ici s'arrête l'histoire de la Delahaye. Le garagiste bâlois est décédé. Sa femme ignore la provenance de ce véhicule ou du moins ne s'en rappelle plus. Eventuellement de France voisine. Malheureusement, rien n'a pu être confirmé.

Bibliographie

Borel François: Copies de lettres de 1893 à 1923 – volumes 6 à 10
Correspondance privée

Monique Béguin-Borel, ch. du Signal 5, 2022 Bevaix