



COURSE PARIS-MARSEILLE. — LES AUTOMOBILES DANS L'AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE
LES VOITURES 5 ET 6 A MM. PANHARD ET LEVASSOR.

victoire. Tom Loates, a été plus sérieusement éprouvé mais lui aussi, grâce à sa condition et à son excellent tempérament, sera sans doute bientôt en selle.

* *

Il y a fort longtemps que les Américains cherchent à obtenir avec leurs trotteurs le record de 2'00; il est probable qu'ils ne tarderont à réussir, ce que je regarde comme un simple tour de force; j'avoue, en tout cas, que les exploits de ces phénomènes ne me passionnent en aucune façon, car, au point de vue de l'amélioration réelle de nos races de service, la seule dont nous ayons à nous occuper en France, elles n'offrent aucune utilité. Elles sont plutôt de nature, par ces temps où les acrobates sont en si grande faveur, à nous faire dévier du droit chemin, et à nous engager dans une voie dangereuse.

C'est donc à titre de curiosité seulement que j'enregistre la performance de *John R. Gentry*, qui, le 10 septembre dernier, à Glens Falls (New-York), a *amblé* le mille en 2'01 1/2, vitesse qui n'avait jamais été atteinte. On espère que dans un match contre le temps, où les chevaux se livrent mieux paraît-il, que dans une course ordinaire, il arrivera au record tant désiré, de 2'00. On me permettra de croire que la perfection du sulky, la disposition du parcours, la condition parfaite du terrain, et enfin l'allure particulière de l'amble y contribueront un peu. Mais qu'il y réussisse ou non, j'avoue que cela ne me passionnera pas davantage, les phénomènes n'offrent, à mon avis, qu'une attraction très relative. S.-F. TOUCHSTONE.

La Course Paris-Marseille-Paris

AUTOMOBILISME

Il y a quelque temps, le *Sport Universel Illustré* ayant fait paraître dans ses colonnes un entrefilet annonçant la fondation de l'Automobile Club de Bruxelles, un de nos abonnés nous écrivit une lettre enflammée dans laquelle il nous suppliait de ne pas entrer dans cette voie et de ménager à nos lecteurs, qu'il supposait exclusivement gens de chevaux, des sujets aussi

peu intéressants. « Passe encore, nous disait-il, en substance, pour les vélocipèdes; la bicyclette, cette reine du jour, quoique bien peu digne d'intérêt, a tellement de fidèles! Mais l'automobilisme, grands dieux! Pourquoi pas les locomotives, et ne nous donnez-vous pas quelque jour la photographie de l'Orient-Express, comme détenant le record de la vitesse! »

Certes, à première vue, l'automobilisme ne paraît guère constituer ce qu'à proprement parler on appelle un « sport ». Mais ce mot même a pris une telle extension, et s'applique aujourd'hui à tant de sujets variés qu'en y regardant de

plus près on pourra ne pas dénier le titre de sportsmen aux « chauffeurs » enthousiastes et intrépides qui se sont adonnés à ce dernier cri de notre vie de plein air moderne.

Au reste, les chauffeurs, en grande majorité, ont goûté déjà à tous les autres sports, les uns hommes de chevaux, les autres chasseurs, yachtmen, cyclistes, etc..., il nous suffira de citer quelques noms parmi les adeptes de l'automobilisme pour que nos lecteurs, surtout les moins partisans de ce sport nouveau, y revoient les favoris de la fortune qui se livrent à tous les autres ou les encouragent. Nous les verrons tout à l'heure place de l'Étoile, ou à Versailles, au départ de la course Paris-Marseille-Paris, le Grand Prix de l'automobilisme.

Cette course dont les prix recueillis par souscription s'élevaient à 47,050 francs, a eu lieu le 24 septembre; comme son nom l'indique, de Paris à Marseille et retour par étapes successives: Auxerre, Dijon, Lyon, Avignon, Marseille et vice-versa.

Les voitures chronométrées au départ et à l'arrivée par



LA VOITURE N° 8 A MM. PANHARD ET LEVASSOR.

Photo Deiton.

des délégués du Touring-Club de France, étaient à l'étape, au fur et à mesure, enfermées dans un parc. — Les réparations devant être faites à l'extérieur et le temps employé comptant comme temps de route ; on n'accordait aux conducteurs des voitures qu'un quart d'heure seulement après l'entrée dans les parcs pour les soins à apporter à leurs machines. Ces dispositions donnent une idée du règlement très sévère élaboré pour la course.

Quarante concurrents s'étaient engagés pour cette épreuve. Trente-six des véhicules étaient à pétrole, quatre à vapeur ; dix-huit voitures ne comportaient que deux places, deux en avaient trois ; quinze en avaient quatre, les grands breaks étaient rares, il n'y en avait que deux à cinq places et trois à six.

De plus, le règlement de la course autorisait les moto-cycles s'étant classés dans une épreuve préparatoire (Paris-Mantes), à effectuer le parcours et à se voir chronométrer officiellement, sans pouvoir cependant participer aux prix. Cette

de la route, de 70 à 100 kilomètres. De plus, le cycliste a le loisir de se servir de ses pédales pour augmenter la vitesse ou gravir les pentes de 10 à 12 % ; malgré les 50 kilog. qu'il a à traîner en cas d'accident au moteur, il est sûr de ne pas rester en panne.

Rester en panne ! l'écueil actuel de l'automobilisme !

Cette machine, d'un maniement facile, a le défaut de ne transporter qu'une personne et de ne pas offrir à son conducteur plus de confortable que le tricycle ordinaire, mais elle est d'un prix abordable et, comme elle l'a montré pendant la course, elle est robuste et se comporte aussi vaillamment que tout autre.

Le second type, dont nous parlions tout à l'heure, est la voiturette Bollée, l'héroïne de la première journée de Paris-Marseille, pendant laquelle, arrivée première au contrôle, elle a marché sur le pied de 32 kil. 300 à l'heure.

Cette voiturette est une sorte de tricycle-tandem dans lequel les deux voyageurs sont assis l'un derrière l'autre, le deuxième ayant le maniement du moteur. Ce dernier seul



LA PLACE D'ARMES DE VERSAILLES. — AVANT LE DÉPART.

Photo Delton.

intéressante disposition allait permettre de comparer ces véhicules mixtes aux automobiles proprement dits.

L'automobilisme, en effet, apparaît au grand public comme un sport très fermé, très de luxe, étant donnés les prix et les frais d'entretien des machines sérieuses. Plusieurs constructeurs se sont efforcés d'établir des véhicules accessibles aux bourses non millionnaires, tout en fabriquant des instruments solides et pratiques. La course Paris-Marseille allait permettre d'établir la comparaison entre ces nouveaux venus et les machines anciennes qui avaient déjà fait leurs preuves, les années précédentes, dans les courses similaires. Nous avons actuellement deux types distincts de ces véhicules vulgarisateurs.

Parlons d'abord du moto-cycle ou tricycle de Dion-Bouton et Cie, qui établit la transaction entre le cycle et l'automobile. Cet instrument, qui a l'aspect du tricycle vulgaire, est mu par une machine à pétrole d'environ un demi cheval, pesant 10 kilog. ; sous un poids de 110 kilog., il peut atteindre, sur route plane, des vitesses de 20 à 35 kilomètres à l'heure et franchir des rampes de 4 à 6 %. Le réservoir, contenant trois litres d'essence, est suffisant pour alimenter la marche, suivant l'état

actionne la voiturette, les voyageurs ne pouvant et n'ayant pas à pédaler. La manœuvre en est très simplifiée, un seul levier servant pour les différents mouvements. Le réservoir contient pour 100 kilomètres de pétrole avec une consommation de moins d'un sou par kilomètre.

La voiture, très près de terre, longue de 2^m,30, a 1^m,20 de voie. La stabilité est parfaite. Comme la précédente, elle est d'un prix abordable ; mais, comme elle aussi, ne se distingue pas par un excès de confortable.

Les autres types de voitures, plus chers et plus compliqués, peuvent d'ordinaire transporter un plus grand nombre de voyageurs. Mais elles rentrent dans la catégorie des voitures coûteuses, d'un entretien et d'un maniement moins facile. On ne peut s'empêcher d'admirer cependant la façon dont ces véhicules se sont comportés pendant leur longue et dure marche.

Les Panhard et Levassor, les Peugeot, les Delahaye sont des instruments absolument sûrs auxquels nous ne souhaiterions qu'un peu plus d'élégance et la collaboration d'un Belvallette ou d'un Guiet s'impose pour nos premières maisons d'automobiles.

* * *

Vingt-sept voitures ont pris part au départ à Versailles. De nombreuses notabilités y assistaient : MM. le baron de Zuylen, sir David Salomons, Jeantaud, Giffard, prince de Sagan, Memer, Robert Lebaudy, Halbroun, etc.

La première étape de Paris à Auxerre (178 kilomètres) a été effectuée sans autres accidents que les accrocs traditionnels inhérents à l'automobilisme et qui sont à ce sport ce qu'est au cavalier le clou de rue ou le tesson de bouteille sur lesquels marche son cheval, le fer qui se détache ou bien encore l'atteinte imprévue que se donne l'animal au milieu du parcours. Le cycle aussi a de ces inconvénients : nous en avons tous goûté ; qui n'a perdu sa pédale, faussé son guidon ou même... crevé son pneu ?

tombés en travers de la route ; il faut ou les scier ou s'efforcer à un steeple-chase que n'ont pas prévu les constructeurs. Seize voitures seulement arrivent à Dijon, et cependant le n° 6 (Panhard) a marché encore les 151 kilomètres de l'étape sur le pied de 22 à l'heure.

La troisième journée, de Dijon à Lyon (198 kilomètres), achève la déroute des véhicules à vapeur qui avait commencé la veille. Le pétrole, *for ever!* arriva à Lyon premier, toujours en la personne du n° 6, avec une moyenne de 30 kilomètres.

Quatrième journée, de Lyon à Avignon (227 kilomètres). Un accident arrivé à M. Levassor, conducteur de la Panhard, intervertit l'ordre en faveur du n° 46, Peugeot, qui arrive premier, ayant marché à raison de 29 kil. 200.

Mais, le cinquième jour, le n° 6 reprend la première place



LA VOITURE AUTOMOBILE DE M. A. MENIER.

Photo Delton.

C'est ainsi que, dès le début, le n° 5, un des triomphateurs, perd les caoutchoucs de ses roues ; un peu plus loin, l'arbre d'une autre voiture se grippe ; un concurrent, écrasant un chien, dérange son mécanisme, et un autre qui, pour se délasser les jambes, suit à pied sa voiture dans une montée rapide, oublie qu'elle va repartir toute seule en retrouvant le terrain plat, et la voit, emballée, aller s'abîmer dans un fossé.

Cette première étape cependant est un triomphe : le gagnant, une Bollée, a marché à 32 kilomètres à l'heure. Sept voitures seulement ont des réparations à effectuer et sur trente-deux parties de Versailles, vingt-sept sont présentes au contrôle. Mais, le lendemain, le temps magnifique s'est détraqué : la tempête fait rage, la pluie et le vent se liguent contre les chauffeurs et les plus difficiles ne pourront pas refuser le nom de sport à une « distraction » qui exige de ses fidèles les efforts vraiment héroïques qu'ont dû faire les concurrents pour résister aux éléments conjurés. Une voiturette Bollée est brisée, les voyageurs projetés dans les champs ; une Panhard a sa toiture arrachée par le vent.

Plusieurs concurrents ont le chemin barré par des arbres

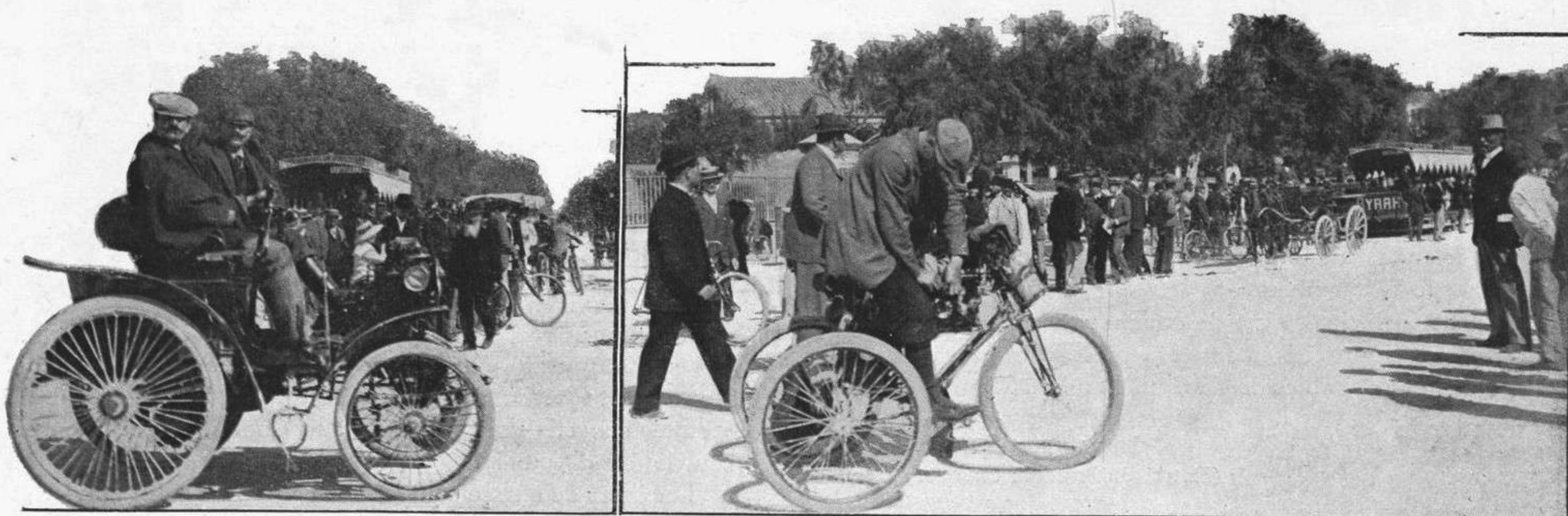
sur le parcours d'Avignon à Marseille, avec la plus forte vitesse moyenne : 35 kil. 100.

CLASSEMENT DÉFINITIF

Voici le classement final des automobiles qui ont terminé hier le long parcours de Paris à Marseille et retour (1,728 kilomètres 100 mètres) :

- 1^{er}, n° 6, Panhard et Levassor, en 67 h. 42 m. 58 s. ;
- 2^e, n° 8, Panhard et Levassor, en 68 h. 11 m. 5 s. ;
- 3^e, n° 13, Tricycle de Dion, en 71 h. 1 m. ;
- 4^e, n° 5, Panhard et Levassor, en 71 h. 23 m. 22 s. ;
- 5^e, n° 51, Tricycle Michelin, en 73 h. 30 m. 12 s. ;
- 6^e, n° 46, Peugeot, en 75 h. 26 m. 24 s. ;
- 7^e, n° 41, Delabaye, en 75 h. 29 m. 48 s. ;
- 8^e, n° 44, Peugeot, en 81 h. 23 m. 51 s. ;
- 9^e, n° 15, Tricycle de Dion, en 83 h. 6 m. 16 s. ;
- 10^e, n° 42, Delahaye, en 84 h. 27 m. 5 s. ;
- 11^e, n° 29, Maison Parisienne, en 100 h. 41 m. 37 s. ;
- 12^e, n° 30, Maison Parisienne, en 108 h. 39 m. 48 s. ;
- 13^e, n° 26, Landry et Beyroux, en 137 h. 11 m. 17 s.

Vitesse moyenne de la première voiture pour le parcours total de Paris à Marseille et retour : **25 kilomètres 525 mètres** à l'heure.



Clichés de M. A. Vuccina.

COURSE PARIS-MARSEILLE. — LE DÉPART DE MARSEILLE AU CASINO DE LA PLAGE.