



LA CÔTE DE CHANTELOUP PENDANT LA COURSE.

Chronique de l'Automobile

(Suite)

LA COURSE DE CÔTE DE CHANTELOUP

Le chroniqueur automobile n'a pas toujours une tâche facile. Tirailé qu'il est, entre les nécessités pratiques de sa rubrique et les exigences de certains lecteurs qui déniaient à l'automobile le titre de sport.

Et cependant, certes, l'automobile est un sport, un vrai sport. Quiconque a vu passer à l'allure fantastique d'une locomotive un de Knyff, un Charron sur un bolide qui brûle l'espace a ressenti, intense, une émotion prenante, qui pour un instant lui a permis de saisir ce qu'est l'ivresse de la vitesse, cette griserie sportive qui enflamme, qui entraîne autant les chauffeurs que les gentlemen riders, habitués de nos hippodromes.

Mais avant tout il faut le répéter, et malgré que sportif, l'automobile doit viser à être pratique. C'est pourquoi nous multiplions, mes confrères et moi, les épreuves qui convaincront le public, le grand public encore un peu rebelle, que les voitures marchent, et que la panne fâcheuse qu'on nous jette avec tant de plaisir à la figure, en manière d'arguments, à nous autres défenseurs honnis du nouveau mode de locomotion, que la panne fâcheuse est, disons-nous, l'exception et qu'elle est le plus généralement imputable non aux voitures mais à leurs conducteurs.

La course de côtes organisée par notre confrère P. Meyan, directeur de la *France Automobile* avait ce caractère pratique que nous avons tenu à observer nous-même lors des fêtes que nous avons organisées.

Elle avait lieu sur la côte de Chanteloup.

Cette montée très dure et dont on ne rencontre en voyage que des exemples fort rares est en outre sinuose : l'épreuve était donc des plus dures. Disons tout de suite que ce concours a

parfaitement réussi et que la preuve a été faite, indiscutable, complète.

Tous les véhicules engagés (plus de cent) ont en effet franchi la côte de Chanteloup longue de 1,800 m. avec une facilité surprenante et une vitesse stupéfiante. C'est ainsi que la voiturette à vapeur Stanley (carrosserie Alfred Belvalette dont nous avons déjà parlé, et qui a remporté à notre fête le 1^{er} prix d'élégance et le 2^e prix de vitesse) a franchi cette côte de 11 0/0 en 3 m. 40, 3/5. Cette voiturette est véritablement une merveille de construction et d'élégance et les plus difficiles doivent s'avouer satisfaits; on ne dira plus après cela que les voitures ne montent pas!

Cette performance est remarquable surtout si l'on considère que cette voiture est extrêmement légère. D'aucuns craignent que l'élégance de la carrosserie soit une cause de faiblesse sur route; après l'épreuve de Chanteloup, ces craintes n'ont plus de raison d'être. Comme Papin serait étonné s'il revenait au monde! Et il ne serait pas étonné seulement par le progrès qu'a accompli la vapeur, mais aussi par l'emploi du pétrole, cet agent si puissant de la locomotion contemporaine.

C'est que les voitures à pétrole ont fait merveille aussi! En effet, M. Van Berendonck, directeur du Palais des Chauffeurs, a fait le parcours sur sa voiturette Eole en 5 m. 12 s., arrivant premier de toutes les voiturettes à pétrole.

M. Van Berendonck a fait là un véritable coup de maître, car personne ne s'attendait à ce qu'un aussi faible véhicule établisse un record pareil.

Cette voiturette est fort intéressante et nous en reparlerons prochainement à l'occasion du record Paris-Rambouillet que M. Van Berendonck se propose de battre.

Toutes les autres voitures engagées ont rempli les conditions de la course avec succès et monté la rude et sinieuse côte de Chanteloup avec une aisance remarquable.

Il nous suffira de citer les noms des concurrents pour rendre justice à chacun, mais il me faut mentionner particulièrement les voitures de la maison Parisienne (système Benz). L'aimable M. Labouré, le directeur de cette Société avait bien voulu



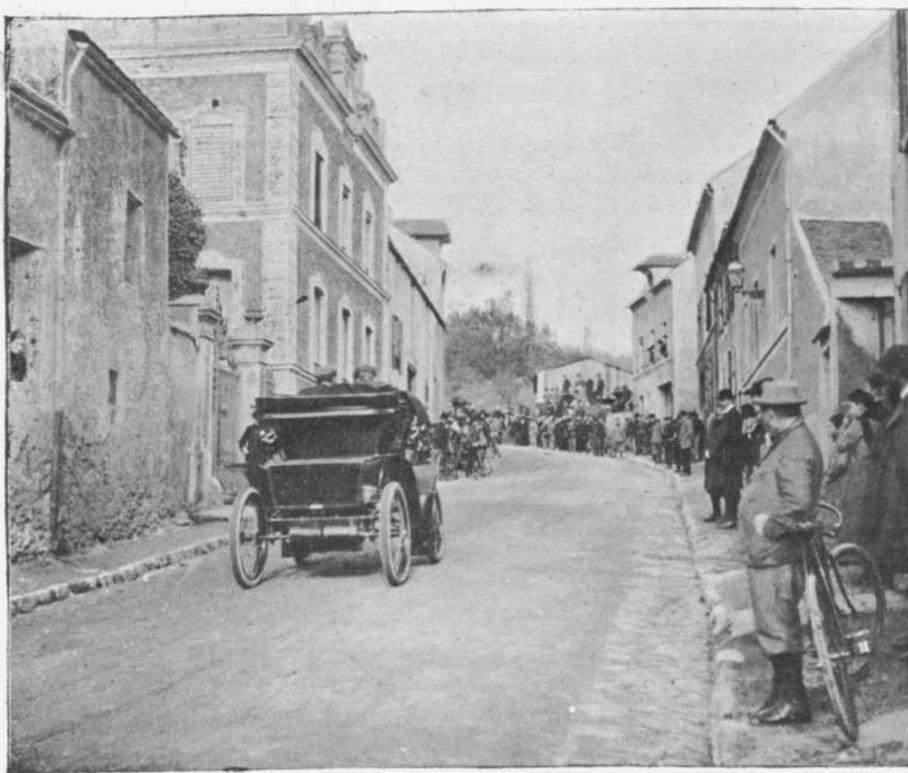
VOITURETTE STANLEY CONDUITE PAR M. DEBACKER
PREMIER DE SA CATÉGORIE, EN 3 M. 40 S.

mettre à notre disposition un de ces véhicules (la voiturette Eclair) pour aller de Paris-Chanteloup et nous avons pu encore une fois nous rendre un compte exact des très grandes qualités de ces voitures. Nous avons en effet parcouru sans une panne, avec une régularité d'allure parfaite, plus de cent cinquante kilomètres; nous ne filions pas comme l'Eclair, mais nous avons fait tout de même en gens prudents une moyenne de 25 kilomètres, c'est très suffisant.

Voici le nom des voitures engagées et leur ordre d'arrivée :

Première catégorie : (Électriques). — 1. Jenatzy, 3 m. 10 s. 2/5; 2. Heinz, 3 m. 29 s.; 3. Klingelhoefer, 4 m. 37 s.; 4. Sheldon, 8 m. 13 s. 2/5.

Deuxième catégorie : (Voitures au-dessus de 400 kilos et non électriques). — 1. Doriot, 4 m. 2 s. 2/5; 2. De Turckheim, 5 m. 0 s. 4/5; 3. G. Richard, 5 m. 56 s. 3/5; 4. Lemoine, 6 m. 47 s. 1/5; 5. Maurice, 7 m. 4 s. 4/5; 6. Letellier, 7 m. 23 s. 3/5; 7. Brillé, 7 m. 32 s. 2/5; 8. Nitot, 7 m. 37 s. 2/5; 9. Hurtu, 7 m. 49 s. 4/5; 10. Dubois, 8 m. 6 s.; 11. Lemoine, 9 m. 13 s.; 12. Châle (6 personnes) 9 m. 36 s.; 13. Honnet



DANS LE PREMIER VIRAGE : UN COUP DE COLLIER.

11 m. 3 s. 3/5; 14. Labouré, 11 m. 36 s. 4/5; Guyonnet, 12 m. 29 s. 4/5; 16. Goubault, 13 m. 28 s. 1/5.

Troisième catégorie : (Véhicules non électriques au-dessous de 400 kilos). — 1. Béconnais (quadricycle) 3 m. 7 s. 3/5; 2. Debacker (voiturette), 3 m. 40 s. 3/5; 3. Van Benredonck (voiturette), 5 m. 12 s.; 4. Ledoux, 5 m. 24 s. 1/5; 5. Théry, 5 m. 27 s. 1/5; 6. Ravenez, 5 m. 50 s.; 7. Creux 6 m. 5 s. 1/5; 8. Chabrière, 6 m. 31 s. 1/5; 9. G. Richard, 6 m. 49 s. 2/5; 10. Hugot, 7 m. 48 s. 3/5; 11. L. Renault, 8 m. 10 s.; 12. Guyenet, 8 m. 14 s.; 13. M. Renault, 8 m. 40 s. 2/5; 14. Sheppard, 9 m. 55 s. 2/5; 15. Benoit, 9 m. 55 s. 2/5; 16. Dupont, 10 m. 22 s. 2/5; 17. Delaunay, 10 m. 32 s. 2/5; 18. Fournier, 10 m. 47 s.; 19. Martel, 10 m. 47 s. 2/5; 20. Collin, 10 m. 56 s. 3/5; 21. Boissaye, 13 m. 38 s. 25; 22. Rouxel, 16 m. 21 s.

La course de Chanteloup avait amoncelé une foule considérable et fort select.

Tout le monde était venu en automobile naturellement, mais beaucoup de nos plus élégants sportsmen s'étaient rendus au rendez-vous, les uns à cheval, les autres en hippomobile.

Voici quelques noms de mémoire :

Le prince Galitzin, comte de Dion, comte de Périgord,



UN TOURNANT DIFFICULTUEUX.

baron Thénard, comte de Paiva, MM. Ernest Archdeacon, Paulmier, Raoul d'Arnaud, Clément, Pierron, Morane, Mors, Ravenez, Chauveau, Labouré, Longuemare, Vadrine, Mercier, Itasse, Sicot, Doriot, Rivierre, Girardot, Gardon, Balaceano, Krieger, Balvay, Gaetan de Meaulne, Jean Romain, de Santos-Dumont, Sarrazin, Mas, Michel, Haralamb, Schrader, Ch. Benoit, Noel, Houry, Guyenet, Noë Boyer, Rudeaux, Lelièvre, Vernes, Hachette, Romain, de Turckheim, Charron, Gaëtan de Knyff, Lamy, Maurice Leblanc, Auscher, A. Bollée, Amiot, Peneau, Loysel, Cueno, Vauquelin, Monard et Bertaut, les coureurs Morin et sa jeune épouse, Ruinart, etc.

Bientôt la course finie, vers une heure, le capitaine des pompiers dont les hommes au nombre de douze faisaient fonctions de sergents de ville relève ses soldats de leurs services, et pendant que ceux-ci allaient chez le meilleur aubergiste de l'endroit se rafraîchir comme aux jours des concours, les spectateurs et les concurrents en une longue et interminable théorie de plus de cent voitures filaient sur Poissy où tout le monde s'était donné rendez-vous pour le déjeuner comme en été, au bord de l'eau !

RENÉ BRÉVIAIRE.