

La coupe Gordon Bennet

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **7 (1904)**

Heft 32

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-253996>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LA COUPE GORDON BENNETT

La Coupe est revenue en France par la victoire de l'un de ses champions, Théry, sur sa voiture Richard-Brazier.



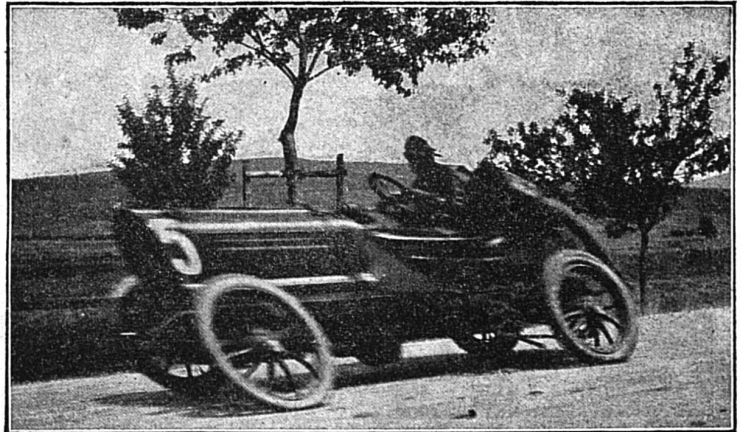
Le vainqueur Théry sur sa voiture Richard-Brazier

Déjà vainqueur de l'épreuve éliminatoire, qui a été courue dans les Ardennes, il avait été désigné avec Salleron, sur Mors, et Rougier, sur Turcat-Méry, pour porter les couleurs françaises à cette grande épreuve.

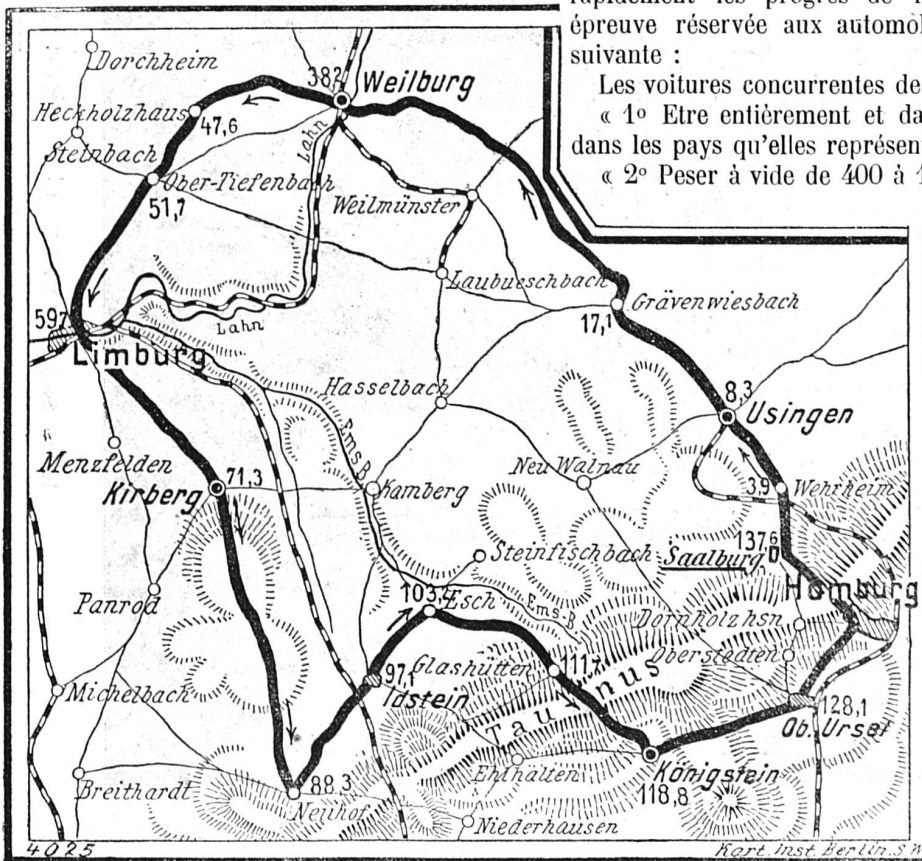
La tâche était rude pour les concurrents français. Sans parler des équipes anglaise et italienne, la maison Mercedes mettait en ligne six de ses voitures (trois de ses usines de Vienne et trois de ses usines de Cannstatt), dont l'une était conduite par Jenatzy qui, l'an passé, a remporté la victoire sur les routes d'Irlande. Ces voitures, spécialement construites pour cette épreuve, avaient été déjà essayées sur les routes accidentées du Taunus.

Quelques mots sur la fondation et le règlement de cette épreuve.

En 1900, M. Gordon Bennett, directeur du « New-York Herald », dans le but d'encourager l'industrie automobile, d'exciter l'émulation entre constructeurs des différentes nations et de développer par là



Théry file à 150 kilomètres sur la pente la plus rapide de la route



Carte de la course d'automobile

rapidement les progrès de l'industrie automobile, créait une épreuve réservée aux automobiles, qu'il réglementait de la façon suivante :

Les voitures concurrentes devaient :

- « 1° Etre entièrement et dans toutes leurs parties construites dans les pays qu'elles représentaient ;
- « 2° Peser à vide de 400 à 1000 kilos.

« Le parcours de l'épreuve, fourni en une seule étape, devait comprendre une distance oscillant entre 550 k. au minimum et 650 k. au maximum.

« Chaque pays avait le droit de se faire représenter par trois voitures. »

Le prix était un objet d'art, une coupe que posséderait, pendant une année, la nation à laquelle appartenait la marque victorieuse.

En 1900 la coupe fut gagnée par Charron sur Panhard-Levassor : parcours de Paris-Lyon, 550 kilomètres

En 1901 par Girardot (Panhard-Levassor) : Paris-Bordeaux, 586 kilomètres.

En 1902 par Edge (Anglais) sur Napier, au cours de Paris-Innsbruck : 617 kilomètres.

En 1903, Jenatzy sur Mercédès (Allemagne), en Irlande: 564 kilomètres.

Cette année, le parcours choisi était un circuit dont le point de départ était la petite ville d'Hombourg, située non loin de Francfort-sur-le-Mein.

L'empereur d'Allemagne, qui assistait à l'épreuve, s'y est intéressé tout particulièrement. Il comptait bien voir triompher les voitures allemandes et, s'il n'en a rien laissé paraître, il a dû éprouver cependant une vive déception à la victoire de Théry.

Ce dernier est parvenu à faire une moyenne de 97 kilomètres à l'heure sur ces routes qui, si elles ne sont point, à proprement parler, mauvaises, n'en sont pas moins difficiles et dangereuses, remplies de côtes, de descentes et de virages brusques.

Jenatzy, le vainqueur de l'an dernier, s'est classé second seulement cette année, arrivant environ dix minutes après son concurrent.

Il n'est point seulement un coureur intrépide et remarquable, mais encore un des pionniers de l'industrie automobile. Ingénieur, il construisit, en 1898, une voiture électrique en forme de torpille, qu'il appela la « Jamais Contente » et avec laquelle il réussit le premier à atteindre la vitesse de 100 kilomètres à l'heure.

Les nations belge, italienne, anglaise étaient représentées et leurs voitures ont sérieusement figuré dans la course. L'Amérique seule, où pourtant l'industrie mécanique est si florissante, n'a point pris part à l'épreuve, les voitures qu'elle aurait voulu mettre en ligne n'ayant pu atteindre une vitesse suffisante.



■ La Coupe Gordon Bennet

Le succès d'une voiture française consacre la suprématie de l'industrie automobile française sur celle des autres nations.

C'est la France qui a construit les premières voitures, a lancé ce genre de locomotion et chez elle les usines où sont fabriquées d'excellentes voitures, sans cesse améliorées et perfectionnées, se comptent par douzaines.

Le chiffre de ces voitures exportées dépasse à lui seul le total de toutes celles qu'exportent les autres nations réunies ensemble.

La France est en quelque sorte la patrie de l'automobile.

CAUSERIE D'ACTUALITE

Les étés chauds

La température est-elle anormale? — L'opinion des savants. — Les plus chauds étés depuis le commencement du monde. — Les plus hautes températures. — Continuation des chaleurs. — Les causes de l'élévation de la température.

Depuis des semaines, on ne voit, par les rues et les routes, que gens suant et s'épongeant; on n'entend que ces mots qui sont, à présent, le début de toutes les conversations: „Quelle chaleur!“ Certains ajoutent: „C'est à en mourir!“ et quelques pauvres diables, malheureusement, suivent ce conseil, et „en meurent“.

De sorte qu'on est porté à croire la température actuelle absolument anormale, et il est des gens qui ont à peine vu trente étés, qui

vous affirment n'avoir jamais connu pareille chaleur... depuis un siècle.

Nous avons demandé à la météorologie officielle de nous fixer sur le point de savoir si la température actuelle est anormale et il résulte des déclarations des savants que la pénible chaleur dont nous souffrons est absolument naturelle et constitue nullement une anomalie.

Pour citer des exemples au cours des dix dernières années ils nous ont rappelé que les étés de 1895, 1896 et 1898 ont été marqués par des jours de chaleur accablante où le thermomètre s'est élevé jusqu'à 37 et même 38°. Les personnes se trompent donc qui croient avoir relevé un maximum de 4° quand, ces jours derniers, on accusait 38°, peut-être leur erreur provient-elle de ce qu'elles ont puisé leurs éléments de comparaison dans des statistiques inexacts.

Les plus chauds étés, dans nos climats, qui aient été relevés par les chroniques furent ceux de 584, 587 et 588 (ce dernier fit fleurir des roses en décembre) 685, 763, 775, 851, 852, 869 et 994. En 995