Grand Prix de la Marne - 2 août 1925

Circuit de BEINE

Après la course

LE PRIX DE LA MARNE

Sous la pluie, 8.000 personnes ont assisté à la première épreuve automobile organisée dans notre région

Les grands vainqueurs de la journée furent :

CLAUSE (Bignan), LESTIENNE (Licorne), IVANOWSKY (B.N.C.)

LE PRIX DE LA MARNE AUTOMOBILE

(Suite de notre article de 1re page)

La Bignan de Clause continue son travail avec une merveilleuse rapidité et se détache de Gauthier, longtemps dangereux.

Pourtant, voici qu'on annonce un temps meilleur : Ivanowsky, a couvert les 22 kilomètres en 12 minutes 34 secondes (record).

La pluie fait rage, mais spectateurs et concurrents ne désarment pas.

A mi-course

Au 110e kilomètre, le classement est le suivant :

1. Clause (Bignan), 110 km. en 1 h. 5 m. Moyenne générale, 100 km. 500.
2. Lestienne (Licorne), en 1 h. 7 m. 31 s.
3. Gauthier (Talbot), en 1 h. 11 m. 51 s.

Puis : Valette (Salmson), Ballart (Licorne), Colson (Licorne).

Les Arrivées

Le public prend énormément d'intérêt aux résultats qui lui sont communiqués et suit passionnément l'inlassable poursuite que les leaders livrent aux concurrents lachés et sur le point d'être doublés.

Une formidable ovation salue la victoire de Clause, et les arrivées se succèdent dans l'ordre suivant :

1. Clause (Bignan), 220 km., en 2 h. 8 m. 56 s. 3/5. Moyenne : 102 km. 350.
2. Lestienne (Licorne), 2 h. 14 m. 44 s. Moyenne : 97 km. 956.
3. Gauthier (Talbot), 2 h. 24 m. 52 s. 1/5. Moyenne : 91 km. 115.
4. Valette (Salmson), 2 h. 25 m. 18 s.
5. Etienne (Bignan), 2 h. 25 m. 41 s. 2/5.
6. Collomb (Licorne), 2 h. 27 m. 55 s. 2/5.
7. Ballart (Licorne), 2 h. 28 m. 16 s. 2/5.
8. Corjon (Salmson), 2 h. 30 m. 45 s. 1/5.
9. Crochet (Salmson), 2 h. 38 m. 42 s. 1/5.
10. Roche (Amilcar), 2 h. 39 m. 09 s. 3/5.
11. Bouchez (Chenard et Walcker), 2 h. 39 m. 58 s. 2/5.
12. Ivanowsky (B. N. C.), 2 h. 43 m. 16 s. 4/5.

Ces voitures, et celles qui terminèrent par la suite, figurant dans des catégories diverses, nous ne publions ce tableau qu'à simple titre d'indication.

Le Classement des Voitures

1100 cmc Course. — 1. Valette (Salmson). Moyenne : 90 km 720 ; 2. Corjon (Salmson).

1100 cmc Sport. — 1. Roche (Amilcar). Moyenne : 83 km 125.

1100 cmc Tourisme. — 1. Trichet (Salmson). Moyenne : 82 km 100.

1500 cmc Course. — 1. R. Lestienne (Licorne). Moyenne : 97 km 950 ; 2. Crochet (Salmson).

1500 cmc Sport. — 1. Gauthier (Ballot). Moyenne : 91 km 115.

1500 cmc Tourisme. — 1. Collomb (Licorne). Moyenne : 89 km 420 ; 2. Ballart (Licorne) ; 3. Zimmermann (Licorne).

2 litres Sport. — Etienne (Bignan). Moyenne : 92 km 530.

2 litres Tourisme. — 1. Clause (Bignan). Moyenne : 102 km 340 ; 2. Poinsenet (Ballot) ; 3. Vaillant (Renault- ; 4. Duffaut (Donet-Zédel-.

3 litres Tourisme. — 1. Bouchez (Chenard et Walcker. Moyenne : 82 km 700.

Meilleur tour de la journée. — 1. Ivanowski (B. N. C.). Moyenne : 104 km 200.

La Distribution des Prix

A 19 heures, officiels, concurrents et invités se trouvaient réunis à « l'Eclaireur de l'Est », où avait lieu la distribution des prix.

Assistaient à cette agréable cérémonie : MM. Hodin, adjoint au maire de Reims ; Hucher, Cerveaux, Dor, Brouette, conseillers municipaux ; Bénédetti, rédacteur en chef de « l'Eclaireur de l'Est » ; Huet, secrétaire de mairie ; capitaine de gendarmerie Agostini ; Pringuet, commissaire spécial ; Mathis et Legrain, chronométreurs de l'A. C. F. ; Danglard, Roche, Maurice Prévost, Michelot, Y. Voos, du M. C. M., etc.

Des allocutions furent prononcées par MM. Bénédetti, Hodin, Prévost, qui constatèrent le succès de l'épreuve et en félicitèrent les principaux animateurs.

Un grand vainqueur : BIGNAN

L'épreuve du Prix de la Marne, disputée dans les conditions que l'on sait, indique toute la valeur des voitures gagnantes.

La construction de **Bignan** a répondu, une fois de plus, aux exigences du parcours imposé et a triomphé des difficultés d'un itinéraire rendu plus pénible encore du fait de la pluie.

Dans ce véritable critérium d'endurance, la voiture **Bignan**, pilotée par Clause, a démontré l'excellente de la fabrication irréprochable de cette grande marque dont l'agent régional est **M. DEVILLERS, à AY.**

conséquent, il faut en rendre responsables le circuit particulièrement dur et le mauvais temps.

Epreuve extrêmement pénible pour les hommes et les machines, le Prix de la Marne a constitué une compétition à ce point sévère que s'il faut tresser des couronnes aux vainqueurs, on ne peut blâmer ou critiquer ceux qui s'avouèrent vaincus.

⁂

A toute chose il faut une conclusion. Celle que l'on peut tirer de la journée, c'est que le mouvement déclanché doit être continué, tous les concours voulus étant d'avance assurés.

Les organisateurs ont rencontré tant de bonne volonté et d'aide précieuse de la part de la Ville de Reims, de M. le colonel Goijoux, de M. Mennecier, sous-préfet, de M. le capitaine de gendarmerie Agostini et de M. Pringuet, qu'ils peuvent maintenant se permettre de tout oser.

Le Prix de la Marne doit être suivi d'autres manifestations de ce genre, plus importantes même. Ce ne sont pas les concours qui manqueront.

La Matinée

De très bonne heure, les camions mis gracieusement à la disposition des organisateurs par la Société Générale des Huiles et Pétrole, dont l'agent régional est M. Serpe, à Sillery, amènent sur le terrain les braves tirailleurs du 41e bataillon et une partie des gendarmes chargés du service d'ordre.

Concurrents et mécaniciens arrivent à leur tour. On met la dernière main à l'installation des stands.

Celui de la Société des Carburants Champenois, avec ses énormes panneaux placés derrière les réservoirs de l'essence Aéro obtient un vif succès de curiosité.

Nous remarquons également les postes des maisons : Eco Essence, Salmon, Thomas, Kervoline, Peugeot, Garage Saint-Christophe, Goïot et Gaucher, Spidoléine, etc...

La course de motos

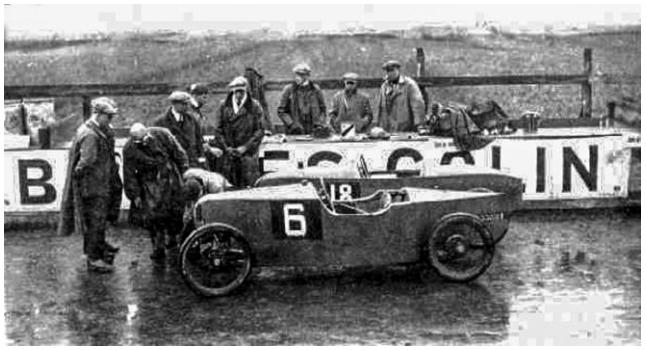
Prennent le départ : Camus (D.F.R.); Toulot (Stella), Marie (D. F. R.), Michel (Rovin), Etienne (D. F. R.), Raguet (D. F. R.), Charbonneaux (Harlette), Doyen (Terrot), Goïot (X...), Fortin (Terrot), Gaucher (Gillet d'Herstal), Gardan (Gillet d'Herstal), Lemoine (Gillet d'Herstal), Perchat (Gnôme et Rhône).

Alois Meyer prend le commandement.

Au 2e tour, il est toujours en tête, talonné par Dangin.

Le troisième tour est encore à l'avantage d'Alois Meyer.

On signale quelques crevaisons.



AUTOMOBILE

Derniers échos du Prix de la Marne

Les lampions sont éteints, la fête est terminée, c'est le moment où les impressions se traduisent parfaitement et où il est possible d'analyser justement les résultats de l'entreprise.

En dépit du mauvais temps, il nous a été agréable de constater un succès complet, nous l'avons dit. Au point de vue financier, le résultat fut assez heureux et nous croyons pouvoir annoncer que, malgré les frais relativement élevés, le Motocycle Club de la Marne aura la satisfaction de voir plusieurs gros billets entrer dans sa caisse.

Au point de vue sportif, il est certain que les concurrents furent satisfaits. Quelques pilotes étrangers à notre région sont venus nous rendre visite et se sont déclarés enchantés de l'accueil qui leur fut réservé.

Les vainqueurs nous ont affirmé que le circuit de Beine était beaucoup plus « vite » qu'on ne le croyait généralement et qu'il était, en tout cas, plus rapide que les circuits du Mans ou de Spa.

— Il suffirait, nous disait Robert Lestienne, champion de la Licorne, d'élargir légèrement la route et d'améliorer les virages, pour avoir un circuit sur lequel vous pourriez organiser de magnifiques épreuves internationales.

Clause, Lestienne et Ivanowsky sont enchantés de leur déplacement et reviendront certainement l'an prochain.

⁂

1961

AU RYTHME DU TEMPS

"ILS ONT ENTREPRIS UNE FORMIDABLE AVENTURE"

PRIX de la MARNE

C'était il y a trente-six ans sur le circuit de Beine

En voiture avant de franchir la ligne d'arrivée. Sur les traits du pilote, ici Pierre Bouchez, est à coup sûr Georges Irat, au 30 l'épuisement. Les félicitations, le bouquet au vainqueur, c'est l'une des premières course automobile qui s'est déroulée sur le circuit de Beine

Il y a trente-six ans, le 2 août 1925, il pleuvait sur Reims. Mais le mauvais temps n'avait pas empêché la foule des curieux et des amateurs de sensations fortes de se diriger sur toutes les routes de transport utilisée à l'époque vers Beine. Nauroy en les bords de la nationale 35 allait vers Reims, pour assister à la première course automobile qui allait se dérouler dans la région.

Dans la bière et dans les tentes aménagées, ils étaient plus de huit mille pour voir en quelques heures : trente-trois voitures, des bolides, de sport, de courses ou de tourisme, se lancer dans la plus vertigineuse et la plus audacieuse des compétitions du moment.

L'idée était née parmi une poignée de membres de l'auto, mais elle n'était pas, on s'en doute, concrétisée par des encouragements. L'avait bien convaincu les hésitants et trouvé les bouillons.

Après quoi dépouillé bien des et bien, le plénipotentiaire Club de la Marne, qui savait, au mois d'août 1925, à mettre sur pied son premier Grand Prix automobile.

En première partie, une épreuve était réservée aux motocyclistes qui devaient parcourir de 66 à 134 kilomètres, selon la puissance de leur machine. Les voitures, elles, devaient couvrir 220 kilomètres.

Pour cette manifestation, hors de ville à l'époque, la Compagnie de l'Est avait organisé des trains spéciaux, qui allaient vers Prunay et Wez-Thizy, et les trains ordinaires des places à six francs. Les tribunes étaient gratuites à condition bien sûr, que les billets de vingt-deux étaient vendus 2 fr. 50.

Le circuit de Beine, qui était avait très approximativement la forme que pour connaissons en circuit de Gueux, comportait une longue droite, devant les tribunes et le pesoreux d'affichage, puis on virait à la Bonnemerie, une longue droite menait à Beine où les concurrents devaient passer un superbe virage avant de filer longer à Nogent. Là, après une « épingle à cheveux » assez difficile à négocier, les coureurs se dirigeaient vers la dernière courbe, celle de le maison du garde.

On était loin des grands autodromes. La route était étroite et malgré certains aménagements il fallait un certain courage pour tourer des vitesses à des virages bien avant l'arrivée sur un tel parcours.

L'affiche ne comportait pas encore de grandes vedettes et l'on pouvait y trouver les noms bien connus dans la région : Raymond Roche, l'actuel secrétaire de l'A.C.C., qui courait sur Amilcar, Pierre Bouchez, qui allait devenir plus tard le commandant des FFL, et qui le départ sur une Chenard et Walcker, le docteur Crochet, dont l'amour de la voiture se partageait déjà avec celui de l'aviation. Vrai lotte, qui garantit réunis notable rue de Vesle, etc.

Les puissantes machines s'élancent vers le dangereux virage...

A 14 heures, moment prévu pour le départ, les concurrents se sont déchaînés contre le Grand Prix Automobile de la Marne. La voie et les plus nombreuses cases, les tribunes rivaient avec l'attrait. Commissaires, coordinateurs, secrétaires, chronos se rétablir pour les stands. A 15 heures, il nous semble bien que le dimanche se hâtent.

« Le départ est impressionnant devant le chronométreur de l'heure. Quand on voit ces puissantes machines se précipiter vers la dangereuse chicane de la Bonnemerie, il a comme un peu de regret pour ceux qui ont entrepris de réaliser cette formidable aventure... »

La vitesse fait rage, mais les amateurs et les concurrents ne désarment pas. On assiste tout à coup le record du tour. C'est Brancherel, sur B.N.C. qui le remporte à la vitesse fantastique de 104 km 300 à l'heure !

L'arrivée voit la victoire de Chaumet, sur Bugatti, qui a fait la course à la moyenne de 90 km 720.

Dans leurs catégories, Raymond Roche pour les 1.100 cm3 sport et Pierre Bouchez pour les 3 litres initiatives arrivent en tête.

" Nous avons fait cela pour nous amuser "

Ce jour-là, à l'heu même des manifestations et des 8.000 spectateurs, l'une des plus grandes compétitions mondiales du sport automobile venait de naître. Elle avait débuté sous le signe de la vitesse et du vent. Y est peut-être pour quelque chose, les organisateurs du Grand Prix de Reims qui devaient très souvent, avec une résolution qui ne manque rien de rétrograde, le soleil de leur côté. Ils avaient été vaincus.

Les mêmes compétiteurs qui avaient commencé maintenant étaient nés de la foi qu'une poignée d'hommes avaient dans le sport automobile.

« Nous avions tout cela pour nous amuser » répond aujourd'hui Pierre Bouchez, lorsqu'on lui demande ce qui l'avait poussé dans cette aventure extraordinaire.

Quant à Raymond Roche, il en garde un souvenir amusant.

Comme organisateur, il avait concédé, sur la Mercédès, une bouteille à un coléter. Chaque fois que la voiture de Roche passait, dans un vacarme assourdissant, de vant la bouteille, l'homme bondissait sur scène en l'air.

« Tant mieux, avouait Raymond Roche, c'est sur la scène le premier. »

A l'arrivée, il vit le tonnerre de la bouteille se précipiter vers lui, lorsque il a Un seul, du-à, le p'ni vendu qu'un seul coté, en arrière, qui était de lacing à côté de mon stand. »

Cette photo qui aujourd'hui peut faire sourire, témoigne pourtant de l'endurance des coureurs de 1925

Même à l'époque des premières courses, les conducteurs « allaient au dème »

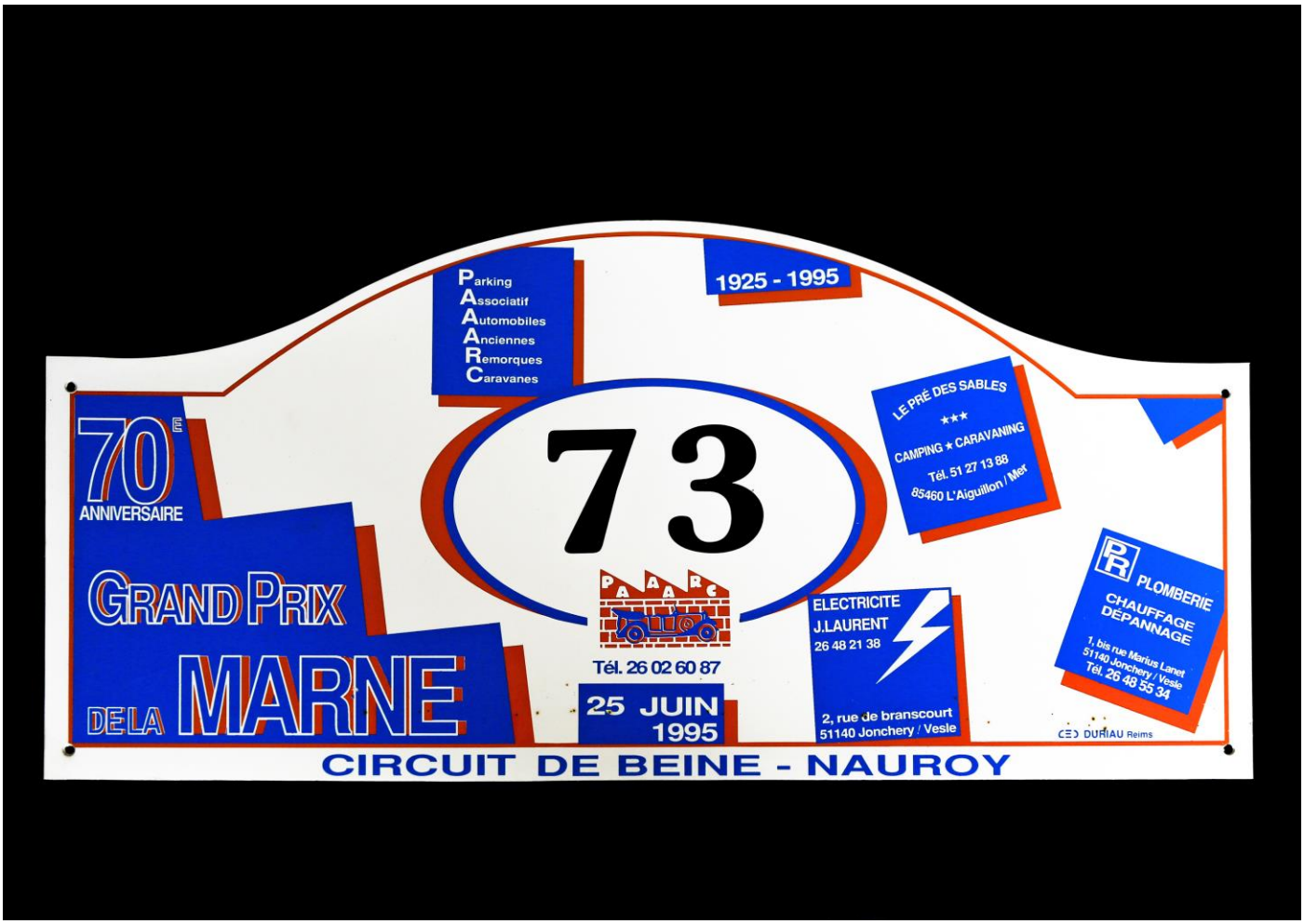
1995

L'association PAAARC

Parking Associatif Automobiles Anciennes Remorques et Caravanes

http://www.musee-automobile-reims-champagne.com/fr/association-paaarc

Pour commémorer le 70ème anniversaire du circuit de BEINE un groupe de passionnés sont venus avec leurs voitures anciennes, pour les exposer sur la place du village et faire quelques tours sur l'ancien circuit.

Cette manifestation s'est renouvelée quelques années.

Plaque de la voiture N° 73