

Přílohy

Le Tour de France

La plus grande épreuve cycliste du monde entier. — Une course d'un mois. — Paris-Lyon-Marseille-Toulouse-Bordeaux-Nantes-Paris. — 20,000 francs de prix. — Départ le 1^{er} juin Arrivée le 5 juillet au Parc des Princes.

Nous annonçons, ces jours-ci aux lecteurs de l'Auto une course cycliste sur route telle qu'on n'en aurait jamais vu de semblable; on va voir si nous avons exagéré et l'on conviendra aisément, j'en suis certain, que si le titre de ce journal a subi une modification, son programme, qui consiste à ne négliger aucun sport, n'a pas changé.

Or donc, le 1^{er} juin prochain, partira de Paris la course dite du Tour de France, qui en six étapes fera parcourir aux coureurs de l'Auto les trois quarts de la France, donnera à des populations entières qui n'en ont jamais vu le spectacle de la plus belle manifestation du sport cycliste.

Le moment n'est point venu de s'étendre sur tous les détails de l'épreuve ni d'en faire ressortir les côtés intéressants au point de vue de la diffusion du cyclisme. Qu'il me soit permis toutefois aujourd'hui de m'adresser à tous les cyclistes du Midi, en partant de Marseille pour passer par Nîmes, Montpellier, Béziers, Cette, Carcassonne, Toulouse, Montauban, Castelsarrasin, Agen, Marmande, pour arriver à Bordeaux, et de leur demander s'il leur est agréable que l'Auto ait pensé particulièrement à eux qui avaient toujours été délaissés.

Voici les grandes lignes de l'épreuve :

1 ^{er} juin, 1 ^{re} étape, Paris-Lyon.
7 — 2 ^e — Lyon-Marseille.
14 — 3 ^e — Marseille-Toulouse.
21 — 4 ^e — Toulouse-Bordeaux.
28 — 5 ^e — Bordeaux-Nantes.
5 juillet, 6 ^e — Nantes-Paris (Parc des Princes).

LES PRIX

Oznámení o prvním ročníku
Tour de France

LE TOUR DE FRANCE

(PREMIÈRE ANNÉE)

Organisé par « L'AUTO » du 1^{er} au 19 Juillet 1903

L'ARRIVÉE. — VICTOIRE DE GARIN

Sur la route. — A Ville-d'Array. — Garin bat Augereau et Sanson à l'emballage. — Au Parc des Princes. — 20.000 spectateurs au Vélodrome. — 100.000 sur la route. — Pothier second du classement général. Augereau troisième, Maller quatrième.

CONCLUSION

Voici le premier « Tour de France » terminé. Tous nos collaborateurs sont fatigués, je suis ravi et j'aurais voulu que les heures de travail et d'immenses satisfactions que la course nous a données depuis trois semaines passent se prolonger indéfiniment, tant est délicieux ce pénible travail, tant est douce de semblables satisfactions.

J'ai fait bien des rêves sportifs dans ma vie, je n'en avais jamais conçu qui valaient cette réalité. Lancer des hommes à travers la France entière, rappeler par eux les jours vives que peut, que doit nous procurer la bicyclette, réveiller les centaines de kilomètres de pays endormis dans l'inaction physique, montrer aux espagnols, aux indifférents, aux timorés que le sport cycliste est toujours jeune, qu'il est toujours capable de nous étonner, exciter partout de l'émulation, de l'énergie, de la volonté, voilà ce que devait faire le Tour de France, voilà ce qu'il a fait largement. Les soleils du Midi peuvent être brûlants, les plaines de la Crau dessolées, les bords de la Garonne balayés par le vent, la vie monotone de province peut reprendre, dans plus de la moitié de la France, toute la jeunesse conservera le souvenir des hommes qu'elle a vus passer comme des trombes, lutant depuis Nantes avec une énergie farouche.

Et voilà que déjà, de tous côtés, de nouvelles sociétés se forment. Nous vous nous souvenons, les anciens, l'irrésistible contagion de l'exemple. C'est pour vous vu courir que nous avons couru, est peut-être avoir vu les premiers Bordeaux-Paris que nous avons senti se lever dans nos courses, avant même le début de vaincre, le besoin de lutter. Partout, en France, depuis quelques jours, le même besoin se fait sentir et le Tour de France, dans son sillage, vient de faire naître une nouvelle race de champions. N'est-ce pas là la plus belle mission d'un journal comme le nôtre ? N'est-ce pas notre raison d'être et pouvions-nous espérer atteindre notre but mieux que nous ne venons de l'atteindre ?

Cette considération est la première qui s'impose à nous.

D'autres aussi valent qu'on s'y arrête. Comparons sans parti pris les autres grandes épreuves classiques de la route avec le Tour de France. Ne semblerait-il pas qu'elles approchaient comme profondément atteintes et diminuées non pas dans leur classicité, mais dans leur intérêt ? Après le Tour de France on se demande malgré soi que viennent faire les entraîneurs, les souteneurs, les suivants, tous ces restes à

Aujourd'hui seulement chacun pourra parler, nous comme les autres, des imperfections de ce premier essai. Le succès en est assez retentissant pour que nous n'ayons pas la latitude de le proclamer parfait. Il y a des tâches au soleil, voici les tâches du nôtre :

1^o La création des étapes particulières avec possibilité pour un coureur de ne disputer qu'une seule étape future erreur. Erreur admissible d'ailleurs, car nous avions rêvé tous les coureurs sérieux saisissant avec enthousiasme cette occasion de se mesurer avec les grands rivaux. Ils craignaient au contraire une lutte dont partiraient les Pagès, les Francs, les Pothier, les Sanson, les Lacombe, les Gauchan leur montrant la possibilité, et les rares engagements d'étapes furent pour une part ceux de marchands qui nous empêchèrent pourtant d'exercer leur petit métier. Les étapes particulières disparaîtront donc en 1904 ; il n'y aura d'engagements que pour la totalité de l'épreuve, avec des prix pour chaque étape, et ceux qui abandonneront en route seront éliminés définitivement de la course. Ainsi disparaîtront ce second groupe social de Lyon à Marseille au groupe de tête, poursuivant ce groupe de tête à une heure d'intervalle de Marseille à Bordeaux, châtiné à vaincre, et auquel il n'a manqué peut-être pour être définitivement jugé que de partir une heure avant dans Bordeaux-Nantes.

Une seule catégorie, la suppression du second groupe, l'élimination radicale de tout homme arrivant après la fermeture d'un contrôle, voilà une première réforme pour 1903, qui donnera au Tour de France plus d'unité et plus de belle simplicité.

2^o Nous serons enfin l'année prochaine plus stricts encore que cette année sur l'observation du règlement en ce qui



MAURICE GARIN

Vous verrez que dans cinq ans d'ici, ce seront les ralleurs d'ici et quelques mois qui m'auraient conseillé de faire la course. Ça n'a et ça n'aura, d'ailleurs, aucune importance.

H. DESGRANGE.

Le Vainqueur et les Vaincus

Cette fois, c'est bien fait. La plus prodigieuse course sur route qui ait jamais été organisée est courue et gagnée.

C'est le nom d'un grand champion, le nom du vainqueur de Paris-Brest et retour, et de Bordeaux-Paris 1902, qui s'attache de façon directe à l'honneur de ce Tour de France que le succès assure maintenant d'un futur système digne des plus importantes épreuves sportives.

Donc, Maurice Garin a gagné, et bien gagné. Alors que, derrière lui ses adversaires se sont disputés les minutes et les secondes, le roi de la route, dans une course sans entraîneurs, trouva le moyen de gagner par trois heures, après les avoir littéralement distancés dans la première, en un effort décisif, d'attendre sans succès, il les laisse venir et s'attendre qu'ils ne puissent pas résister à l'effort de la victoire finale. Trois fois il vit ses adversaires lui prendre quelques centimètres sur le poteau ; il ne s'en soucia guère. Il s'est assuré un bel avantage au départ et il se pense plus qu'à ce classement

Et rajoutant que par leur ardeur à participer aux grandes épreuves de 3 jours, M. Hammond et Moutier ont seulement fait œuvre de bons commerçants, mais donnent ainsi au sport cycliste l'encouragement réel que mérite une épreuve de l'importance du Tour de France. Ils seront heureux, j'en suis convaincu, que je leur associe sur ce point M. Tinas Pasina, le patron de malheureux Américains et un grand coureur aussi, même si, de l'avis de ses concurrents par route.

Que ne puis-je joindre dans ces lignes tous les constructeurs de cycles, qui ont trouvé moyen de rester indifférents à une épreuve où les frais étaient réduits à leur plus simple expression et dont le retentissement fut si grand. Il est vrai qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire, et que nous espérons bien qu'ils viendront à nous pour le 2^e Tour de France.

Je complimente bien aussi lami Delaire, le dévoué manager de Garin, qui fut admirable de calme et d'habileté, mais il m'en venait au cœur de voir des coureurs à la joie de la victoire de son grand homme.

Ce jeune homme a rendu à l'homme que Paris, après toute la France, a été comme un dépôt publicitar les idées et les grands succès, et à ceux qui l'ont aidé dans sa tâche, il ne faut saluer avec tous les vœux que ont depuis rendu 2.000 kilomètres et avec la plus horrible après les places d'honneur qui leur valent aujourd'hui, à eux aussi, la grande popularité.



Entrée de Garin et Jacquelin au Vélodrome

général qui sont demeurés dans la mémoire des foules.

Pourtant, à mesure que le ruban de route s'allonge, que les kilomètres s'allongent aux kilomètres, Garin devient de plus en plus Garin. C'est lui qui entre le premier à Nantes précédant Pothier et Jacquelin, ce premier il entre encore à Paris, dans ce Paris tout entier levé en son honneur. Et cette fois encore, ce sont d'autres hommes, Augereau et Sanson, qui ont dû succéder au vain du poteau pour le passer premier.

Garin a des dilecteurs. On lui reproche ce qui fait un coureur de 3e ordre. On lui reproche la vitesse, le brio. Ce n'est, dit-on, qu'un lutteur tenace, entêté, aux énergies impuises comme sa silhouette.

Oui, Garin est tenace, entêté, oui, Garin recule chaque fois qu'il voit les limites de l'endurance humaine. Mais n'oubliez pas que ce lutteur tenace a tué les hommes vides de

Le second du Tour de France, c'est Pothier.

« Qui ça, Pothier ? » a-t-on dit il y a trois semaines.

Qui ça ? Un gamin de vingt ans, aux épaules larges, au front carré et vaillant, mais aux yeux et à la parole timides, un jeune garçon brasseur de Sèze qui ses compatriotes valent chaque matin aller à bicyclette chez les clients, une main au guidon, l'autre accroché sur sa tête le chapeau pannonien d'acier.

Hier au Parc des Princes, ses vieux pieds étaient qui l'embarqua comme un enfant l'éclat d'un bleu, ses camarades du Velo Sport de Sèze lui apportèrent en quelques heures cinquante au pays natal, Pothier, le

Výsledky prvního ročníku Tour de France v L'Auto a kresba vítězného Maurice Garina

LE XII^e TOUR DE FRANCE

Du 28 Juin au 26 Juillet

Organisé par l'AUTO

Du 28 Juin au 25 Juillet

LA BELGIQUE FAIT LA PASSE DE TROIS

Le Dieu du sport est juste, et Thys, le merveilleux petit routier belge, conserve sa première place. — La victoire au meilleur. Un triomphe splendide pour notre grande marque nationale Peugeot et le pneumatique Wolber. — La dernière étape contrariée par la pluie et le vent. — Les sportsmen parisiens se pressent en masses compactes sur la fin du parcours. Le Parc des Princes est bondé et les admirateurs de nos routiers font aux héros de la grande randonnée une réception grandiose. — Journée d'apothéose. — Thys, Pélassier, Jean Alavoine, Rossius, Faber et tous nos vaillants acclamés à outrance. — A Pélassier la dernière étape.

LE CLASSEMENT GENERAL DE 1913

Voici à titre de renseignement le classement général de l'an dernier :

1. THYS, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, 327 h. 36 m.
 2. Garagnon, 435 h. 4 m. 37 s.
 3. M. Rossius, 501 h. 25 m. 56 s.
 4. Lambel, 512 h. 6 m. 45 s.
 5. Faber, 519 h. 26 m. 4 s.
 6. Spassans, 526 h. 51 m. 52 s.
 7. Crevin, 572 h. 23 s.
 8. Pélassier, 574 h. 15 m. 33 s.
 9. Vancaels, 575 h. 21 m. 51 s.
 10. L. Lemoine, 578 h. 49 m. 36 s.
- Classement de 1913, le temps de l'an dernier vient en haut, ordre inverse.

LE CLASSEMENT PAR POINTS

Voici maintenant et toujours à titre de renseignement, le classement par points, lequel est pratiqué il y a deux ans, c'est-à-dire au même époque des deux systèmes qui se pratiquent sous le drapeau de l'Union et à l'étranger :

1. DUBOIS : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

LES VAINQUEURS DES ETAPES EN 1914

- Première étape, Paris à Chartres. — 1. Philippe Thys, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.
- Deuxième étape, Le Mans à Chartres. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Troisième étape, Chartres à Paris. — 1. E. Faber, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.
- Quatrième étape, Paris à Lille. — 1. Faber, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.
- Cinquième étape, Lille à Valenciennes. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Sixième étape, Valenciennes à Paris. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Septième étape, Paris à Amiens. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Huitième étape, Amiens à Compiègne. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Nuvième étape, Compiègne à Paris. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Dixième étape, Paris à Amiens. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- Onzième étape, Amiens à Paris. — 1. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber.
- La liste continue avec les autres étapes jusqu'à la fin du tour.



PHILIPPE THYS Cl. Dupré

1914. — 1. Thys, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

1914. — Machines participantes : 1. Conzot, sur bicyclette J. C. pneus Michelin.

1914. — Machines participantes : 1. Peugeot, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

1914. — Machines participantes : 1. Peugeot, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

1914. — Machines participantes : 1. Peugeot, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

1914. — Machines participantes : 1. Peugeot, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

1914. — Machines participantes : 1. Peugeot, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber.

grâce accordé à son allure de 28 kil. 500 mètres. Le plus et le seul ont obtenu plus de points cette année.

LA MOYENNE GENERALE DU TOUR

En additionnant les temps de toutes les étapes du Tour, on trouve que les 5.000 kilomètres du terrible parcours ont été parcourus par nos routiers en 27 h. 31 m. 31 s.

La moyenne générale de la grande randonnée est donc de :

27 kil. 694 mètres

Cette moyenne est mieux tenue que celle du Tour de l'an dernier.

Voici les différentes moyennes obtenues depuis 1914 :

Moyenne de 1911 : 27 kil. 213 mètres.

Moyenne de 1912 : 27 kil. 936 mètres.

LA MOYENNE DE LA « LANTERNE ROUGE ».

Terminons-nous avec les moyennes, en faisant connaître à nos lecteurs, outre du courageux Leader, la « Lanterne Rouge » de la grande randonnée.

Avant courir les 5.000 kilomètres de terrible parcours en 260 h. 51 m. 35 s., Leader a marqué à une allure moyenne de :

13 kil. 42 mètres

à l'heure.

Ne restait-il pas à essayer seulement de la faire sur la longueur d'une seule étape ?

A COMBIEN ILS SONT DU LEADER

- Leader : Ph. Thys : 27 h. 28 m. 45 s.
- Pélassier : 1 m. 50 s.
 - J. Alavoine : 29 m. 51 s.
 - Rossius : 1 h. 57 m. 4 s.
 - Garagnon : 2 h. 2 s.
 - Georget : 5 h. 30 m. 40 s.
 - Spassans : 3 h. 34 m. 1 s.
 - Lambel : 5 h. 8 m. 44 s.
 - Faber : 9 h. 15 m. 51 s.
 - Leclercq : 2 h. 59 m. 2 s.
 - Christophe : 6 h. 51 m. 58 s.
 - E. Vancaels : 9 h. 55 m. 51 s.
 - Egg : 10 h. 2 m. 30 s.
 - Leclercq : 29 h. 4 m. 45 s.

LE CLASSEMENT DE LA 15^e ETAPPE

1. PEYRONNET, sur bicyclette Peugeot, pneus Continental, en 15 h. 21 m. 16 s.
2. Rossius, sur bicyclette Alcyon, pneus Wolber, en 15 h. 21 m. 34 s.
3. Depon, sur bicyclette Diderot, pneus Dunlop, en 15 h. 21 m. 34 s.
4. Thys, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 21 m. 35 s.
5. Transmitter, sur bicyclette Antoinette, pneus Continental, en 15 h. 21 m. 35 s.
6. Faber, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 21 m. 37 s.
7. Egg, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 28 m. 17 s.
8. Godey, sur bicyclette Diderot, pneus Dunlop, en 15 h. 28 m. 33 s.
9. Duboc, sur bicyclette Antoinette, pneus Continental, en 15 h. 28 m. 33 s.
10. Mure, sur bicyclette Diderot, pneus Dunlop, en 15 h. 28 m. 37 s.
11. J. Alavoine, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 31 m. 42 s.
12. Georget, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 31 m. 42 s.
13. Garagnon, sur bicyclette Peugeot, pneus Wolber, en 15 h. 31 m. 42 s.
14. Kirschner, sur bicyclette Peugeot, pneus Dunlop, en 15 h. 31 m. 42 s.
15. Seaver, sur bicyclette Diderot, pneus Dunlop, en 15 h. 31 m. 42 s.
16. Clavel, sur bicyclette Diderot, pneus Continental, en 15 h. 31 m. 37 s.

Titulní strana L'Auto po dojezdu Tour roku 1914 a výhra Belgičana Thyse. V L'Auto pomalu začínají uplatňovat fotografie.