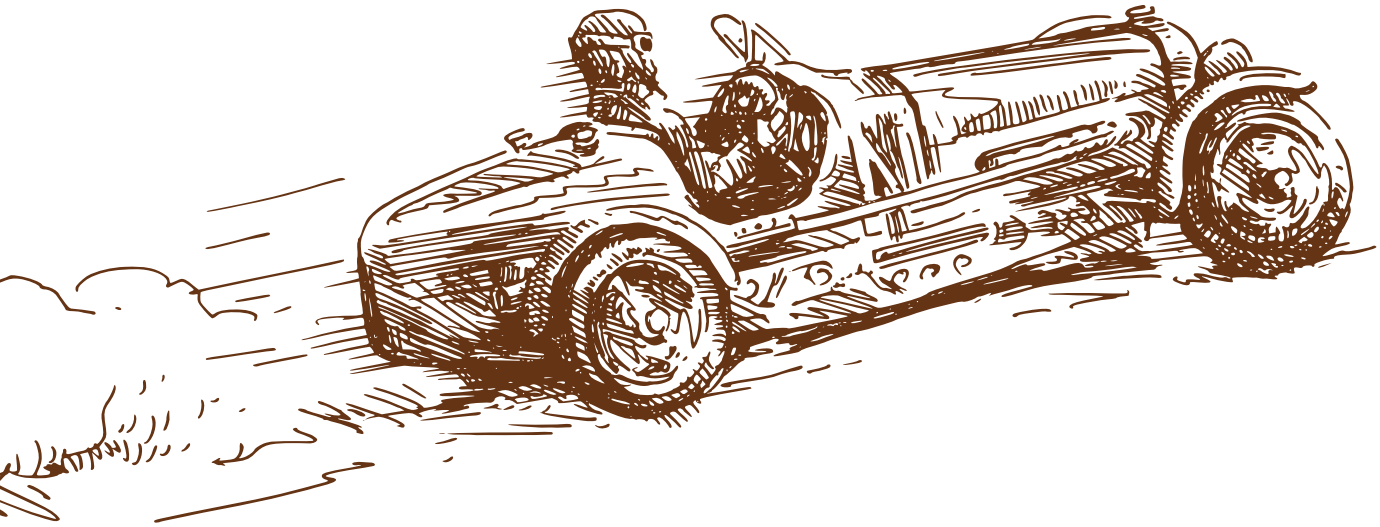
18-19 MAI **2024**

GRAND PRIX DE LYON

CONCENTRATION
DE VOITURES ANCIENNES
CONSTRUITES AVANT 1945

100E ANNIVERSAIRE DU GRAND PRIX D'EUROPE 1924
110 ANS DU GRAND PRIX DE LYON 1914

DOSSIER DE PRESSE



GRAND PRIX DE LYON

CONCENTRATION DE VOITURES ANCIENNES CONSTRUITES AVANT 1945

18-19 MAI **2024**

1924 – 2024 UN CENTENAIRE D'ÉVOLUTION

Les 18 et 19 mai 2023, nous célébrerons, avec l'association « les Amis du Vieux Brignais », le centenaire du « Grand Prix Automobile de Lyon 1924 ».

Car oui, le Grand Prix Automobile de France est passé par la région Lyonnaise, par trois fois dont deux à Brignais : en 1914 et en 1924.

Les Amis du vieux Brignais rendent hommage tous les deux ans, à cet événement du sport automobile et de l'ingénierie d'une filière qui a longtemps été le moteur de l'économie lyonnaise et l'un des berceaux de la locomotion mécanique mondiale.

Les 18 et 19 mai, le centenaire accueillera un rassemblement de plus de 180 voitures anciennes.

Il y a 10 ans, pour le centenaire de la course de 1914, ce sont plus de 3 000 visiteurs qui étaient au rendez-vous. Cette année encore, l'organisation attend un public nombreux, qui viendra découvrir ces joyaux mécaniques et du design en provenance de France mais également de nombreux pays européens, et pour certains, d'outre Atlantique.

Deux parcours roulants sont programmés, l'un entre Brignais et les monts du lyonnais et l'autre en empruntant le circuit de 1924. L'un avec les équipages participants à l'événement. L'autre dédié aux 50 véhicules du Club Bugatti qui se joint spécialement à l'événement.

Nous souhaitons à toutes celles et ceux, petits et grands, qui nous rejoignent de vrombir de plaisir, d'apprendre et de se divertir et redécouvrir un patrimoine mécanique, artisanal, et industriel car n'oublions pas que sans passé, il n'y a pas d'avenir.

Maurice Querez
Responsable section Grand Prix

Sommaire

1/ LES ORGANISATEURS

2/ UN ÉVÉNEMENT SPORTIF, CULTUREL ET TERRITORIAL

3/ HISTOIRE DU GRAND PRIX DE LYON
1924 : LE DERNIER GRAND PRIX AVANT LES COURSES SUR AUTODROME

4/ 18/19 MAI – LE PROGRAMME

5/ CLUB BUGATTI : UNE EXPOSITION D'EXCEPTION

6/ L'ÉVÉNEMENT EN CHIFFRES & PARTENAIRES

1 LES ORGANISATEURS

LES AMIS DU VIEUX BRIGNAIS

C'est après un appel lancé dans le bulletin municipal en septembre 1982 qu'a été décidée la création d'une association ayant pour objet la défense et la sauvegarde du patrimoine et des traditions de Brignais.

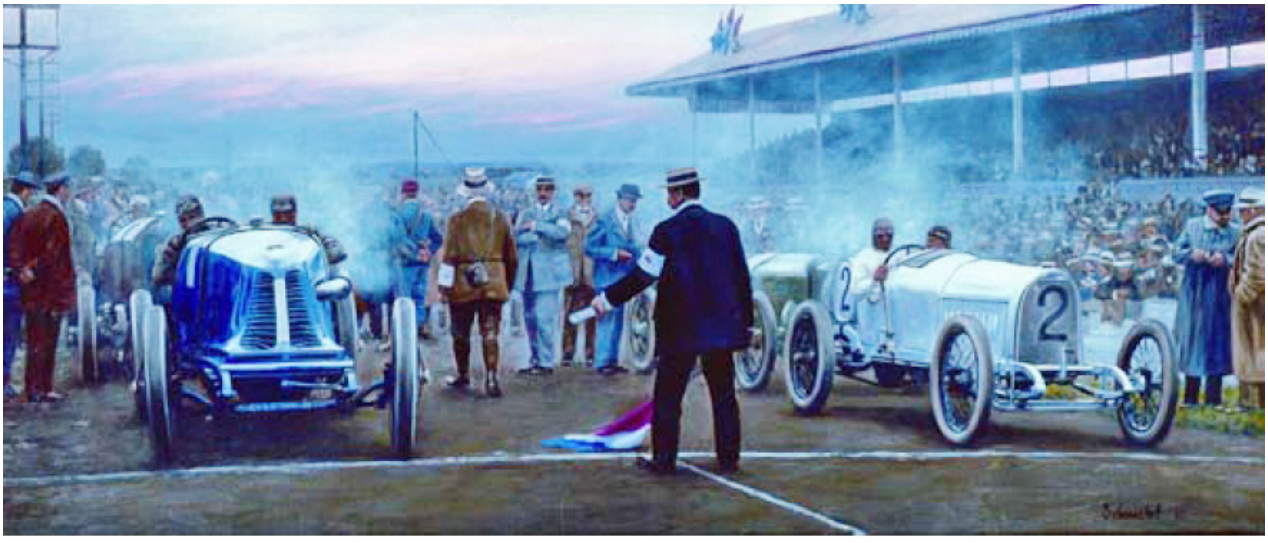
Depuis 40 ans, l'association organise diverses manifestations sous forme de conférences, de sorties organisées ou d'événements ; toujours en faveur du patrimoine local.

Parmi les différents groupes de travail le groupe 'Grand Prix' (fondé en 1994, permet aux passionnés de voitures anciennes de commémorer les courses automobiles qui ont eu lieu sur la commune de Brignais en 1914 et en 1924.

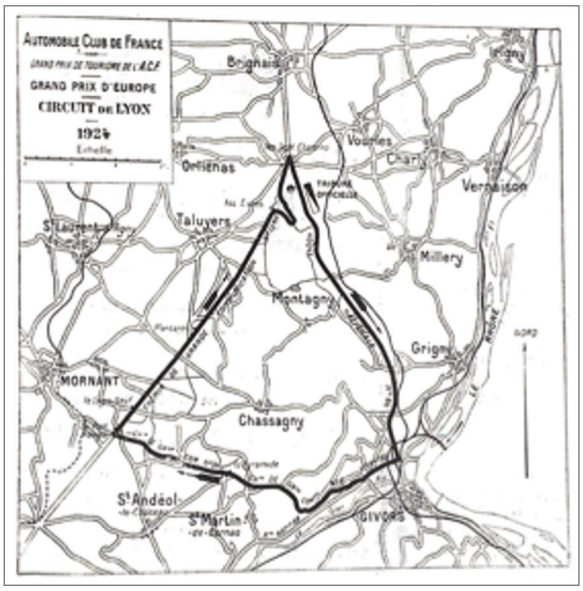
Ainsi, au sein des amis du Vieux Brignais, un groupe de passionnés de mécanique et de patrimoine automobile entretient, depuis 30 ans, le souvenir du Grand Prix de Lyon. Ainsi tous les deux ans, se donnent rendez-vous une centaine de voitures et de motos d'avant 1940. Les jeunes générations se replongent alors avec les plus anciennes dans un passé où tout était à inventer.

Groupe composé de :

- **Monsieur Maurice QUEREZ** Responsable Section Grand Prix)
- **Monsieur Maurice DURIEUX** Trésorier Section Grand Prix
- **Monsieur Hervé MOURAUD** Bénévole
- **Monsieur Michel L'HERMITTE** Bénévole



2 UN ÉVÉNEMENT SPORTIF, CULTUREL ET TERRITORIAL



DÉFILÉ ET EXPOSITION DE 180 VÉHICULES ANCIENS.

La commémoration de ce Grand Prix est l'occasion pour les participants de se rendre sur le parcours de 1924.
Avec un départ prévu depuis Brignais, les véhicules emprunteront le tracé du circuit de 1924 d'une longueur de 23 km pour y réaliser plusieurs boucles.

Partant du virage des 7 Chemins, le circuit emprunte d'abord une piste très roulante qui suit la vallée du Garon et comporte quelques virages à grands rayons. Dans Givors (7,5 km), virage à droite puis virage en S. Commence alors une montée longue de 2 km, assez étroite et comportant quelques virages à court rayon. À la bifurcation de la Pyramide (12 km), le circuit prend à droite. Au Pont Rompu (14,8 km) virage à droite à angle droit puis chemin de grande communication dite « route des Montagnes russes », large, rectiligne pendant 6 km et propice aux plus extrêmes vitesses. Cette longue ligne droite se termine par la descente des Esses qui comporte un virage en épingle à cheveux. Aux 7 Chemins (23 km), virage très aigu. La ligne d'arrivée et les tribunes se trouvent à 800 mètres. »

VITRINE DU TERRITOIRE : BRIGNAIS, DESTINATION TOURISTIQUE D'UN WEEKEND

Située à une dizaine de kilomètre au sud-ouest de Lyon (69), enchâssée entre Vallée du Rhône et Monts du Lyonnais, Brignais est une ville à la campagne. Ancien bourg fortifié, Brignais (1036 hectares – 12 403 habitants) conserve un bâti ancien qui lui confère un caractère authentique fort apprécié de ses habitants. Toujours florissante, la variété d'activités du monde associatif s'assoit sur un maillage d'équipements publics culturels et de loisirs de qualité. Événements sportifs et culturels réguliers sont les fleurons d'une commune conviviale et vivante. Le Grand Prix de Lyon en est l'un de ces plus beaux exemples, puisque le temps d'un weekend, elle devient la capitale européenne de la voiture ancienne.

ÉCO-RESPONSABILITÉ :

- Lieu de l'évènement : le Parc de l'hôtel de ville à Brignais – un site naturel et agréable pour accueillir un événement d'envergure
- Organisation respectueuse de l'environnement : supports recyclables, consommation et gestion des déchets (tri sélectif)

3 HISTORIQUE

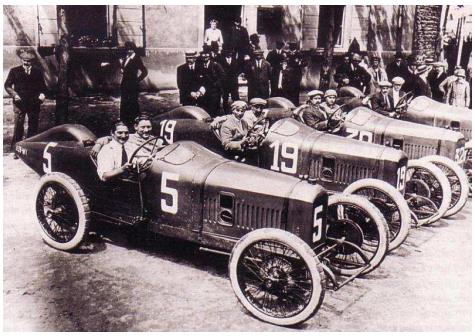
GRAND PRIX FRANÇAIS DE 1914 : LA COURSE DU SIÈCLE

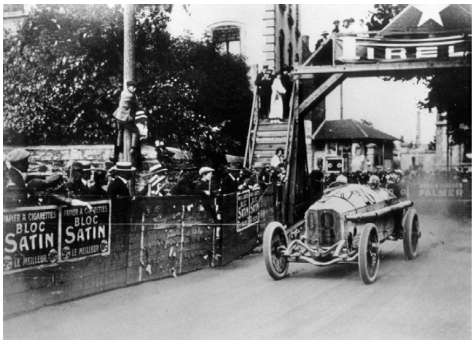
Nous sommes le samedi 4 juillet 1914. Quatorze constructeurs de six nationalités différentes participent à la course. Ces derniers apportent des modèles, pour certains, encore jamais dévoilés au grand public. La cylindrée des voitures est limitée à 4,5 l et à 1100 kg.

Le circuit, long de 37,631 kilomètres, forme un triangle à parcourir 20 fois, soit 753 km. Pour beaucoup, cette course est l'occasion de confronter la France et l'Allemagne, un mois avant la déclaration de la guerre entre les deux pays alors représentés par Peugeot-Delage pour la France et Mercedes pour l'Allemagne.

Le Français Boillot est le favori. Malgré une vitesse plus faible en ligne droite et avec des problèmes de pneumatiques, il parvient à conserver son avance, lors du début de la course.

Au 15e tour, les Allemands remontent petit à petit avant de le dépasser. Et c'est aux 20e et derniers tours que le mécanisme de la voiture de Boillot ne résiste pas à l'exigence de la course. Les Français sont déçus mais fiers. Les trois premières voitures sur la ligne d'arrivée sont les Mercedes, et la première Peugeot se classe 4e grâce au pilote Goux.





3 1924 : LE DERNIER GRAND PRIX AVANT LES COURSES SUR AUTODROME

Le Grand Prix de 1924 est l'un des derniers événements majeurs sur route.

En effet, les routes publiques n'étaient pas toujours idéales pour les courses et essais automobiles. Il devenait nécessaire de créer des installations spécifiques offrant des conditions optimales pour les tests de performance des voitures. L'autodrome de Linas-Montlhéry sera construit pour offrir un environnement sécurisé et contrôlé, permettant aux constructeurs et aux équipes automobiles de pousser les limites de leurs véhicules en toute sécurité.

Après les évènements de 1914-1918, à nouveau, l'A.C.F. organise le 3 août 1924, sur le circuit de Lyon, un meeting qui comporte successivement :
- une épreuve de motocyclettes, de side-cars et cycle cars,
- un Grand Prix de voitures de tourisme,
- un Grand Prix d'Europe de vitesse.

Le circuit comporte une importante partie commune avec le circuit de Lyon 1914. Depuis Givors, le circuit rejoint les «montagnes russes » à Mornant au Pont rompu. Les S du «Piège de la Mort » et l'épingle des Sept-Chemin ont été maintenus. La boucle ne fait alors plus que 23,145 km.

La cylindrée est limitée à 2 litres, et le poids à vide est au moins égal à 650 kg.

L'événement met en avant un plateau extraordinaire de véhicules dont les nouvelles Alfa-Roméo P2 et les Bugatti 35 sont les vedettes.
Sunbeam, Fiat, Delage et Alfa- Roméo sont les valeurs incomparables suivies de Miler et Schmid. Cependant, quelques constructeurs, Bugatti, Schmid (qui court avec son nouveau et séduisant sans-soupapes), Miller, n'ont pas de suralimentation.

Le départ est donné sur une grille tirée au sort. L'épreuve se disputait sur 35 tours du circuit.

La distance totale était de 810,5 km.

Comme il fallait s'y attendre, les « suralimentés » se montrèrent nettement plus rapides. Malgré ce parcours difficile, le gagnant, Campari sur la P2 d'Alfa Roméo avec ses 70 chevaux au litre suralimenté (contre 30 VC dix ans plus tôt) réalise une moyenne de 114,290 km/h.

Podium :

1. Giuseppe Campari
   - Alfa Corse
   - Alfa Romeo P2
   - 7h 05min 34s

2. Albert Divo
   - Automobiles Delage
   - Delage 2LCV
   - +1m 5s

3. Robert Benoist
   - Automobile Delage
   - Delage 2LCV
   - +11min 26s

LE RÉCIT DE LA COURSE

tiré de « La vie automobile 10-08-1924 »

La métallurgie était le point fort depuis quelques années : tous les moteurs ont tenu cette année lors de la course

Le point faible, en revanche, était l'allumage. Car si magnétos et systèmes d'allumage par batterie ne connurent pas de défaillance, ce ne fût pas le cas pour les bougies, qui se révélèrent nettement déficientes, au moins sur les moteurs suralimentés.

La suralimentation par pré-compression de l'air carburé, extrêmement séduisante en principe pour une épreuve régie par un règlement à la cylindrée, offre dans l'application des difficultés certaines et considérables. Si bien que les concurrents se partagèrent nettement en deux camps.

Comme attendu, les « suralimentés » se montrèrent nettement plus rapides dès le début de la journée, en se détachant en tête du lot. Cependant, le travail excessif imposé aux moteurs et en particulier aux bougies vint rétablir l'équilibre, à mesure que la distance couverte augmentait.

Sur la fin de la course, Delage et Alfa-Roméo étaient également rapides et le meilleur avant-dernier tour fut réalisé par Divo sur Delage. Si l'on extrapolait au-delà des 810 kilomètres de la course, on pourrait penser que les non-suralimentés auraient pu prendre le meilleur. En effet — sauf sur le moteur du vainqueur Campari — Il fallut changer de bougies, et cela souvent plusieurs fois.

Un point était acquis : travailler les bougies et leur refroidissement si l'on voulait aller plus loin dans l'augmentation de la puissance spécifique des moteurs.

1/ Les pneus

On pouvait penser que les pneus n'était pas un élément important dans les résultats de la grande épreuve. L'expérience, là aussi, dira son dernier mot, et on verra, en consultant le tableau des causes d'arrêt, qu'il fallait en tenir compte.

2/ Les vitesses réalisées

Le Circuit de Lyon en 1924, est tellement difficile : très peu de lignes droites en dehors des quelques kilomètres de montagnes russes entre le Pont Rompu et le haut du virage des Esses.
Tout le reste du parcours est sinueux ; notamment dans la section comprise entre Givors et le Pont Rompu, ce ne sont que virages et rampes assez dures qui nécessitent des reprises continuelles.

La difficulté de ce parcours explique le très faible déchet dû aux moteurs. En effet, un moteur travaille et fatigue plus quand le circuit est plat et comporte plus de lignes droites.

Malgré ce parcours difficile, le gagnant réalisa la moyenne de 114km/h suivi de près par Divo avec 113km/h

Comme puissance des moteurs, on atteint à cette époque environ 140 chevaux avec un moteur de deux litres suralimentés. Soixante-dix chevaux au litre : nous en étions à trente, dix ans avant sur ce même Circuit de Lyon. Malgré ce qu'en disent les pessimistes, il y a tout de même quelques progrès réalisés.

3/ Les arrêts

Les arrêts que nous avons relevés pendant l'épreuve, aux ravitaillements sont les suivants : À noter que nous en indiquons la cause, autant que nous avons pu la déterminer à distance ; donc les réserves d'usage.

1. Seagrave (Sunbeam) : 3 arrêts pour changement de bougies - 2 Pneus AR - 1 Ravitaillement.
2. Divo(Delage): 2 Pneus - 1Ravitaillement - Changement de mécanicien.
3. Ascari (Alfa-Roméo) : 2Pneus - 1Ravitaillement - 2 Pneus - 1 Ravitaillement - Bougies, départ difficile.
5. Nazzaro (Fiat) : Changement de bougies – Ravitaillement - Bougies
6. Zborowski (Miller) : Plusieurs arrêts pour ennuis de direction.
7. Chassagne(Bugatti): 1 Pneu – 1 Pneu – 1 Pneu – 1 Pneu
8. Lee Guiness (Sunbeam) : 2 Pneus – Ravitaillement
9. Benoist (Delage) : Réparation au tuyau d'échappement – Ravitaillement – 2 Pneus
10. Campari (Alfa Roméo) : 2 Pneus – Ravitaillement
12. Bordino (Fiat) : 2 Pneus – Ravitaillement – Direction – Direction
13. Friedrich (Bugatti) : 1 Pneu – 1 Pneu – Bougies – 1 Pneu
14. Resta (Sunbeam) : Bougies – Bougies – Bougies
15. Thomas (Delage) : Bougies
16. Wagner (Alfa Roméo) : Ravitaillement – Suspension – 2 Pneus
17. Pastore (Fiat) : Accident
18. Viszcaya (Bugatti) : 1 Pneu – Accident
20. Marchisio (Fiat) : Bougies – Bougies – Moteur (très long arrêt) – 2 Pneus – Ravitaillement – Bougies
21. Garnier (Bugatti) : 1 Pneu – 2 Pneus
22. Constantini (Bugatti) : Deux Pneus – Levier de vitesse et tôles faussés par accident.

4/ Le Grand Prix de Tourisme

Si le Grand Prix vitesse donna à tous les spectateurs l'impression d'une épreuve parfaitement maîtrisée avec des concurrents préparés et d'excellentes mécaniques, il n'en fût pas de même pour le Grand Prix tourisme où les incidents se présentèrent nombreux et plongèrent chacun dans l'incertitude jusqu'au dernier moment quant au vainqueur de la course.

L'épreuve comprenait, une séance éliminatoire à moyenne imposée, avec consommation limitée, courue pendant 8 heures. Les pénalisations infligées de cette éliminatoire se traduisaient par un handicape de temps au départ de l'épreuve de vitesse.

Puis, vint l'examen des causes de pénalisations et d'élimination : on vit des conducteurs arrêtés par ce que leur l'antenne arrière, ce serait éteinte, qui montraient un superbe feu rouge. On vit des concurrents disqualifiés pour avoir perdu environ 1% du poids de leur voiture.

Le Programme du weekend

10 ans après la commémoration du centenaire de 1914, l'année 2024 marquera la commémoration du centenaire de 1924.
Ce centenaire a pour objectif de commémorer la dernière édition du Grand Prix de Lyon avant sa délocalisation.

Cette année sera marqué par un plateau d'exception avec la présence des Bugatti T35 qui fête leurs 100 ans, la Sunbeam présente en 1924 et bien plus encore...

Au total, ce n'est pas loin de 180 voitures qui seront présentes pour cette édition étalée sur 2 jours.

Bugatti T35

SAMEDI 18 MAI :

8H30 Point de Rendez-vous Parc de la Mairie à Brignais,
Accueil des concurrents / Vérification administratives

9H00 Exposition de tous les véhicules
Présentation particulière de ceux ayant participés au GP 1924

12H00 Déjeuner

14H00 Rétrospective du Grand Prix de Lyon - parcours historique de 1924 sur route ouverte

18H00 Départ des véhicules

DIMANCHE 19 MAI :

08H30 Parc de la mairie, Brignais : Exposition des véhicules

09H30 Parcours sur route entre Rhône et Loire

12H00 Retour au Parc de la mairie de Brignais et exposition

17H00 Départ des véhicules

Club Bugatti

UNE EXPOSITION D'EXCEPTION !

Fondé en 1967, par un groupe de passionnés, le Club Bugatti France compte en moyenne 300 membres, répartis dans le monde. Il rassemble les admirateurs des créations et des automobiles d'Ettore Bugatti, et de sa Marque qui perdura de 1909 à 1951

Il perpétue le génie créatif du fondateur de la marque, promeut son patrimoine historique. Il développe les contacts entre collectionneurs du monde entier, et les aider à restaurer, entretenir et faire rouler leurs Bugatti. Il organise (ou, comme c'est le cas ce weekend, participe à) des rencontres et des sorties automobiles, notamment pour faire découvrir et apprécier les Bugatti à un large public, particulièrement aux jeunes.

Dans le cadre de la commémoration du centenaire de la Bugatti T35, le club arpentera les routes de France pour venir terminer son trajet à Brignais.

Ce n'est pas moins de 65 Bugattis qui seront exposées et attendu pour participer au Grand Prix le samedi.

GRAND PRIX DE LYON

CONCENTRATION DE VOITURES ANCIENNES CONSTRUITES AVANT 1945

18-19 MAI **2024**

L'ÉVÉNEMENT EN CHIFFRES

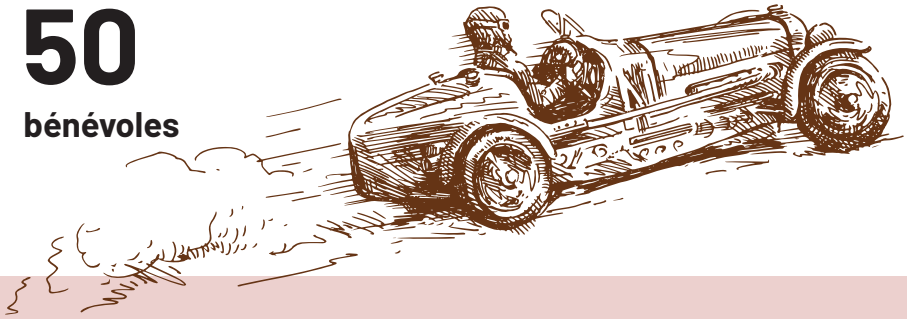
180
voitures anciennes attendues dont 65 véhicules du Club Bugatti

70 km
parcourus

3000
spectateurs attendus sur 2 jours

80
équipages

50
bénévoles



LES PARTENAIRES

- Ville de Brignais
- Communauté de Communes de la Vallée du Garon
- Fédération Française des Véhicules Anciens
- Les Amateurs d'Automobiles Anciennes
- Club Bugatti
- AFFAC
- Groupe em2c