

Historique en français

Historical background in English

Bugatti T32

N°6 pilotée par / driven Ernest Friderich
35 tours en 7h0min 22 s 4
3^{ème} / 3rd place

N°11 pilotée par / driven by Pedro de Vizcayal
Accident

N°16 pilotée par / driven by Pierre Marco
Abandon après 3 tours

N°18 pilotée par / driven by Prince de Cystria
Abandon après 12 tours

19.12.2024

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Bugatti T32 Grand Prix Tours - Semblançay 1923

Le duel Bugatti-Voisin

Fabien Sabatès & Gilles Blanchet

Jacques Grancher, éditeur

ISBN 978-273-3900437

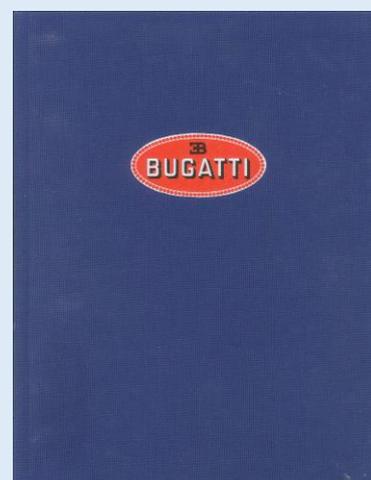
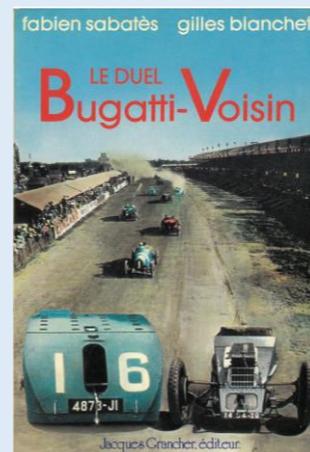
Bugatti les « Pur Sang » de Molsheim

Pierre Dumont

E.P.A

Bugatti

E. P.A



Historique en français

La première édition du Grand Prix d'Endurance de 24 Heures organisé par l'Automobile Club de l'Ouest a eu lieu les 26 et 27 mai 1923 sur le circuit permanent de la Sarthe au Mans. C'est Chenard & Walcker qui remporte la victoire et la 2ème place.

L'organisation du Grand Prix de l'Automobile Club de France mobilise des mois durant toute la Touraine. La création du circuit temporaire nécessite bon nombre de discussions et de négociations en aval. La ville de Tours avait déjà postulé pour l'édition de 1922 qui avait été attribuée à Strasbourg. Le circuit compte 22,864 Km, la course 35 tours. Le départ a lieu au lieu-dit la Pailleterie, ville éphémère où sont érigées les tribunes officielles et la ligne des stands. Le tracé emprunte un triangle de routes constitué par la route nationale n°158 de Tours à Caen, la route nationale n°159 de Tours à Rennes et le chemin de grande communication n°148 qui traverse Semblançay.

Dans ce grand Prix ACF, il faut différencier 3 courses en réalité :

Le Grand Prix des motocyclettes en lever de rideau organisé par l'Union Motocycliste de France qui se déroule le dimanche 24 juin soit une semaine avant les voitures. On dénombre 40 concurrents inscrits qui sont répartis dans 3 catégories. 32 prendront finalement le départ.

Le Grand Prix de Tourisme institué à Strasbourg en 1922 dans un tout autre esprit afin de constituer une compétition pour les voitures de tous les jours de type « Tourisme ». On y retrouve 3 catégories, voiturettes, voitures légères et voiture. En 1922, on y a vu Voisin triompher sur les 3 marches du podium après une âpre bataille avec Peugeot.

Le Grand Prix de vitesse existe lui depuis 1906.

Le pesage se déroule sur la place de Semblançay. Celui du GP de vitesse a lieu le 29 Juin et rassemble un nombre impressionnant de spectateurs et de véhicules venant de partout. La course se déroule le lundi 2 juillet sous un ciel de plomb. Le départ est donné pour 35 tours de circuit. Celui du GP de Tourisme a lieu le 30 juin. La foule y est moins nombreuse que la veille. L'épreuve a lieu le dimanche 1er juillet, le départ donné à 8h du matin pour 13 tours de circuit.

Les essais sont communs aux 3 courses et se déroule du 17 au 22 juin. Tous les véhicules tournent en même temps, motocyclettes, voitures de tourisme et de vitesse.

Pour le GP de vitesse, la liste des engagés contient 18 équipages, composé d'un pilote et d'un mécanicien. Au final, seuls 17 concurrents prennent le départ, 6 étrangers avec 3 Fiat italiennes et 3 Sunbeam anglaises et 11 voitures françaises, 4 Voisin, 4 Bugatti, 1 Delage et 2 Rolland-Pilain tourangelles.

Pour cette course, Ettore Bugatti décide de construire une voiture originale : le Type 32 et il décide là de s'intéresser sérieusement à l'aérodynamisme.

La carrosserie est entièrement enveloppante. Elle a la forme d'une aile d'avion vue en coupe. Cela lui confère un bon coefficient de pénétration mais rend aussi la carrosserie portante qui a donc tendance à s'alléger avec la vitesse ; ce qui la rend par conséquent difficile à conduire. Tout l'ensemble de la voiture est fabriqué avec des pièces complètement de série. La largeur de la carrosserie est de 1.2m, sa hauteur de 80 cm. La longueur totale

atteint 3.8m. Les 4 voitures engagées sont équipées du moteur 8 cylindres en ligne. Le châssis a été surbaissé pour que la carrosserie enferme tous les organes ainsi que les roues de 730mm de diamètre.

Le poste de pilotage comporte une pompe de mise sous pression du réservoir d'essence, la jauge d'essence et la pression d'huile. Le magnéto est placé selon la tradition de Molsheim en bout d'arbre, à portée de main du mécanicien. La boîte de vitesse fait partie du pont arrière. Ce drôle d'engin prend rapidement le surnom de Tank.

Gabriel Voisin vainqueur du GP Tourisme de Strasbourg de 1922 s'engage en 1923 pour le GP de vitesse et construit lui aussi une voiture dont la carrosserie est aussi étrange et peu esthétique que celle de Bugatti. Celle-ci sera surnommée « la libellule ».

Mis à part Rolland-Pillain qui joue à domicile, les participants n'ont pas eu le temps de bien reconnaître le parcours. Et jusqu'à la veille du départ, on ajuste et on met au point les voitures. Les Sunbeam ont effectué 2000 km d'essais sur le sol britannique. Les Fiat semblent taillées pour la victoire ; l'usine remet d'ailleurs son titre en jeu.

Jamais Grand Prix n'avait connu pareil empressement de foule alors que la course se déroule un jour de semaine. Le départ est lancé par une voiture qui s'efface devant la Delage n°1 de Thomas suivie de près par la Sunbeam n°2 de Lee Guinness partis en première ligne. Mais la Fiat n°4 de Bordino les dépasse rapidement et prend la tête de la course. On annonce dans les haut-parleurs qui jalonnent le parcours qu'elle a pointé à 197 km/h sur une portion chronométrée de 300 m de long. Son premier tour est bouclé en 9'45', temps jamais réalisé pendant les essais. Vizcayal dans sa T32 n°11 lui ne peut pas boucler son premier tour : bien qu'ayant réalisé le meilleur temps des Bugatti aux essais, le pilote amateur se fait peur en arrivant dans la longue courbe de la Membrolle en voulant doubler la voiture qui le devance et se précipite sur la barrière, se blessant ainsi que son mécanicien et plusieurs spectateurs.

Au 3ème tour, les 6 voitures étrangères sont en tête. La Fiat de Bordino s'envole et augmente sans cesse son avance. La Roland Pillain n°3 de Guyot passe 7ème devant la Delage de Thomas. Dans le 4ème tour, les Voisin de Lefèvre et Morel et les Bugatti n°18 de Cystria et n°16 de Pierre Marco sont de nouveau doublées. Marco doit ramener sa voiture au stand en la poussant et est obligé d'abandonner.

Dans le 9ème tour, au virage de la Membrolle, la Sunbeam n°2 de Lee Guinness voit la Bugatti n°18 de Cystria manquer son virage et s'échouer dans le sable. Il abandonnera dans le même tour. Si chez Bugatti il ne reste que la n°6 de Friedrich à un tour des leaders, chez Voisin trois voitures sont encore en course.

Entre temps, Bordino et Thomas ont abandonné aussi. C'est la Sunbeam de Lee Guinness qui prend le relais en tête et un nouveau duel Fiat Sunbeam commence avec la n°9 de Giaccone et le n°16 de Salamano.

Pourtant la Roland Pillain n°3 d'Albert Guyot vient jouer les trouble-fêtes en 4ème position à 3'30 du premier. Dans le jeu des ravitaillements, il prend même la seconde place devant les applaudissements nourris des spectateurs et supporters locaux.

Au 20ème tour la Sunbeam n°7 de Divo pointe en tête. Après 480 km, 23 secondes séparent la Sunbeam n°12 de Seagrave de la Fiat n°14 de Salamano de tête. Guyot est 3ème à 7 mn. Mais il est contraint de s'arrêter en panne lors du 29ème tour.

Après son 30ème tour, Divo repasse par le ravitaillement ; le bouchon est coincé, il repart après plus d'un quart d'heure sans être parvenu à ouvrir le réservoir. Il se voit contraint de remplir jusqu'à la fin son petit réservoir de secours à chaque tour, lui faisant perdre la première place que Seagrave lui reprend. Il a 10 minutes de retard sur la Fiat de Salamano.

Coup de théâtre pourtant deux tours avant la fin quand le mécanicien de Salamano arrive en courant annonçant une panne d'essence à 2 kilomètres en amont. Interdit de ravitailler hors des stands, il retourne retrouver son pilote et son véhicule dont entre temps le compresseur a rendu l'âme.

Arrivée en 3ème position, la T32 n°6 de Friedrich se rapprochait dangereusement de la Sunbeam de Divo. La voiture qui n'était pas éprouvée à la course a dû rouler à une vitesse modérée au début. Une fois en possession de sa machine le pilote alsacien en a sorti le meilleur pour accomplir en fin de Grand Prix les tours les plus rapides. Il franchit la ligne d'arrivée en 3ème position, vingt-cinq minutes après le vainqueur, devançant de deux minutes la troisième Sunbeam n°2 de Guinness et la Voisin n°10 de Lefèvre, dernière classée en 5ème position sur les 17 partants.

Le Grand Prix est une fois de plus dans des mains étrangères mais Bugatti et Voisin sauvent l'honneur.

Historical background in English

The first edition of the 24-hour Endurance Grand Prix organised by the Automobile Club de l'Ouest took place on 26 and 27 May 1923 at the permanent circuit of La Sarthe in Le Mans. Chenard & Walcker wins the race and takes 2nd place.

The organization of the Grand Prix de l'Automobile Club de France mobilizes months throughout the Touraine. The creation of the temporary circuit requires a lot of discussion and negotiation downstream. The city of Tours had already applied for the 1922 edition which was awarded to Strasbourg. The circuit has 22,864 km, the race 35 laps. The start takes place in the place called la Pailleterie, ephemeral city where the official stands and the line of stands are erected. The route follows a road triangle made up of the national road no. 158 from Tours to Caen, the national road no. 159 from Tours to Rennes and the main road no. 148 which crosses Semblançay.

In this ACF Grand Prix, we must differentiate 3 races:

The Motorbike Grand Prix was a curtain raiser organized by the Union Motocycliste de France which takes place on Sunday 24 June, a week before the racecar. There are 40 registered competitors in 3 categories. 32 will eventually start.

The Tourism Grand Prix, established in Strasbourg in 1922 with a completely different spirit in order to establish a competition for everyday cars of the «Tourisme» type. There are 3 categories, cars, light cars and car. In 1922, we saw Voisin triumph on the podium after a bitter battle with Peugeot.

The Speed Grand Prix has existed since 1906.

The scrutineering takes place in Semblançay. The Speed GP is held on June 29th and brings together an impressive number of spectators and vehicles from all over. The race takes place on Monday, July 2 under a lead sky. The start is given for 35 laps of circuit. The GP of Tourism is on June 30th. There are fewer people than the day before. The race takes place on Sunday, July 1st, with a start at 8 am for 13 laps.

The practices are common to the 3 races and take place from 17 to 22 June. All vehicles are running at the same time, motorcycles, and tourism cars and racing cars.

For the speed GP, the list of participants contains 18 teams, consisting of one driver and one mechanic. In the end, only 17 competitors took the start, 6 foreigners with 3 Italian Fiat and 3 English Sunbeam and 11 French cars, 4 Voisin, 4 Bugatti, 1 Delage and 2 Rolland-Pilain from Tours.

For this race, Ettore Bugatti decides to build an original car: the Type 32 and he decides to take a serious interest in aerodynamics.

The body is fully enveloping. It has the shape of an aircraft wing seen in cross section. This gives it a good coefficient of penetration but also makes the body bearing which therefore tends to lighten with speed; which makes it consequently difficult to drive. The whole car is made with standard parts. The width of the body is 1.2m, its height is 80 cm.

The total length reaches 3.8m. The 4 cars are equipped with 8 cylinder engine in line. The chassis has been lowered so that the body encloses all the organs as well as the 730mm diameter wheels.

The cockpit has a fuel tank pressure pump, fuel gauge and oil pressure. The magneto is placed at the end of a shaft, in the Molsheim tradition, within the mechanic's reach. The gearbox is part of the aft deck. This funny machine quickly takes the nickname of Tank.

Gabriel Voisin winner of the 1922 Strasbourg GP Tourism committed in 1923 for the speed GP and also built a car whose body is as strange and unaesthetic as that of Bugatti. This will be called the "dragonfly".

Except Rolland-Pillain team who plays at home, the participants did not have time to recognize the course. And until the day before the start, the cars are adjusted and tuned. The Sunbeam has tested 2,000 km on British soil. The Fiats seem to be made for victory; the factory is putting its title in play.

Never before has a Grand Prix been so crowded while the race is on a weekday. The start is set by a car that runs out in front of Thomas' Delage #1, followed closely by Lee Guinness's Sunbeam #2. But Bordino's #4 Fiat quickly overtakes them and leads the race. The speakers are used to announce the course the Fiat has marked at 197 km/h on a 300 m long timed section. Its first lap was completed in 9'45', a time never achieved during the tests. Vizcayal in his T32 #11 can't complete his first lap: despite having set the best time of the Bugatti at practice, the gentleman driver gets scared when he arrives in the long curve of Membrolle, trying to overtake the car that is ahead and rushes over the barrier, injuring himself as well as his mechanic and several spectators.

In the third lap, the 6 foreign cars are leading. Bordino's Fiat is flying and constantly increasing its lead. Guyot's Roland Pillain #3 passes 7th in front of Thomas' Delage. In the 4th round, Voisin of Lefèvre and Morel and Bugatti #18 of Cystria and #16 of Pierre Marco are again doubled. Marco must drive his car back to the pit by pushing it and is forced to give up.

In the 9th lap, at the turn of the Membrolle, Lee Guinness' Sunbeam #2 sees Cystria's #18 Bugatti miss its turn and run aground in the sand. He will fold in the same turn. While Bugatti only has Friedrich's #6 in the lead, Voisin still has three cars.

Meanwhile, Bordino and Thomas have given up too. Lee Guinness' Sunbeam takes the lead and a new Fiat Sunbeam duel begins with Giaccone's #9 and Salamano's #16.

However, Albert Guyot's Roland Pillain #3 is coming to the table in 4th position, 3'30 behind the first. In the game of refueling, he even takes second place before the applause from spectators and local supporters.

In the 20th lap, Divo's Sunbeam #7 takes the lead. After 480 km, 23 seconds separate the Sunbeam n#12 from Seagrave from the Fiat #14 from Salamano in front. Guyot is 3rd at 7 minutes. But he is forced to stop on the 29th lap.

After his 30th lap, Divo goes back through the refueling; the cap is stuck, he spends more than a quarter of an hour without having managed to open the tank. He is forced to fill up his small reserve tank until the end at each lap, losing the first place that Seagrave takes back. He's 10 minutes behind the Fiat of Salamano.

Dramatic two laps before the end when Salamano's mechanic comes running announcing a fuel failure 2 kilometers upstream. Forbidden to refuel outside the pits, he returns to his driver and his vehicle whose compressor has died in the meantime.

In 3rd position, Friedrich's T32 #6 was dangerously close to Divo's Sunbeam. The car that was not tested in the race had to drive at a moderate speed at first. Once in possession of his machine, the Alsatian driver took out the best to complete the fastest laps at the end of the Grand Prix. He crossed the finish line in 3rd position, twenty-five minutes after the winner, two minutes ahead of Guinness' third Sunbeam #2 and Lefèvre's Voisin #10, last placed 5th out of 17 starters.

The Grand Prix is once again in foreign hands but Bugatti and Voisin save the honor.