

Le ^{new} musée des



HEURES

CIRCUIT DE LA SARTHE

LE MANS - FRANCE

DOSSIER DE PRESSE



SOMMAIRE

Editorial	p. 3
Avant-propos	p. 4
Historique du musée	p. 5
Histoire du propos muséographique	p. 7
Top Ten du nouveau musée	p. 12
Annexe	p. 19



EDITORIAL

Le Musée des 24 heures : le témoin de la légende

Installé depuis 1991 à l'entrée principale du circuit de la Sarthe, le Musée Automobile de la Sarthe a vécu des jours heureux. Le Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe® lui succède afin de renouveler l'attractivité du site, mais aussi pour témoigner de la formidable aventure de l'automobile dans notre département depuis la fin du XIXème siècle à nos jours. La célèbre course des 24 heures devient enfin le fil rouge de la muséographie, répondant ainsi à l'attente des visiteurs.

En cette période particulièrement difficile, notamment pour les collectivités territoriales, il me paraît important de conforter notre engagement en faveur du patrimoine en tant qu'élément conférant du sens dans une période où le matérialisme prime, mais aussi dans sa valorisation, enjeu touristique et économique pour nos territoires.

Le Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe® a été pensé et réfléchi pour mieux répondre aux attentes des visiteurs. Sa réalisation a été rendue possible par le très étroit partenariat que nous entretenons avec l'Automobile Club de l'Ouest, propriétaire de nombreux véhicules dépositaires de l'histoire des 24 Heures du Mans. De nombreux propriétaires privés ont maintenu leur confiance, permettant ainsi la présentation d'une collection riche, dense et variée.

Je suis d'ores et déjà convaincu que la réouverture du Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe® constitue un événement très attendu par de nombreux visiteurs et passionnés, attachés à ce patrimoine unique. Je leur souhaite une agréable visite et ne doute pas que leurs avis et commentaires constitueront pour le musée la meilleure des communications.

Roland du Luart
Président du Conseil Général de la Sarthe



Avant-propos

L'écrin de la mémoire

Voici cinquante ans, nos prédécesseurs, conscients de la nécessité de préserver l'histoire de l'Automobile, à laquelle la Sarthe a tant contribué, décidèrent à l'occasion des festivités du cinquantenaire de l'A.C.O, et en accord avec les collectivités locales, la création du Musée de l'Automobile.

L'exposition temporaire, dans le petit « welcome » de l'époque, rencontra un succès significatif, incitant à l'édification d'un bâtiment moderne et lumineux, au cœur même du village.

Les relations privilégiées avec les membres de notre association permirent de constituer rapidement une collection sur la base de dons ou de prêts, de voitures datant de l'origine de l'Automobile à la première guerre mondiale. Cette collection fit longtemps référence en France, où il n'existait alors qu'un seul autre musée dédié à la locomotion.

Depuis lors, l'A.C.O n'a eu de cesse de faire évoluer et d'enrichir cette collection qui contribue pour plus de la moitié à l'exposition dans ce Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe. Les archives de l'association regorgent d'objets et d'iconographies qui viennent animer les vitrines et les murs du musée, la plupart étant exposés pour la première fois et certaines de cent ans d'âge.

Partenaire privilégié du Conseil Général de la Sarthe, l'Automobile Club de l'Ouest se réjouit de cette rénovation, faisant la part belle à ce qui demeure sa légitime fierté : les 24 Heures du Mans dont il est le créateur et l'organisateur. Une des grandes aventures humaines des XXème et XXIème siècles méritait un tel écrin, notre gratitude va à ceux qui ont permis de le réaliser, garantissant non seulement la pérennité du souvenir, mais aussi l'apparition de nouvelles vocations d'acteurs et de spectateurs enthousiastes.

Jean Claude Plassart
Président de l'Automobile Club de l'Ouest

Historique du musée

Lors de la commémoration du cinquantenaire de l'Automobile Club de l'Ouest, qui eut lieu en 1957, il fut organisé en préliminaire du départ de la course des 24 Heures du Mans, un défilé de « voitures anciennes », antérieures à 1914, complété de certaines "gloires" qui s'étaient illustrées sur le circuit du Mans au tout début des années 20.

Le "programme" de cet événement est aujourd'hui à lui seul un « collector » assez prisé.

L'impact de ce spectacle fut tel sur le public que les instances locales décidèrent aussitôt de s'organiser pour regrouper une collection de voitures, et les mettre en scène au sein d'un Musée.

Une douzaine de voitures furent d'abord exposées dans le Welcome dès septembre 1960, dont l'Amédée Bollée rouge de 1901. On raconte que le comité alors constitué fit savoir que le club était prêt à acquérir des voitures choisies, avec une limite de valeur fixée pour chacune à 7 000€ (soit 500 « nouveaux francs » de 1960 !). D'achats en dons, complétés de prêts provenant de collectionneurs pionniers, la matière du "premier Musée" s'assembla.

Sous une forme associative, avec le soutien des collectivités d'alors, dont le Maire du Mans et le Préfet Wiltzer, l'appui du Président de l'ACO Jean-Marie Lelièvre et l'aide de M. Blanc, conservateur des Musées de la ville du Mans, il fut possible d'ériger un bâtiment vitré lumineux et moderne. Le Musée reçut ses premiers visiteurs en juin 1961.

Vite trop petit, complété de 2 salles, l'une à gauche et la seconde en prolongement formant un L, au creux duquel vint s'insérer une « réserve », la collection compta jusqu'à 200 véhicules durant les années 80, et reçut en 1967, paraît-il, la visite de plus de 100 000 curieux et passionnés. Hélas ce bâtiment mal isolé et difficile à chauffer avait le défaut de concentrer l'humidité au delà du raisonnable, avec les conséquences hivernales que l'on imagine sur la conservation de la collection.

En 30 ans, ce Musée accueillit néanmoins près de 1 800 000 visiteurs.

Une réflexion pour « moderniser » le Musée s'amorça dès 1987, et le dossier cheminant parmi les décideurs de la collectivité départementale aboutit à un projet arrêté du Conseil Général en 1990 : la construction d'un superbe et audacieux bâtiment destiné à recevoir la collection de l'A.C.O et des prêteurs.

La mise en scène fut confiée à une équipe de muséographes spécialistes qui proposa un fil conducteur très pédagogique pour illustrer l'histoire de l'automobile, dans une ambiance où la pénombre entretenait

une sorte de mystère qui aiguisait la curiosité des visiteurs découvrant le « nouveau Musée » en juin 1991.

Jusqu'à 150 véhicules pouvaient y trouver place, et la présentation s'enrichit régulièrement, avec des acquisitions provenant soit du Conseil Général, soit de prêts obtenus par l'A.C.O, et toujours avec la confiance de prêteurs locaux. On y dénombra ainsi jusqu'à 40 voitures des 24 Heures, dont 17 modèles authentiques ou évoquant une victoire dans l'épreuve.

Mais après 18 ans d'existence, l'évolution des attentes du public, et la trop faible surface consacrée à l'image des 24 Heures, dont le succès continuait à croître, nécessitaient un nouveau virage.

Avec plus d'un million de visiteurs en 17 ans et demi d'ouverture, le second Musée fut honorablement salué par une clientèle internationale et de nombreuses familles du département et de la région.

Place maintenant au Musée du 21^{ème} siècle.

Cette évolution fait néanmoins de notre 3^{ème} version du « Musée des 24 Heures » avec le Musée Henri Malartre-Ville de Lyon à Rochetaillée sur Saône, et celui de la famille Giron à Talmont Saint Hilaire en Vendée, l'un des plus anciens lieux, en France, spécialisé dans le patrimoine automobile.

Le Musée des 24 Heures – Circuit de la Sarthe

Histoire d'un propos muséographique

Monsieur Jean-Claude Plassart, Président de l'Automobile Club de l'Ouest, Monsieur Roland du Luart, Président du Conseil Général de la Sarthe et la Direction de la culture du Conseil Général se retrouvèrent autour d'un même projet : **renouveler l'intérêt du public pour le Musée de l'auto avec une orientation spécifique centrée sur les 24 Heures du Mans**. La décision fût ainsi prise de mettre en chantier une étude sur le nouveau concept du Musée et, afin de mettre tous les atouts du côté du projet, une mission d'assistance à maître d'ouvrage fût confiée au cabinet Lord Culture auréolé d'une flatteuse réputation internationale.

L'établissement du cahier des charges fût précis et conciliait les souhaits des deux parties, dans un cadre budgétaire très serré, tenant compte de la spécificité de la Sarthe dans l'histoire de l'Automobile et de la richesse du fond patrimonial.

L'identité Automobile de la Sarthe

Les Bollée et leurs émules, l'Automobile Club de la Sarthe et le Grand Prix de 1906, l'épopée Wilbur Wright, les premiers Grand Prix de France, la création des 24 Heures du Mans, la dimension industrielle avec les Verney et les Renault... avec un siècle d'évènements liés à l'automobile et 75 éditions de la plus grande course au monde : comment ne pas être tenté de créer un musée exclusif.

La vocation du musée

Les 750 000 visiteurs qui viennent chaque année visiter le site du circuit des 24 Heures du Mans ont bien conscience de partager, quelques instants, une partie de cette fabuleuse aventure humaine. Ceux qui entrent au Musée ont envie de comprendre comment cette course mythique est devenue un évènement planétaire comme les Jeux Olympiques ou la Coupe du Monde de Football.

L'esprit « Le Mans » s'est constitué au cours de 135 années d'histoire de l'Automobile.

Les muséographes ont souhaité reconstituer cette vocation avec fidélité.

Pour autant que la démonstration soit faite, il est nécessaire de replacer l'histoire locale dans l'histoire mondiale de l'Automobile. A cet effet, l'histoire de la locomotion automobile débutant en Sarthe en 1873

et l'histoire de la compétition dans le département qui a commencé fin du XIXème siècle sont identifiées par 50 voitures de production exceptionnelles et 50 bolides dont l'âge s'étale sur un siècle.

Le Challenge aux concepteurs

Au terme d'un appel d'offres, le Cabinet XLC, animé par Xavier Leroux-Cauché et Jacky Le Gallée se chargea de relever le défi.

Le concept : honorer ceux qui ont fait la gloire de l'automobile en Sarthe, immerger le visiteur dans l'atmosphère de cette course unique, comprendre comment elle est née, comment elle s'est nourrie de l'histoire de l'automobile, en lui servant de banc d'essais pendant trois quarts de siècle.

La visite démontre l'intrication de la course et du circuit dans la vie locale, les acteurs anonymes, véritables forces de l'ombre sans qui l'épreuve ne saurait avoir lieu.

L'innovation dans le traitement muséographique vient aussi d'un référencement thématique et non plus systématiquement chronologique. Ainsi, l'automobile apparaît sous son développement technologique et/ou sociologique.

Aujourd'hui, le challenge a été sagement relevé avec un ratio coût/réalisation dont, à juste titre, les commanditaires et réalisateurs peuvent être fiers.

L'écrin de l'identité départementale existait depuis 20 ans grâce à la volonté du Conseil Général, mais le concept muséographique avait vieilli. La vie moderne en manque de perspectives pousse l'homme vers la recherche de valeurs d'identité, le besoin de repaires, de morale, d'éthique. L'histoire qui est racontée dans ce lieu démontre que plus que jamais, « l'avant est porteur de demain ».

Les Héros des 24 Heures du Mans

Comment parler du Mans sans évoquer ces « Héros » qui ont marqué son Histoire et contribué à la légende... Une salle est entièrement dédiée aux hommes qui ont fait l'histoire de cette course mythique.

24 Heures pour 24 grands noms tels que Luigi Chinetti, Jacky Ickx, Tom Kristensen... on y découvre des photographies, des biographies, des objets leur ayant appartenu ainsi que des films.

Une galerie d'exception pour des hommes d'exception :

1. Georges Durand (1864 - 1941)
2. Charles Faroux (1872 - 1957)
3. Walter O. Bentley (1888-1971), Wolf Barnato (1895-1948) et les Bentley Boy's
4. Ettore Bugatti (1881-1947)
5. Tazio Nuvolari (1892 – 1953)
6. Robert Benoist (1895-1944)
7. Luigi Chinetti (1902-1994)
8. Amédée Gordini (1899-1979)
9. Enzo Ferrari (1890 – 1989)
10. Louis Rosier (1905-1956)
11. Briggs Cunningham (1907-2003)
12. Lofty England (1911-1995)
13. Les frères Rodriguez : Ricardo (1942-1962) - Pedro (1940-1971)
14. Olivier Gendebien (1924 - 1998)
15. Charles Deutsch (1911 - 1980)
16. Henry Ford II (1917 – 1987)
17. Ferry Porsche (1909 - 1998)
18. Steve Mac Queen (1930 - 1980)
19. Jacky Ickx (né en 1945)
20. Jean-Luc Lagardère (1928 - 2003)
21. Henri Pescarolo (né en 1942)
22. Derek Bell (né en 1941)
23. Jean Rondeau (1946-1985)
24. Tom Kristensen (né en 1967)

Président du Centre Culturel de la Sarthe, structure publique créée par le Conseil Général de la Sarthe, Louis-Jean de Nicolay a évoqué l'enjeu que constitue pour lui le nouveau *Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe*.



Pourquoi ce nouveau *Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe* ?

Le désormais ancien *Musée Automobile de la Sarthe*, né de la volonté conjointe de l'Automobile Club de l'Ouest et du Conseil Général de la Sarthe, avait été inauguré en 1991. Si le bâtiment construit alors continue à mes yeux de constituer une référence architecturale, on ne pouvait en dire autant de la muséographie, qui n'avait pratiquement pas évolué en dix-huit ans. Il convenait donc d'y remédier.

Comment avez-vous défini le nouveau programme muséographique ?

A partir de deux sources : la première alimentée par les réflexions d'un groupe de travail constitué de membres de l'A.C.O et du Conseil Général de la Sarthe, la seconde par les impressions recueillies auprès des visiteurs. Il est intéressant de constater que souvent, voire en permanence, les deux sources nous amenaient à faire les mêmes constats.

Et quels étaient-ils ?

Comme souvent de deux natures, l'une ayant trait au fond, l'autre à la forme. Sur le fond, le regret le plus souvent exprimé concernait le caractère généraliste de la muséographie, un peu « *fourre-tout* » et la non-évolution de la présentation. Quand on vient visiter un musée consacré à l'automobile à l'entrée du plus célèbre circuit du monde, on s'attend à ce qu'il témoigne de ce qui s'y est passé depuis plus de 100 ans ! Sur la forme, les visiteurs mettaient en avant les déficiences en matière d'éclairage et le manque de place des véhicules, ce qui amenait certains à parler de « *garage de luxe* ». Il nous a donc fallu partir de ces constats tout en nous heurtant à d'autres contraintes de nature budgétaire bien sûr, mais aussi liées à la collection de véhicules dont nous disposions, certes intéressante, mais aussi disparate.

Des choix ont donc été faits ?

Bien sûr ! Pour mieux les illustrer, je pense que si nous devons donner un titre à ce parcours muséographique, ce serait « *L'aventure des 24 Heures du Mans dans son territoire* ». En effet, nous proposons alternativement au visiteur, au fur et à mesure de sa visite, de s'immerger dans l'univers des 24 heures, d'aller à la rencontre de ceux qui en ont écrit les plus belles pages, d'en découvrir l'atmosphère unique au monde, mais aussi à se poser la question de savoir pourquoi elles se sont développées et inscrites dans la durée ici et non ailleurs. Et donc, de partir à la rencontre des initiateurs, des pionniers qui s'appellent Bollée, Durand, Faroux et autres. Mais aussi de témoigner du fait, qu'aujourd'hui encore, cette manifestation est portée par un territoire et ses composantes, l'ACO, les collectivités et ces milliers de personnes, contrôleurs, commissaires... pour la plupart sarthois, qui rendent encore possible son organisation et son développement malgré les vents contraires qui ont pu souffler parfois. Enfin, nous convierons le visiteur à approcher les héros de cette épopée, les véhicules ayant participé à la course en remontant de façon chronologique notre grille de départ qui contient aujourd'hui plus de cinquante voitures.

D'autres éléments à signaler pour convaincre définitivement les visiteurs ?

D'abord le caractère évolutif de cette muséographie qui a été conçue pour accueillir, à l'avenir, de nouvelles voitures ayant participé à la course. Et puis aussi, la présence de nombreux documents animés d'époque, retrouvés dans les archives de l'Institut National de l'Audiovisuel ou de Pathé-Gaumont. Ou encore de nouveaux tours de piste avec caméras embarquées très impressionnants, mais aussi avec des simulateurs dernière génération.

En conclusion ?

Je voudrais parler d'avenir. Il est évident que nous souhaitons développer la fréquentation, qui se situe aujourd'hui à environ 50.000 visiteurs par an. Mais là n'est pas notre seule ambition. Il ne faut jamais oublier que cet établissement est avant tout un musée et qu'il a donc une fonction patrimoniale de conservation de la mémoire historique de cette manifestation de renommée mondiale que sont les 24 Heures. Et là, je voudrais saluer la qualité de la relation qui nous unit avec l'A.C.O et son Président Jean-Claude Plassart, seule garante de l'exercice de cette mission. Et préciser aussi que le *Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe* doit aussi se doter d'un projet scientifique et culturel comprenant une politique d'acquisition et aussi un volet d'actions auprès des différents publics. Je pense notamment aux scolaires des quartiers Sud du Mans, qui jouxtent le musée. Des projets de jumelage sont en cours. Je pense que c'est là notre rôle, mais aussi notre devoir de garantir ainsi la transmission de cette passion des Sarthois pour « leurs » vingt-quatre heures, gage de la pérennité de celles-ci.

TOP TEN DU NOUVEAU MUSEE

Si chaque véhicule mérite sa place au Musée, et si les spécialistes en connaissent les anecdotes : les petites histoires ou les détails des succès acquis, il en ressort une dizaine de « jalons » indissociables de l'histoire des 24 Heures du Mans, et même de l'automobile en général.

Bentley 3 litres tourer sport “Van den Plas” 1924

Avec les années, certains contes de fées semblent des légendes, et pourtant. La marque britannique Bentley, qui jouit aujourd'hui d'une réputation de grand luxe, et qui fut longtemps la « cousine sportive » de Rolls Royce, était indépendante à ses débuts. Mais déjà robustes et véloce, les Bentley étaient prisées des gentlemen sportifs qui caractérisaient alors l'aristocratie d'outre-manche.



Dès la première course des 24 Heures du Mans, cette voiture détient le record du tour, mais doit laisser la victoire à la marque française Chenard et Walcker. Mieux préparée, elle s'impose en 1924, avec les mêmes pilotes John Duff et Franck Clement, au terme d'une épreuve très dure et marquée par de nombreux abandons. Les anglais la surnomment affectueusement « XT 1606 » car chez eux le numéro d'immatriculation est attribué à vie à la voiture, suivant le numéro de châssis.

Un peu abandonnée, on la dit même affublée d'une benne servant à transporter le ravitaillement des cuisines de l'usine Bentley. Un amateur britannique la découvre et l'identifie en 1941, et contre toute attente, malgré cette période troublée, il l'achète et patiemment, cherche à lui redonner son aspect d'origine. Conservée avec soin durant des années par ses deux propriétaires successifs, elle est cédée en 1992 à un connaisseur français, et rejoint notre Musée entre deux ballades. En 2005, le propriétaire consent à la négocier avec le département de la Sarthe, nous permettant ainsi de présenter, sans équivoque possible, l'authentique Bentley victorieuse des 24 Heures du Mans en 1924 !

Ferrari 166 MM 1949

S'il est un nom magique aujourd'hui, c'est bien celui-ci ! Il symbolise toujours autant ce savoureux cocktail de performance, de créativité mécanique et d'esthétique : l'image de la créativité artistique italienne appliquée à l'automobile.



Mais à quoi ressemblait donc la première Ferrari régulièrement commercialisée en 1949 ? Elle était déjà visible au Mans, car elle fut couronnée d'une victoire aux 24 Heures du Mans pour sa première participation. Excusez du peu ! Il y figurait déjà « victoire aux « Mile Miglia » en 1948, d'où son appellation « MM ». Vendue à un peu plus de 25 exemplaires, celle-ci fut acquise par Luigi Chinetti, pilote victorieux aux côtés de Lord Selsdon en 1949 (il comptait déjà 2 victoires aux 24 Heures à son actif sur Alfa-Roméo dans les années 30), et bientôt importateur officiel de Ferrari pour les USA, ce qui signifie que pendant plus de 25 ans, il écoula outre-atlantique près de 80 % de la production de Maranello... Il engagea aussi près de 50 Ferrari aux 24 Heures (NART : North American Racing Team) jusque dans les années 70 avec une victoire pour la 275 LM en 1965, la dernière et 9^{ème} pour la marque au cheval cabré. Après avoir longtemps laissé sa voiture en garde au Musée, Luigi en fit don à l'A.C.O afin que cette présence soit pérenne. Il vint la saluer une dernière fois en juin 1991, lors de l'inauguration du Musée dans le nouveau bâtiment, et nous quitta en 1994, à l'âge de 92 ans.

Ford GT40 – 1967

Alors que Ferrari avait entamé depuis 1960 une série de victoires prouvant une domination quasi-insolente, Ford, vexée de se voir éconduite dans une tentative d'association avec la talentueuse firme italienne, chargea les meilleurs spécialistes britanniques et américains de travailler ensemble à l'élaboration d'une voiture « capable de vaincre au Mans et de battre les Ferrari ».



Apparue en 1964, la Ford MKII puis MKIV avec moteur 7 litres, est connue sous le nom générique de « GT40 », qui désigne en fait la version à moteur 4,7 litres, pour 40 pouces (inches) de hauteur, soit un mètre. Cette voiture s'avéra imbattable en 1966, 1967, 1968 et 1969, pourvu qu'elle fût confiée à des mains expertes et capables de domestiquer sa puissance, comprise selon les versions entre 300 et 400 chevaux. Celle-ci, engagée par Ford France, dut se retirer sur problèmes mécaniques. Elle fut confiée à

Henri Greder et Pierre Dumay en 1967. La N° 6 victorieuse en 1969 aux couleurs de Gulf est entrée dans la légende par le geste du jeune pilote belge Jacky Ickx qui, parti dernier des stands, refusa le principe du départ couru, et s'imposa le lendemain avec un très faible écart sur la Porsche classée seconde, associée au pilote Jacky Oliver. La maîtrise acquise par Jacky Ickx au volant des GT 40 lui permit de s'imposer 6 fois vainqueur des 24 Heures du Mans sur des modèles de marques diverses, établissant ainsi un record qu'il conserva 23 années durant.

Porsche 917 longue – 1971

Si la marque allemande est aujourd'hui saluée comme détenant le record de victoires au Mans, avec 16 drapeaux à damiers franchis, cette quête commença en 1951. Après plusieurs places de second, c'est une 917 « courte » qui marqua en 1970 le premier point de cette domination incontestable. Cette voiture, élaborée sur les très performantes 907 et 908, représentait à cette époque un cocktail impressionnant de puissance et de vitesse.



Associée à une carrosserie prototype très spectaculaire, dont les versions « longue queue » établirent un record de vitesse en 1971 avec 386 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. Dotée d'un moteur de 12 cylindres à plat opposés de 4,5 l puis 5 litres, dont la puissance flirtait avec les 450 chevaux, la 917 fut un casse-tête pour les metteurs au point. Porsche dut avoir recours pour les réglages aérodynamiques de la version longue au bureau d'étude français SERA de Charles Deutsch. Il fallait en effet concilier le souffle de la turbine refroidissant les 12 cylindres qui pulsait l'air sous la voiture, avec l'absolue nécessité de conserver un appui de la voiture au sol, donc ne pas délester les roues arrière par lesquelles passait toute la puissance, alors même qu'à haute vitesse, le matelas d'air passant sous la voiture formait une pression contraire... La seconde victoire d'une 917 en 1971 permit de comptabiliser un résultat qui reste sans égal aujourd'hui : 5335 km parcourus en 24 Heures à 222,3 km/h de moyenne, avec au volant, Helmut Marko et Gijs Van Lennep.

Matra 670 B – 1974

Mélodie en 12 cylindres pour les victoires acquises par la marque française en 1972, 1973 et 1974, après des lauriers acquis en Formule 1. Le défi lancé par l'industriel Jean-Luc Lagardère à son groupe spécialisé dans l'armement et l'espace fut un succès total. Ce fut aussi l'occasion pour Matra de sympathiser avec un pilote emblématique de l'histoire du Mans, Henri Pescarolo, dont la haute silhouette et le timbre calme et catégorique restent présents dans le profil du constructeur et le rôle de directeur d'équipe qui est désormais le sien.



Associé à Graham Hill, puis par 2 fois à Gérard Larrousse, les victoires d'Henri Pescarolo sur Matra-Simca à cette époque restent gravées dans la mémoire auditive des spectateurs qui ont pu se délecter des envolées aiguës du moteur V12. Les pins du sous-bois de la ligne droite renvoyant par un vent approprié cette note qui semblait ne jamais devoir s'essouffler.

Après 22 années sans, une marque française offrait au pays une victoire au Mans en 1972, comblant ainsi le Président de la République Georges Pompidou qui s'était déplacé lui-même pour donner le départ de la course.

Audi R8 FSI – 2003

Si pour la 3^{ème} année consécutive, le duel manceau oppose en 2009 Audi à Peugeot dans la catégorie des moteurs Diesel, les éclatantes victoires de Peugeot en 1992 et 1993 sous la direction de Jean Todt, face à Toyota ne peuvent masquer l'écrasante domination des Audi à laquelle nous assistons depuis l'an 2000, ponctuée d'un intermède consenti à leur nouvelle cousine la Bentley speed 8 en 2003.

Rigueur, précision, performance, équipe surentraînée, conception générale élaborée avec une acuité parfaite autour du règlement draconien élaboré par les organisateurs de la course, rien n'a été laissé au hasard par les hommes de Jan Ullrich.



Découvrir cette Audi au Musée permet d'examiner à loisir les détails aérodynamiques, les détails d'un design qui permet d'associer l'efficacité à une indéniable élégance, traitée avec sobriété, comme savent le faire les allemands. Désormais Audi a dépassé les 7 victoires acquises par Jaguar au Mans, et n'est plus qu'à un point de l'histoire Ferrari.

Ces succès sont aussi associés à la personnalité de pilotes hors du commun, à commencer par le danois Tom Kristensen, qui détient aujourd'hui, avec huit victoires, le record absolu. Partageant régulièrement le volant des Audi avec l'allemand Franck Biela et l'Italien Emanuele Pirro, c'est à ce trio européen qu'Audi doit une grande part de ses succès.

La Mancelle Amédée Bollée père, 1878

Confiée au Mans par la Direction des Musées de France, venue du Musée national de la voiture et du tourisme de Compiègne (fermé pour travaux), la plus ancienne voiture du Musée est un dinosaure de l'automobile. Revenue logiquement sur les lieux de sa naissance, elle révèle une conception d'avant-garde, notamment par sa direction à 2 pivots à géométrie variable.



C'est le 2^{ème} modèle conçu par le manceau et pionnier, Amédée Bollée. Son architecture reflète déjà une logique qui sera celle d'une majorité de véhicules durant le siècle suivant : moteur avant, transmission du mouvement par un arbre vers l'essieu arrière. Le « conducteur » est à l'avant et dispose d'un volant de direction.

Le moteur à vapeur est situé à l'avant, recevant la vapeur sous pression depuis une chaudière placée à l'extrême arrière, alimentée par l'autre homme à bord : « le chauffeur ».

Conservée dans un strict état d'origine, c'est une pièce maîtresse dans l'évolution de la locomotion individuelle.

La Chenillette Citroën type P17, 1931

Convaincu que les progrès de l'automobile sont alors suffisants pour qu'aucun obstacle terrestre ne s'oppose à sa progression, André Citroën applique les brevets du franc-comtois Kégresse pour faire réaliser des véhicules à chenille présentant une très forte aptitude au tout-terrain.



Après une traversée du Sahara, puis de l'Afrique durant les années 20, la « Croisière jaune » ou « Expédition Citroën centre-Asie » est considérée comme le point d'orgue de l'histoire de cette marque. L'expédition relie Beyrouth à Pékin au prix d'incroyables difficultés, et Citroën exploite le raid pour sa publicité comme aucun autre n'a osé le faire jusqu'alors.

Cette voiture est la seule authentique conservée par la marque après le retour des membres de l'expédition. L'équipe a tenté, au prix de plusieurs démontages complets, de lui faire traverser l'Himalaya.

La Socéma Grégoire 1952

Peu de temps après la deuxième guerre mondiale, l'application du principe de la turbine qui a révolutionné l'armement et qui apparaît dans l'aviation attire plusieurs constructeurs d'automobiles qui rêvent de progrès spectaculaires et d'un rendement énergétique meilleur.



Jean-Albert Grégoire, pionnier de la traction avant et de la carrosserie en aluminium, connu pour ses solutions audacieuses, présente au salon de l'automobile de Paris en 1952 ce prototype à turbine à propulsion mécanique (réducteur et boîte de vitesses électro-magnétique Cotal) aux roues arrières. Le carburant est du kérosène. Pour cette voiture, l'ingénieur fait réaliser chez Hotchkiss une carrosserie en aluminium extrêmement profilée, qui lui confère alors un record d'aérodynamique. Le coefficient de pénétration dans l'air, ou Cx, ressort à 0,20 (plus ce chiffre est bas, meilleur est le profil de la voiture) alors que les meilleures voitures atteignent en 2009 le chiffre de 0,25 !

C'est ce dessin semblant tout droit sorti d'un roman de science fiction qui inspira au dessinateur Franquin la fameuse « Turbo-traction » de Spirou, décapotée pour la BD.

Hispano Suiza H6C 1929 – carrosserie « Binder »

Cette marque au nom européen sonne aux oreilles des connaisseurs comme créatrice de modèles d'exception. Fondée par Marc Birkigt, un suisse aux origines suédoises initialement installé à Barcelone, d'où le nom de la marque, l'essentiel de la production se déroula en France, dans l'usine de Courbevoie, où la créativité des ingénieurs donna sa pleine mesure.



Forts d'une réputation de puissance, de robustesse et de performance, les moteurs élaborés pour l'aviation militaire de la grande guerre – voir la cigogne de « Guynemer » - ont conservé toutes ces qualités dans leur application automobile. Avec une telle technique, il alla de soi que la marque habilla les châssis des plus belles carrosseries, généralement signées des plus grands noms.

Prendre aujourd'hui le volant d'une Hispano, après celui d'une voiture populaire contemporaine, c'est vivre des sensations déroutantes sur les idées d'une époque !

Imposante, accusant plus de 2 tonnes sur la balance, cette voiture est dotée d'un moteur six cylindres de 8 litres de cylindrée, annonçant 46 chevaux fiscaux, et 170 chevaux réels développés... assortis d'un couple moteur impressionnant. Nervosité, silence, performance, freinage assisté très puissant, confort et grande souplesse caractérisent cette voiture hors normes, où même le maniement de la boîte semble superflu, puisque la 3ème vitesse – dernier rapport – peut s'accrocher dès 35 km/h et vous emmener à plus de 130 km/h. Le « Must » fait automobile conféra aux Hispano les destinations les plus nobles. Celle-ci fut propriété de l'ancien premier ministre grec Eleutherios Venizelos, exilé à Paris où il mourut. La consommation de carburant doit être considérée comme accessoire. Il n'est pas rare qu'elle atteigne 40 litres aux 100 km !

Annexe

Les infos pratiques

Période basse

Mars à mai et septembre à décembre : 11h – 17h – fermé le lundi et mardi

Période haute

Juin – juillet – août : 10h – 18h – 7 jours sur 7

Fermeture

Janvier et février, sauf vacances scolaires (toutes zones)

Fermé le 25 décembre et le 1^{er} janvier

Adultes à partir de 19 ans : 8 €

Adulte réduit (étudiant ; handicapé, sociétaire ACO, ANPE ; Sef) : 6 €

10 – 18 ans : 6 €

Jusqu'à 9 ans : gratuit

Tarif groupe :

Adulte : 6 €

Enfant : 3 €

Prestation « visite guidée » pour un groupe jusqu'à 40 personnes maximum : 100 €

Pour toute information et demande particulière : 02 43 72 72 24

Quelques Chiffres

4 000 m²

110 véhicules dont 52 ayant participé aux 24 Heures du Mans

Fréquentation annuelle : 52 000 visiteurs

Budget des travaux : 1 450 000 €

Scénographie : Xavier Leroux-Cauché et Jacky Le Gallée

Assistance à Maîtrise d'ouvrage : Lord Culture – Caroline Krumenacker

L'équipe du Musée des 24 heures-Circuit de la Sarthe

Président : Louis-Jean de Nicolay

Directeur : Hervé de Colombel

Directrice adjointe : Géraldine Fricard

Responsable des collections : Francis Piquera

Conseiller ACO : Hervé Guyomard

Chargée des relations publiques : Gaëlle Guillois

Assistante de Direction : Caroline Gaillat

Comptable : Marie-Noëlle Viros

Billetterie : Anissa Seiffoudine

Maintenance et entretien : Emmanuel Simon

Régie générale : Jacky Cronier

Contact Presse :

Agence COM'UN ANGE - Tel : 01 42 23 18 92 - Site Internet : www.comunange.com

Angélique Warain - 06 85 54 36 33 - angelique@comunange.com

Roseline Bourgeois – 06 17 58 24 62 – rose@comunange.com