MICHELIN
1906

dossier de presse

sommaire

communiqué	p. 3
press release	p. 5
plan de l'exposition	p. 7
extraits du catalogue de l'exposition	p. 9
notices d'œuvres	p. 21
listes des œuvres exposées	p. 28
catalogue de l'exposition	p. 42
programmation culturelle	p. 43
le Musée national de la voiture	p. 45
informations pratiques	p. 47
visuels disponibles pour la presse	p. 48
mécènes de l'exposition	p. 54
partenaires médias	p. 59

image de couverture :
Louis-Marie Schryver, *L'Arrivée du vainqueur* (détail), 1906, Musée national de la voiture © Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Franck Raux

communiqué

Vitesse

10 décembre 2021 - 28 mars 2022

Musée national de la voiture
Château de Compiègne
Place du Général de Gaulle,
60 200 Compiègne

Cette exposition est organisée par la Réunion des musées nationaux - Grand Palais et le Château de Compiègne

Après le succès remporté par *Concept Car – Beauté pure* en 2019-2020, le Musée national de la voiture du Château de Compiègne et la Rmn – Grand Palais programment en 2021 une nouvelle exposition consacrée à l'histoire de la locomotion.
Déployée dans les salles du château et mettant en relation les véhicules présentés avec les fabuleux décors royaux et impériaux, l'exposition *Vitesse* propose au public une réflexion sur l'attrait de l'être humain pour la vitesse, des origines de l'histoire des transports terrestres jusqu'à nos jours. Du char romain conservé dans les collections du Musée national de la voiture jusqu'aux véhicules de record les plus récents, elle offre à travers une cinquantaine de véhicules hippomobiles et automobiles, cycles et une centaine d'estampes, dessins, peintures et sculptures, un panorama de ce que le désir d'aller vite a inspiré aux créateurs les plus divers.

Le Musée national de la voiture du Château de Compiègne – premier musée de l'histoire dédié à la locomotion, créé en 1927 – expose l'un des wagons spécialement conçus pour l'empereur Napoléon III, dont une légende tenace rapporte qu'il aurait été en 1855 le premier souverain à atteindre la vitesse de 100 km/h à bord d'un train, entre Marseille et Paris. La célèbre *Jamais Contente* électrique, première automobile à être chronométrée en 1899 au-delà de ce même cap symbolique des 100 km/h, appartient également aux collections de Compiègne. Si la poursuite de la vitesse est présente dès les premières courses équestres, le XIXe siècle et les révolutions industrielles vont lui donner une dimension universelle, qu'illustreront plus tard les compétitions sportives internationales. Après les véloces véhicules hippomobiles du XIXe siècle, araignées aux quatre roues égales ou élégants sulkies en bois courbé, les automobiles conçues pour les rallies, la piste ou le record, incarneront pour la conscience collective cette recherche de célérité. L'efficacité aérodynamique et la légèreté y atteignent à une forme particulière de beauté où la performance, celle de la machine comme celle du pilote, s'apparentent à une quête de l'absolu.

Le propos de cette exposition est de retracer, grâce à quelques-uns des véhicules insignes jalonnant son histoire, l'évolution du concept de vitesse et le lien subtil qu'il entretient avec celui de modernité. Dès l'origine, ces performances ont profité, au-delà de l'ivresse des spectateurs, au perfectionnement

Ferrari, Ferrari 166 MM « Barchetta », Italie, 1949 (détail). Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection. 2021© Robert M.LeeTrust. All rights reserved.

des véhicules construits pour l'usage quotidien. Elles ont également été source d'inspiration pour nombre de créateurs.
Cet aspect est traité dans l'exposition, du tableau célébrant la victoire de Renault au G*rand-Prix de l'Automobile Club de France en 1906* jusqu'au cinéma qui, dès ses origines, a entretenu avec l'automobile une réelle complicité.

Un catalogue richement illustré et faisant appel aux meilleurs spécialistes des différents domaines est publié par la Rmn – Grand Palais.

.....

commissariat : commissaire général : **Rodolphe Rapetti,** conservateur général du Patrimoine - directeur des musées et domaine nationaux des Châteaux de Compiègne et Blérancourt,
Maria-Anne Privat, conservateur en chef du Patrimoine, Musée national de la voiture, Compiègne,
Richard Keller, conservateur en chef du Patrimoine, Musée national de la voiture, Compiègne
scénographe : Flavio Bonuccelli

.....

ouverture :
le château :
tous les jours de 10h à 18h (sauf le mardi). Fermeture le 25 décembre, le 1er janvier.
dernier accès à 17h15.

l'exposition :
tous les jours sauf le mardi, de 10h à 16h30. Dernier accès à 16h.

tarifs (incluant les collections permanentes) : 9,50 €, TR 7,50 €, tarif groupe 8 €
gratuit pour les moins de 26 ans, les adhérents des Sociétés d'Amis des musées nationaux des Châteaux de Compiègne et de Blérancourt et le 1er dimanche de chaque mois pour tous

accès : depuis Paris, autoroute A1, sortie n° 9 vers Compiègne Sud. SNCF Paris gare du Nord-Compiègne (40 mn environ)
depuis Lille, autoroute A1, sortie n° 10 à Arsy

informations et réservations :
information.compiegne@culture.gouv.fr
reservation.compiegne@culture.gouv.fr

publication aux éditions de la Rmn – Grand Palais, 2021 :

catalogue de l'exposition
- relié, 20 x 20 cm (à l'italienne), 232 p., 232 ill., 40 €

contacts presse :

presse nationale et internationale :
Rmn - Grand Palais
Florence Le Moing
florence.le-moing@rmngp.fr
Eva Bordini
eva.bordini@rmngp.fr
@Presse_RmnGP

presse régionale :
Musées et domaine nationaux du Château de Compiègne
Adeline Derivery
adeline.derivery@culture.gouv.fr
@ChCompiegne

MINISTÈRE DE LA CULTURE
Liberté
Égalité
Fraternité

CHÂTEAU DE COMPIÈGNE

cette exposition bénéficie du soutien de Motul, de la Carrosserie Lecoq et de Robert M. Lee Automobile Collection

MOTUL
CARROSSERIE LECOQ
ROBERT M. LEE AUTOMOBILE COLLECTION
ROBERT M. LEE TRUST

press release

Speed

10 December 2021 – 28 March 2022

Musée national de la voiture
Château de Compiègne
Place du Général de Gaulle,
60 200 Compiègne

This exhibition is organised by the Réunion des Musées Nationaux – Grand-Palais and Château de Compiègne

After the success of *Concept Car – Pure beauty* in 2019- 2020, the Musée national de la voiture du Château de Compiègne and the Rmn – Grand Palais are planning a new exhibition in 2021 on the history of locomotion.
Held in the rooms of the château and situating the vehicles on display among the fabulous royal and imperial décor, the *Speed* exhibition will invite audiences to explore humans' attraction to speed, from the origins of the history of land transport to the modern day. From the Roman chariot held in the collections of the Musée National de la voiture to the latest record-breaking vehicles, through some fifty horse-drawn vehicles and automobiles, cycles and around one hundred prints, it will offer an overview of the inspiration that a diverse range of creators have found in the desire for speed.

The Musée national de la voiture du Château de Compiègne – the world's first museum dedicated to locomotion, founded in 1927 – has on display one of the carriages specially designed for the emperor Napoleon III who, according to one enduring legend, was the first sovereign to reach the speed of 100 km/h aboard a train between Marseille and Paris in 1855. The famous electric car *Jamais Contente* (Never Satisfied), the first automobile to be clocked above this symbolic milestone of 100 km/h in 1899, also features among the collections at Compiègne. While the pursuit of speed has endured since the earliest horse races, the 19th century and the industrial revolution gave it a universal dimension, as would later be illustrated by international sporting competitions. After the rapid horse-drawn vehicles of the 19th century, "spiders" with four equal-sized wheels or elegant curved-wood "sulkies", automobiles designed for rallies, tracks or records would embody this search for celerity in the collective conscience. Aerodynamic efficiency and lightness have reached a unique kind of beauty whereby the performance of machine and driver alike belong to a quest for the absolute.

Through some of the emblematic vehicles that have defined its history, this exhibition aims to look back at the way the concept of speed has evolved and its subtle links with the notion of modernity. Since the beginning, beyond their exhilarated spectators, these performances have drawn on the perfection of vehicles built for everyday use. They have also been sources of inspiration for a host

Ferrari, Ferrari 166 MM « Barchetta », Italie, 1949 (detail). Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection. 2021© Robert M.LeeTrust. All rights reserved.

of creators.
This aspect will be explored in our exhibition, from the painting celebrating Renault's victory at the 1906 French Grand Prix to the cinema, which has maintained close ties with the world of automobiles since its origins.

A richly-illustrated catalogue, with contributions from the top specialists in a variety of fields, is published by the Rmn – Grand Palais.

.....
curator: Chief Curator: **Rodolphe Rapetti**, General Heritage Curator - Director of Museums and National Estates of the Châteaux de Compiègne and Blérancourt,
Maria-Anne Privat, Chief Heritage Curator of the Musée national de la voiture, Compiègne,
Richard Keller, Chief Heritage Curator of the Musée national de la voiture, Compiègne,
scenographer: Flavio Bonuccelli
.....

opening hours:
the palace:
every day from 10 am to 6 pm (except Tuesday). Closed on 25 December and 1 January Last admission at 5.15 pm.

the exhibition:
open every day, except Tuesdays, from 10 am to 4.30 pm. Last admission at 4 pm

prices: (including permanent collections): €9.50, concessions €7.50, group rate €8
free for under-26s, Friends of the Musées Nationaux des Châteaux of Compiègne and Blérancourt and on the first Sunday of each month for everyone

access: from Paris, A1 motorway, exit 9 towards Compiègne Sud. SNCF Paris Gare du Nord-Compiègne (about 40 minutes)
From Lille, A1 motorway, exit 10 to Arsy

published by the Rmn – Grand Palais:

exhibition catalogue
- 20 x 20 cm, 232 p., 232 ill., 40 €

press contacts:

national and international press:
Rmn - Grand Palais
Florence Le Moing
florence.le-moing@rmngp.fr
Eva Bordini
eva.bordini@rmngp.fr
@Presse_RmnGP

regional press:
Musées et domaine nationaux du Château de Compiègne
Adeline Derivery
adeline.derivery@culture.gouv.fr
@ChCompiegne

information and reservations:
information.compiegne@culture.gouv.fr
reservation.compiegne@culture.gouv.fr

MINISTÈRE DE LA CULTURE
Liberté
Égalité
Fraternité

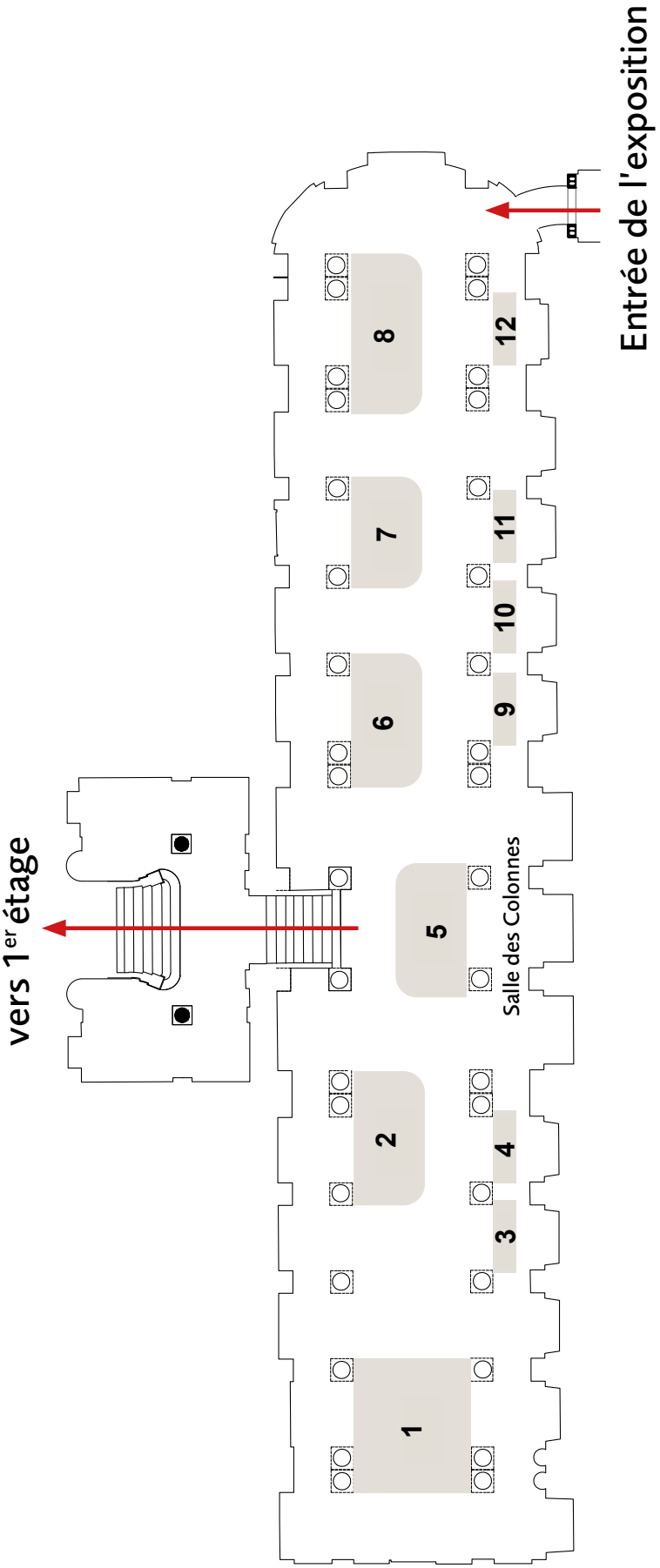
CHÂTEAU DE COMPIÈGNE

this exhibition is organized with the support of Motul, la Carrosserie Lecoq and Robert M. Lee Automobile Collection

MOTUL
CARROSSERIE LECOQ
ROBERT M. LEE AUTOMOBILE COLLECTION
ROBERT M. LEE TRUST

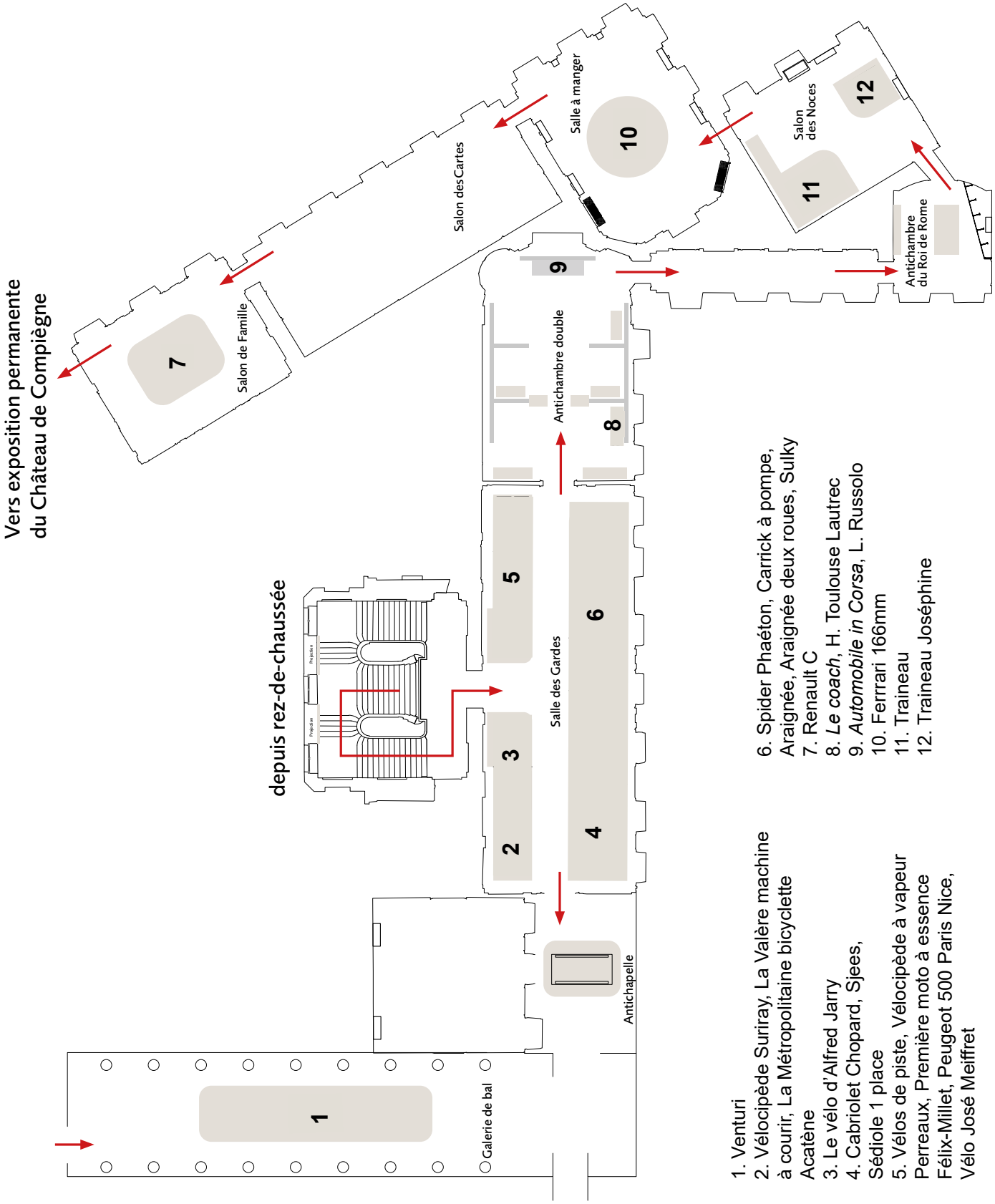
plan de l’exposition

rez-de-chaussée



1. Bugatti 5C
2. Lotus 33
3. Gnome Rhône 175 bol d’or
4. DS Malterre 175 AMC
5. Bentley Blower
6. Maserati 250F
7. Talbo Lago
8. Mercedes W154
9. Koekler Escoffier 1000
10. Jonghi 350 Double arbre
11. Peugeot 500M2
12. Alcyon 350 Zurcher

premier étage



1. Venturi
2. Vélocipède Suriray, La Valère machine à courir, La Métropolitaine bicyclette Acatène
3. Le vélo d'Alfred Jarry
4. Cabriolet Chopard, Sjees, Sédiole 1 place
5. Vélos de piste, Vélocipède à vapeur Perreaux, Première moto à essence Félix-Millet, Peugeot 500 Paris Nice, Vélo José Meiffret
6. Spider Phaéton, Carrick à pompe, Araignée, Araignée deux roues, Sulky
7. Renault C
8. *Le coach*, H. Toulouse Lautrec
9. *Automobile in Corsa*, L. Russolo
10. Ferrari 166mm
11. Traineau
12. Traineau Joséphine

extraits du catalogue de l'exposition

Vitesse

À chaque heure, tu frôleras l'arbre de vie et l'arbre de science auxquels tu ne dois pas toucher… C'est dangereux. À ta place, de temps à autre, je sortirais en voiture mécanique. Ah ! si Adam avait possédé une voiture mécanique !

Maurice Renard, *Le Docteur Lerne, sous-dieu*, 1908

De même qu'elle rejoint le jeu, le hasard, la vitesse rejoint le bonheur de vivre et, par conséquent, le confus espoir de mourir qui traîne toujours dans ledit bonheur de vivre. C'est là tout ce que je crois vrai, finalement : la vitesse n'est ni un signe, ni une preuve, ni une provocation, ni un défi, mais un élan de bonheur.

Françoise Sagan, *Avec mon meilleur souvenir*, 1984

Dans une lettre au comte de Grignan, Mme de Sévigné écrivait le 26 novembre 1670 : « Monsieur le Grand et le maréchal de Bellefonds courent lundi dans le bois de Boulogne sur des chevaux vites comme des éclairs. » « Vite », aujourd'hui plus souvent adverbe, était alors principalement adjectif. Cette image devenue usuelle, par laquelle la célérité d'un corps se mouvant dans l'espace est comparée à l'éclair, phénomène qui jouxte le surnaturel puisque perçu anciennement en tant que manifestation divine, illustre bien la différence de nature que présente la vitesse par rapport à ce que l'on pourrait appeler l'état natif de notre comportement. Si l'on considère que l'homme est né moyennement rapide, il paraît évident que, dès l'invention des premiers véhicules, il s'est approprié la vitesse du cheval. L'histoire de la locomotion relie généralement cette démarche à des considérations strictement pratiques. L'histoire est souvent triviale. Nous voudrions croire – et c'est ce à quoi s'attache cette exposition – que dans sa quête de vitesse l'homme a cherché tout autant, et peut-être plus, à combler sa soif d'absolu qu'à satisfaire un souci d'efficacité.

Plusieurs des étymologies du mot « vite » établissent un lien avec la vue : est vite ce qui est si rapide que seul le regard peut s'en saisir. La vitesse est facteur d'immatérialité : elle permet d'échapper à une forme de lourdeur qui nous est inhérente, en nous plaçant physiquement dans une situation où le temps, l'espace sont perçus en dehors des contingences, voire abolis. La vitesse, à certains égards, nous projette dans un monde abstrait. Quoi d'étonnant à ce que la machine, lorsqu'elle fera son apparition sur les routes, devienne son alliée naturelle ?
Il n'est pour s'en convaincre que d'observer les premières représentations de la vitesse automobile telles qu'elles apparaissent au début du XXe siècle. […]

La vitesse est toujours proche de l'enfer et, dès avant les dieux, le diable avait fait son chemin dans son évocation. Une lithographie datant de 1899 et intitulée Vertige montre le conducteur d'une voiture bleue roulant à plein régime, coiffé d'un casque où se dressent deux petites cornes. Vêtu du classique manteau de fourrure des pilotes, il jette à travers ses lunettes un regard concupiscent sur une passagère élégante dont l'écharpe flotte au vent, ravie face à l'abîme qui s'ouvre devant elle dans le tumulte de l'air et du moteur surchauffé. La vitesse, fruit défendu : si les sept péchés capitaux existaient encore aujourd'hui, nul doute qu'elle serait considérée comme le huitième. Satan ne l'a pas quittée. […]

Cette extranéité de l'être plongé au cœur de la vitesse trouvera son expression majeure, du moins en ce qui concerne son exploitation littéraire et artistique, en elle-même révélatrice d'une évolution plus profonde de la pensée, dans la radicalité de certains des mouvements dits d'avant-garde

apparus au début du XXe siècle, et en particulier dans le futurisme. […]

En 1907, Octave Mirbeau inaugure avec La 628-E-8 la description du paysage vu depuis une voiture selon une succession d'images qui à bien des égards évoque un spectacle de Loïe Fuller, tout en présageant la peinture des futuristes : « La plaine paraît mouvante, tumultueuse, paraît soulevée en énormes houles, comme une mer. Que dis-je… La plaine paraît folle de terreur hallucinée… Elle galope et bondit, s'effondre tout à coup, dans les abîmes, puis remonte et s'élance dans le ciel… Et elle tourne, entraînant dans une danse giratoire ses longues écharpes vertes, et ses voiles dorés… Les arbres, à peine atteints, fuient en tous sens, comme des soldats pris de panique … »

Robert de Flers et Armand de Caillavet déclareront au moment même de la sortie du roman de Mirbeau : « Depuis qu'on circule en automobile, ce ne sont plus les gens qui regardent les paysages : ce sont les paysages qui regardent les gens. »
Dès les premières pages de son livre, Mirbeau considère l'automobilisme comme une « maladie mentale ». La « vitesse mécanique » de la voiture engendre une « vitesse névropathique » : lorsqu'il quitte son véhicule, l'automobiliste, accoutumé au rythme de la route, ne peut profiter pleinement de la halte qu'il s'est accordée et où tout lui paraît trop lent. Mirbeau est à la frontière de deux mondes. L'automobile est encore pour l'écrivain, qui, il faut le signaler, confie le plus souvent le volant à son mécanicien, une « maison roulante », et la vitesse, bien qu'elle fournisse à l'œil un spectacle nouveau, n'est pas encore pour lui une fin en soi.

Elle le sera, bien plus tard, pour Françoise Sagan, chez qui l'on retrouve cette beauté convulsive du paysage déformé, mais en écho à l'être intérieur : « Elle aplatit les platanes au long des routes, elle allonge et distord les lettres lumineuses des postes à essence, la nuit, elle bâillonne les cris des pneus devenus muets d'attention tout à coup, elle décoiffe aussi les chagrins : on a beau être fou d'amour, en vain, on l'est moins à deux cents à l'heure. » […]

La relation entre mécanique et art s'avèrera, sous des formes diverses, fertile tout au long du XXe siècle. Elle s'illustrera notamment, parallèlement au futurisme, chez Kupka et Picabia, ainsi que chez Duchamp. František Kupka considérait ainsi qu'il appartenait au peintre ou au sculpteur de rechercher dans l'autonomie de leur art un équivalent de la « forme organique » à laquelle aboutissait le mécanicien dans la « production des forces ». L'idée de vitesse assimilée à une sorte d'extase mécanique n'est jamais très loin de ces préoccupations. L'engin mécanique sera considéré comme un organisme vivant, « avec ses poumons et son cœur d'acier, son système vasculaire de caoutchouc et de cuivre, son innervation électrique », permettant d'atteindre aux exploits de la célérité inouïe, seule susceptible avec l'alcool et les paradis artificiels de conduire l'être humain à la démesure créatrice. […]

Moins d'un demi-siècle après que Baudelaire a commenté Constantin Guys, Filippo Tommaso Marinetti publiait son Manifeste du futurisme, d'abord en Italie puis quelques semaines après en France, dans Le Figaro du 20 février 1909. La vitesse et son corollaire, l'objet cinétique, allaient se trouver au centre d'un nouveau système esthétique, comme en témoigne ce passage aujourd'hui célèbre « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux, tels des serpents à l'haleine explosive… une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que La Victoire de Samothrace. » […]

Il ne manquait à la vitesse, déjà valeur poétique suprême, que d'être sacrée en 1916 par Marinetti comme religion nouvelle dans son manifeste La Nuova religione della velocità, qui comporte notamment une description des joies automobiles. L'auteur y expose que, par la vitesse, l'homme acquiert enfin « un des caractères de la divinité : la ligne droite ». Ecrit dans le contexte de la guerre, ce texte reprend la thématique du manifeste de 1909, mais entend dépasser les questions strictement esthétiques pour échafauder une « nouvelle religion morale de la vitesse » par laquelle

l'homme serait libéré de la morale chrétienne. Se mouvoir à grande vitesse y est considéré comme un équivalent de la prière. Pour la première fois, un lien entre vitesse et pureté y apparaît : « La vitesse, écrit Marinetti, trouvant son principe dans la synthèse intuitive de toutes les forces en mouvement, est naturellement pure. » […] La quête de la pureté esthétique dans la vitesse sera une des tentations de l'art du XXe siècle, comme en témoigne l'exposition d'Yves Klein et Jean Tinguely « Vitesse pure et stabilité monochrome » en 1958, où furent présentées plusieurs machines composées quant à leur principe de disques bleus tournant rapidement sur un axe. La même année, Tinguely et Paolo Vallorz concevaient une voiture de course qui prit part aux 24 Heures du Mans.

Basée sur un châssis de 4 CV Renault, elle faisait appel au polyester pour sa carrosserie extrêmement légère. L'emploi courant de l'expression « vitesse pure » est, semble-t-il, à peu près contemporain du développement des concepts, au demeurant assez vagues, de « poésie pure » et de « littérature pure » qui feront florès au milieu du XXe siècle. Produit de la démesure humaine, la vitesse qui se démocratise est alors perçue comme une zone de pureté absolue, une abstraction où l'homme échappe à l'espace et au temps pour rejoindre la griserie du néant, ainsi que l'a figuré l'illustrateur Rob Roy dans cette aquarelle où une voiture réduite à ses seules roues fonce à toute allure sous un ciel composé des couleurs primaires : le vide mental que procure la vitesse appelle à une recomposition du réel. […]

Le comportement de l'automobile, témoin et amplificateur du rythme intérieur, présente alors bel et bien pour la sensibilité humaine une rupture avec l'expérience commune, un en-dehors par rapport à la réalité tangible. […] L'accroissement des facultés sensorielles procuré par la grande vitesse a été décrit à maintes reprises par ceux qui s'aventurent dans cette région mystérieuse, proche de l'extase, au sens religieux du terme, et du niveau supérieur de conscience qu'elle comporte. […]
Par la vitesse seule, l'automobile est parvenue à reconquérir une forme de connivence entre l'engin mécanique et celui qui le conduit, connivence en quelque sorte naturelle dans la conduite hippomobile, où la familiarité entre le cheval et le meneur produit une élégance suprêmement intuitive du mouvement animal policé par le dressage, y compris dans les évolutions lentes. Ce processus historique s'est accompli très graduellement, au fil des progrès techniques de la machine, en un demi-siècle. […]

L'accroissement de la vitesse depuis l'invention de l'automobile est l'une des données majeures de l'histoire de la locomotion au XXe siècle. Avec la machine apparaît l'idée d'une célérité, qui, d'une certaine manière, pourrait devenir illimitée, surhumaine, ce dont témoigne l'épisode futuriste évoqué plus haut, où se confondent temps et devenir. On peut ainsi considérer le siècle dernier comme un âge d'or de la vitesse, où l'on a cru, dans une sorte de fuite éperdue, à la possibilité d'une progression pratiquement infinie. Il serait à cet égard loisible d'établir de nombreuses comparaisons entre les moyennes en compétition des années 1900 et celles des dernières décennies.

Mais il est encore plus significatif de prendre en compte ce que nous appellerons l'accélération interne à ce phénomène, durant la période 1950-1970. Ainsi, la moyenne maximale enregistrée lors des 24 Heures du Mans passe de 204, 202 km/h en 1962 à 230,103 km/h en 1966. Cet écart spectaculaire, où en quatre ans s'accomplissait une progression qui auparavant aurait pris plusieurs décennies, et que d'ailleurs l'on n'observerait plus aujourd'hui, fut certes permis par une nouvelle réglementation autorisant des cylindrées plus élevées. Mais il implique également un extraordinaire effort de la part des concepteurs des véhicules, effort qui parfois relève tout autant de la capacité d'imagination que des strictes compétences d'ingénierie. […]

Cet espoir, bien évidemment illusoire, d'une progression vers une vitesse illimitée est contemporain des premiers événements de la conquête spatiale, du développement de la science-fiction et de la démocratisation de l'automobile. Issue du progrès technique, la vitesse mécanique est devenue un mythe abstrait qui, dans le monde actuel où toute célérité tend à la dématérialisation, est appelé à rejoindre peu à peu – comme en témoigne d'ailleurs cette exposition même – le domaine de

l'histoire et, de ce fait, les rayonnages de la bibliothèque.

Il n'est guère surprenant que l'âge d'or que nous évoquons corresponde à une acmé du stylisme automobile. L'objet cinétique est d'autant plus beau qu'il s'efforce d'échapper à la lenteur. La recherche d'aérodynamisme, souci majeur des grands carrossiers, est à l'origine de quelques-unes des créations esthétiques les plus marquantes des XXe et XXIe siècles, qu'il s'agisse de chefs-d'œuvre inconnus, dont certains ne dépasseront pas le stade de la planche à dessin, ou de mythes populaires comme la DS Citroën.

La « ligne » d'une carrosserie, lorsqu'elle s'efforce de minimiser la résistance à l'air, rejoint le souci de fluidité qui est celui du pilote dans le dessin de ses trajectoires, nécessité technique productrice de beauté. Elle rejoint également la solution mécanique marquée par l'élégance, elle-même alliance de rationalité et d'instinct. La technologie n'entre en poésie que lorsqu'elle devient surannée. Elle représente la part concrète de l'objet automobile idéal, à la fois dans le projet et dans sa réalisation. La vitesse constitue sa part abstraite, suggérée par sa ligne, qui même à l'arrêt touche à la grâce. Elle demeure de tout temps profondément poétique, au sens où elle incarne une recherche d'absolu.

Rodolphe Rapetti

La passion de la vitesse du XVIIe au XIXe siècle

Dans son *Histoire du XIXe siècle*, Jules Michelet explique en 1872 : « Un des faits aujourd'hui les plus graves, les moins remarqués, c'est que l'allure du temps a tout à fait changé. Il a doublé le pas d'une manière étrange ». Dans plusieurs publications, Christophe Studeny montre l'impact de l'augmentation progressive de la vitesse hippique, hippomobile, puis vélocipédique, à vapeur et automobile, bouleversant les repères de l'espace et du temps « entraînant l'Europe dans l'accélération du quotidien ».
Ce n'est toutefois pas de cette vitesse dont nous allons parler, mais plutôt de celle décrite par Charles-Augustin Sainte-Beuve dans *Volupté* en 1834 : « L'ivresse d'abord de se sentir mouvoir indolemment d'un essor rapide à l'encontre de la destinée ; l'orgueil naïf d'être regardé, envié, le long des villages sur le devant des maisons, par ceux qui demeurent. » Le sentiment ou l'impression de vitesse sont des sensations toutes relatives, qui émeuvent ou saisissent l'un en laissant l'autre insensible. Il existe mille vitesses différentes, changeant selon les êtres et au fil des siècles, selon les pratiques sociales, la mode et les évolutions technologiques, ce qui est encore plus vrai quand on se penche sur le goût et le plaisir de la vitesse… hippomobile.
D'abord réservée à une classe privilégiée et caractérisée par quelques véhicules symboliques, comme le cabriolet, cette vitesse est crainte et condamnée, mais elle fascine, tandis que la multiplication des véhicules légers la rend accessible à une élite bourgeoise plus nombreuse. Les modes anglaises introduisent alors le sportsman, le coaching, les courses de trot. L'ivresse de la vitesse s'empare des courses, des challenges et des paris.

Le plaisir de mener un attelage pour ressentir la vitesse naît quand apparaissent des voitures plaisantes à conduire. François Ier est ainsi impatient de prendre les guides d'un coche italien que lui a offert le duc de Mantoue en 1540. Louis XIII apprécie aussi l'exercice, bien que le cheval demeure dominant et que « les chevauchées rapides se limitent à des circonstances choisies ». Le 25 février 1616, le souverain conduit ainsi un petit carrosse pendant plus d'une lieue sur la route de Tours ; le 7 juillet 1617 à Ponthierry, il mène au grand trot un carrosse à quatre places jusqu'à la forêt de Fontainebleau. D'après Henri Lemoine, « le roi [Louis XIII] devint un excellent cavalier, très hardi, aimant aussi à conduire à quatre chevaux toujours au galop ». Louis XIV s'inscrit dans cet héritage : il mène régulièrement et aime aller vite. […]

La cour est aussi friande de courses attelées sur la glace et la neige. Les courses de traîneaux apparaissent pendant le règne de Louis XIII, mais connaissent un engouement certain sous les règnes suivants. Louis XV est un meneur passionné et téméraire, dirigeant son traîneau à toute vitesse. […]
Les filles de Louis XV partagent cette passion. Autrichienne, Marie-Antoinette aime les courses de traîneaux, dont Mme Campan se fait l'écho dans ses *Mémoires*, mais celles-ci sont devenues impopulaires et la reine y renonce. Les courses de traîneaux dont Joséphine semble éprise sont remises à la mode sous le Premier Empire, tandis que naissent les traîneaux poussés par des patineurs, tout aussi rapides que dangereux.[…]
Dès la fin du XVIIIe siècle, l'engouement véloce vient d'outre-Manche. Dans son *Journal*, le duc de Croÿ consigne ses galops et ses trots en calèche rapide, son fils en cabriolet, ainsi que ses essais d'une voiture anglaise légère et commode.
Leurs clients aimant la vitesse, les carrossiers imaginent donc toutes sortes de véhicules légers et maniables , tandis que de nouvelles races de chevaux font leur apparition à partir du milieu du XVIIIe siècle. […]

Symbole de cette appétence nouvelle pour la vitesse, le cabriolet devient le véhicule à la mode du siècle des Lumières. Cette « espèce de chaise ou petit char découvert » connaît un étonnant engouement, ainsi qu'en témoigne ce dialogue entre Cartouche et Mandrin : « Depuis ce temps, tout est cabriolet, frisures, coiffures, ajustements de perruques, tout prend le goût du cabriolet ». Les jeunes maîtres mêmes veulent un cabriolet. […]

Le cabriolet a plusieurs dérivés, comme la chaise hollandaise, sorte de cabriolet de fantaisie, ou la sédiole, dont la mode culmine dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. À ces véhicules s'ajoutent « les guigues, les carricks, les bockays, les phaëtons… [qui] sont des équipages légers et lestes comme ceux qui les conduisent. Il faut que la mode soit un tyran bien despote pour avoir mis en vogue des équipages si fragiles qu'un homme raisonnable n'y monte sans réfléchir qu'il touche peut-être à sa dernière heure ». Mais la vitesse enivre « ces jeunes gens qui, en redingote angloise, en bottes angloises, avec un chapeau anglois, suivi d'un jockey anglois dans un wiski à l'angloise passent et repassent dans toutes les rues de Paris et vont comme s'ils alloient à la conquête du monde ». […]
Le cabriolet est mal-aimé en raison de sa vitesse. Il faut le canaliser : René d'Argenson est le premier, en sa qualité de lieutenant de police, à prendre des mesures contre ce type de voiture. Certes, celui-ci est souvent maladroitement et imprudemment mené, mais il symbolise aussi une vitesse accrue, rendue possible par sa légèreté et des chevaux plus rapides. Au-delà du véhicule, la vitesse nouvellement acquise effraie – elle est bruyante et dangereuse.[…] Il faut donc maîtriser son attelage et se maîtriser dans son désir de vitesse. […] Le XIXe siècle continue donc d'aller vite, mais cette vitesse hippomobile, que d'autres innovations techniques viennent talonner, se veut élégante et maîtrisée. […]

Dans un article désormais célèbre paru en 1899, Pierre Giffard pressent que « nous voici au seuil d'un siècle qui verra l'homme se séparer du cheval. Ce sera la fin d'une collaboration vieille de plusieurs millions d'années ». L'ivresse de la vitesse s'empare du cycle, de la moto et de l'automobile, dont les courses se développent avec succès dans la seconde moitié du XIXe siècle et au début du siècle suivant. L'homme pressé est bridé par la limite du galop et la force du cheval, malgré l'évolution des races.

Maria-Anne Privat

Toujours plus vite...
Performances croisées de 1889 à 1955

L'envie d'aller toujours plus vite, à cheval, en voiture attelée, a suscité des innovations appelées aujourd'hui bicyclettes, motos et automobiles, qui ont rapidement amélioré leurs performances grâce à des compétitions sans cesse plus hardies. Dans les années 1890-1900, ces véhicules s'insèrent dans les calendriers et spectacles sportifs naissants, diffusés par plus de cinq cents nouveaux journaux spécialisés dans toute la France. Ces nouveaux champions, recordmen et recordwomen , optimisent les limites de techniques qui atteignent leur apogée dans les années 1950. De nouvelles performances se multiplient jusqu'à nos jours, sur des machines transfigurées par l'aérodynamique. Aux études en soufflerie s'ajoutent l'utilisation de nouveaux matériaux, la diversification des sources d'énergie, le recours à des techniques inédites et l'intégration de nouvelles données telles que la sécurité et l'environnement. Elles subissent néanmoins des phénomènes de ruptures et de confrontations comparables à ceux qui ont marqué l'adoption de ces nouvelles machines par le XXe siècle.
Ce texte propose d'explorer quelques-unes des joutes mécaniques et humaines des premières décennies de ce siècle qui révèlent tout particulièrement comment la quête de la vitesse a croisé et sublimé les moyens de locomotion.

Nées dans les coulisses de l'histoire des compétitions et des records, ces joutes donnent lieu à des prouesses étonnantes, alimentées par la rage de vaincre. De la victoire de la bicyclette en 1889 au triomphe éphémère de Stirling Moss au Grand Prix d'Angleterre en 1955, chaque confrontation apporte un éclairage différent à cette quête incessante, source d'émotions pour les acteurs comme pour les spectateurs de ces exploits.

La « machine à courir » de 1817, connue sous le nom de draisienne, ouvre une nouvelle ère de la vitesse. Pour la première fois, un individu peut répondre à son envie d'aller plus vite, sans attelage. Ce sport aristocratique popularisé par la bicyclette dans les années 1890 offre des perspectives inédites. L'invention du moteur constitue un apport décisif à cette conquête où vitesse et liberté ne tarderont pas à se conjuguer.
Le moteur libère de l'effort physique et conduit à des performances aux limites sans cesse repoussées. La barre des 100 km/h est franchie pour la première fois par une voiture en 1899, par une moto en 1904, celle des 200 km/h est dépassée par une moto en 1907, par une voiture deux ans plus tard. Ces vitesses, qui ne sont plus à la portée des amateurs, suscitent le rêve et cultivent l'admiration pour de « nouveaux héros ». Devenus des professionnels doués et entraînés, ceux-ci brisent régulièrement de nouveaux records, tandis que les machines conçues pour ces exploits sont optimisées en permanence. De nouvelles structures sont créées pour organiser ce besoin de dépasser, ou le concurrent, ou ce qui a été atteint auparavant.
Des organismes internationaux et des infrastructures spécifiques (vélodromes et autodromes) voient le jour dès cette époque où l'ampleur et la cadence des progrès de la vitesse sont stupéfiantes.

Richard Keller

Paul Morand et la vitesse : exégèse d'un lieu commun

S'il est un lieu commun en matière de littérature, c'est bien l'association de l'écrivain Paul Morand à la vitesse […]

La plus célèbre image de Paul Morand est sans conteste cette prise de vue qui le montre au volant d'une Bugatti Type 35 en combinaison immaculée de pilote, visage souriant et fier, au pied de la tour Eiffel. Il est bien difficile de faire l'histoire de cette image dont la datation même est délicate. Seule sa signification est univoque : l'homme au volant de son bolide au pied de l'emblème de la puissance industrielle et du rayonnement français. Le plus célèbre écrivain du moment, au volant de la plus rapide voiture française, dans le premier pays du monde. Champions du monde !
Le sommet du style 1925 en littérature chez Morand, c'est bien sûr L'Europe galante, où l'écrivain innove et fait, comme le dit Jean Cocteau, « jazzer la langue française ». Déjà, le rythme, la syncope, la vitesse s'affirment comme sa marque de fabrique. La Glace à trois faces, nouvelle brève qui ouvre le recueil, est le portrait recomposé par trois femmes amoureuses du même homme. Le héros échappe aux conventions sociales et morales, aime des femmes sans distinction de classe ou de nationalité, et trouve la mort au volant de son bolide lancé à pleine vitesse : « Un martinet qui volait bas était venu le frapper, comme une pierre, entre les deux yeux. À centre trente à l'heure, il avait perdu connaissance. » […]

Pour Morand, l'homme en automobile cherche dans le mouvement l'assouvissement du désir et de la possession des paysages et des pays. Grâce à « la traction mécanique ; aujourd'hui […], c'est le voyage et non plus l'amour qui est devenu la grande force excentrique des temps modernes ». Une substitution qui forme déjà la trame de La Glace à trois faces et donne l'une des clés interprétatives de la vitesse dans l'œuvre de Morand. « S'il est un thème récurrent, écrit Michel Collomb, dans toute l'œuvre de fiction de Morand, c'est bien celui de la "mort de l'amour". » Ainsi, en littérature, la vitesse tue l'amour. […] Morand fait de la vitesse le dissolvant d'une réalité pesante qui est son propre passé, ce XIXe siècle empesé de réalisme et de naturalisme d'où il vient. Cette prose du trans-rhodanien possède peu d'équivalents en littérature. […]

Dans la vitesse, il faut bien voir la mobilité sociale dans un monde transformé par la fin des empires et l'emprise croissante de l'industrie et du capitalisme. D'ailleurs, Morand appartient bien à une élite nouvelle, en ascension, celle du mérite (le concours) et du talent (le succès littéraire). C'est ce dont atteste très indirectement le commentaire du duc de Doudeauville, président du Jockey Club, lorsque la candidature de l'écrivain au club très select fut blackboulée : « Heureusement que nous sommes encore quelques-uns ici, disait-il, à ne pas croire aux mérites individuels. » Ainsi, Morand est propulsé par la vitesse de sa propre mobilité sociale. Lorsqu'il écrit « la vitesse a 100 ans », le centenaire qu'il célèbre est en définitive l'arrivée sur la scène de l'histoire de la classe à laquelle il appartient, la bourgeoisie. Mais, par ailleurs, il s'alarme. Car la vitesse, c'est désormais la foule, la démocratie, le collectivisme. « La très grande vitesse, écrit-il, ressemble en outre au communisme en ce qu'elle tue l'individuel. »

L'accélération efface l'individu c'est-à-dire l'artiste, voire l'art : « La vitesse tue la forme. […] La vitesse tue aussi la couleur : le gyroscope, quand il tourne au plus vite, fait du gris ! Regardons la peinture moderne : gris, vert-de-gris, gris-noir, Braque, Picasso, Juan Gris, Derain, Vlaminck : couleur de torpilleur, de train blindé, de châssis. » Comme en littérature où la vitesse a tué l'amour, en art elle tue formes et couleurs. Ainsi, ce culte apparent de la vitesse est, en définitive, profondément ambigu et balancé. La phrase conclusive du texte dit toute cette hésitation :
« Aimons la vitesse, qui est le merveilleux moderne, mais vérifions toujours nos freins. »
Sans se départir de son « darwinisme rudimentaire », héritage de l'ère du positivisme dont il provient, Morand perçoit l'avènement d'un temps nouveau plein de périls. […]

Olivier Bosc

Le char romain du Musée national de la voiture : vrai ou faux ?

Les courses de chars bénéficiaient dans l'Antiquité d'un grand prestige et furent le sport par excellence à Rome pendant plusieurs siècles. Elles avaient leurs héros, les auriges, qui devenaient de véritables idoles. Les courses les plus prestigieuses étaient celles des quadriges. Ces chars étaient très légers pour aller vite, ce qui les distinguait des chars de triomphe ou de guerre, plus lourds. Le char de course antique est mieux connu, ses représentations ou ses descriptions permettent d'en comprendre la structure. Ces quadriges ont fasciné et leur évocation comme l'imaginaire qu'ils ont nourri, ont évolué au cours des siècles. […]

Le XVIIIe siècle, marqué par les découvertes archéologiques, entretient le mythe des courses de chars qu'interprètent notamment Carle Vernet, Girardet et Berthault à la fin du XVIIIe siècle. Les chars figurés sont très hauts à l'avant, longs et richement ornés, pendant que les représentations d'Apollon sur son char dans la course du soleil, enrichissent les arts décoratifs : le dieu trône aussi sur des chars à l'avant élevé et au décor opulent. La course et la représentation de la vitesse forment le thème principal de plusieurs œuvres célèbres du XIXe siècle : Janet-Lange peint ainsi *Néron disputant le prix de la course de chars* en 1855, tandis que la violence de la vitesse constitue le sujet principal du *Circus Maximus* de Jean-Léon Gérôme en 1876, de la Course de chars d'Alessandro von Wagner et de celle d'Ulpiano Checa y Sanz en 1890. Si la hauteur de l'avant des chars peints est plus modeste, ils offrent un riche décor sculpté doré et argenté. La fin du XIXe siècle aime le spectacle des courses de chars, au Salon mais aussi dans les hippodromes, et multiplie les publications savantes. C'est dans ce contexte, où l'archéologie et l'histoire jouent aisément avec l'imaginaire, qu'Henry d'Allemagne, collectionneur et historien, reconstitue, à partir d'éléments métalliques antiques, le char romain qu'il donne au musée national de la Voiture en 1927, sans préciser toutefois son usage. […]

Ce char fut présenté à l'Exposition universelle de 1889 à Paris, puis à l'Exposition rétrospective des moyens de transport organisée dans le cadre de l'Exposition internationale de Milan en 1906, dont Henry d'Allemagne présidait la section française. Auteur du guide de l'exposition, celui-ci admet, dès la présentation du char : « Il est à peine besoin d'ajouter ici que ce char n'est qu'une reconstitution aussi exacte que possible qui a été faite à l'aide de bronzes antiques. »
Lors de l'analyse de ces derniers par le laboratoire du musée du Louvre en 1968, Max Terrier, alors conservateur du musée national de la Voiture, évoque en introduction « l'inévitable part d'interprétation et même d'arbitraire que comporte toute restitution qui n'a pu devenir que plus apparente après quatre-vingt-quatre ans ». […]

Maria-Anne Privat

166 MM « Barchetta » 1949 : la première Ferrari victorieuse aux 24 Heures du Mans

Mécanicien, pilote, chef du département compétition d'Alfa Romeo (la célèbre Scuderia Ferrari), puis constructeur, à partir de 1940 sur base FIAT, de ses propres automobiles de sport et de course, ainsi peut-on résumer les débuts d'Enzo Ferrari, l'un des personnages les plus célèbres de l'histoire automobile. […]

Le modèle 166 fit sensation lors de sa première présentation au Salon de Turin 1948, où il fut amplement commenté par les chroniqueurs spécialisés comme la voiture la plus évoluée du moment. Sa carrosserie rompait avec la ligne générale des véhicules de l'immédiat après-guerre, où roues et phares étaient encore rapportés sur le corps central et traités stylistiquement en tant qu'éléments distincts. Inauguré en 1946 par Pinin Farina à partir d'un châssis Alfa Romeo 6C 2500, repris en 1947 toujours par Pinin Farina sur la Cisitalia 202, et à nouveau l'année suivante par Riva dans ses modèles Sport, notamment sur châssis FIAT 1100, ce type de carrosserie appelé à révolutionner l'esthétique automobile trouvait avec la Ferrari 166 MM son exemple le plus éloquent, en raison notamment des succès du modèle en course. Dessinée par Carlo Felice Bianchi Anderloni et construite dans ses ateliers milanais (Carrozzeria Touring), la carrosserie de la 166 MM repose sur un réseau de tubes métalliques de faible diamètre formant ossature et autorisant, malgré la finesse de la feuille d'aluminium utilisée, la réalisation d'une enveloppe unitaire et compacte d'une légèreté extrême (d'où l'appellation Superleggera), qui englobe les organes du véhicule. La présentation du modèle 166 au Salon de Turin lui valut le sobriquet nautique de « Barchetta », tant sa ligne paraissait surprenante par rapport aux canons de l'époque, l'ingénieur et journaliste Giovanni Canestrini allant jusqu'à trouver sa forme « déconcertante ».
La 166 MM, et en particulier l'exemplaire présenté ici, est un jalon historique pour Ferrari et pour la course automobile en général, dans la mesure où l'on verra s'imposer à partir de 1948 la marque au cheval cabré dans un grand nombre de compétitions de niveau international, mettant fin à la suprématie des firmes nées avant-guerre et prescrivant des conceptions techniques nouvelles. En 1949, Ferrari triomphe avec ce modèle, pour ne citer que les épreuves d'endurance les plus importantes, à la Targa Florio le 20 mars, aux Mille Miglia le 24 avril (d'où le sigle « MM » accolé à la désignation du type), aux 24 Heures du Mans le 26 juin, puis aux 24 Heures de Spa-Francorchamps le 10 juillet. […]

La Barchetta présentée ici, icône de l'art automobile et de l'esprit de vitesse, demeure comme un des témoignages les plus significatifs de cette conception et comme un des véhicules les plus importants de l'histoire.

Rodolphe Rapetti

Rob Roy, peintre de la vitesse. Le fonds du Musée national de la voiture

Le Musée national de la voiture a bénéficié en 2020 d'un important don d'un fonds de trois cent cinquante-trois œuvres graphiques de Rob Roy, accompagné de documents et d'archives, accordé par ses enfants, Hubert de la Rivière, président de l'Association des Amis de Rob Roy, Agnès Flamand, Sylvie de la Rivière, Dominique le Mairie, Patricia de la Rivière. Le fonds comprend plusieurs parties montrant la diversité de l'œuvre de cet artiste qui a tant aimé croquer sur le vif. Ainsi, il réunit plusieurs carnets d'esquisses, des petits dessins à peine ébauchés à la mine de plomb ou plus aboutis au stylo à bille bleu, des aquarelles réalisées sur le motif, d'autres peintes quelques années plus tard, nécessairement empreintes d'interprétation. Si Rob Roy a réalisé des œuvres en tant qu'artiste, le fonds inclut aussi des dessins et des aquarelles qu'il a exécutés en tant qu'illustrateur, destinés à la publication dans plusieurs journaux et revues avec lesquels il a collaboré tout au long de sa carrière.
Parmi ces œuvres se trouve le portrait de Stirling Moss qui comparait la course automobile à la peinture, ce qui ne pouvait que plaire à Rob Roy. Robert de la Rivière, dit Rob Roy, abandonne alors progressivement le milieu de la course automobile, Moss et Juan-Manuel Fangio, dont il fit aussi le portrait, figurant parmi les derniers représentants d'un monde qui, des années 1920 aux années 1950, l'enthousiasma tant.
Rob Roy, c'est d'abord l'histoire d'un passionné de dessins, de croquis pris sur le vif, d'aquarelles et de courses. Son œuvre évoque une époque glorieuse du sport automobile quand amateurs et professionnels se côtoyaient, quand la photographie ne parvenait pas encore techniquement à capter la sensation de vitesse, qui, fantastique et grisante « comme le vertige, comme la fièvre », fascine Rob Roy, même s'il s'enflamme aussi pour le courage des pilotes, l'ambiance des courses et de leurs coulisses, le bruit des moteurs et la mécanique. […] Dès l'âge de seize ans, Rob Roy prend ainsi le volant de la Rochet-Schneider paternelle. Son service militaire lui permet d'approfondir ses connaissances en mécanique et de s'intéresser à la moto. […] Rob Roy réalise son rêve : il acquiert enfin avant la guerre une « vraie » Bugatti et parcourt les routes de France avec ses amis pilotes. […]

Sa passion pour Bugatti l'amène à croquer les modèles de cette marque mythique en pleine vitesse et à illustrer son histoire à travers de nombreuses planches. Sa fascination pour les tanks Bugatti transparaît dans la manière dont il représente le duel entre Voisin et Bugatti au Grand Prix de l'ACF de Tours en 1923, le tank dépassant son concurrent en plein virage, ou encore celui entre Mercedes et Bugatti au Grand Prix de Monaco en 1936, dont les enjeux sont aussi politiques. […] « Ses dessins, aux couleurs franches, réalistes et vibrants, à la gloire de l'automobile et de ses champions représentent l'âme même des courses. » Le sport automobile s'épanouit dans l'entre-deux-guerres quand les circuits deviennent plus sinueux, les moteurs plus puissants et les freins plus performants. Rob Roy est le témoin de cet âge d'or à travers plusieurs courses emblématiques, notamment les 24 Heures du Mans, considérées comme la course d'endurance la plus prestigieuse au monde. L'artiste traduit l'ambiance des stands, l'effervescence des ravitaillements, la joie des vainqueurs mais aussi les tragédies. Chaque année est illustrée par un ou plusieurs dessins détaillant les équipements, les records, les performances. […] Si l'artiste s'intéresse aux vainqueurs, il n'ignore pas pour autant les épisodes tragiques, les abandons, les déceptions, les accidents. Il sait traduire l'intensité des moments qui précèdent un drame. Les années 1920-1950 ont vu l'épanouissement des grands pilotes dont Rob Roy est parvenu à deviner la flamme et la combativité. […]

Rob Roy s'inscrit certes dans la lignée des Ernest Montaut, Harry Eliott, Cecil Aldin, Andrew Ritchie et autres Maurice Biais, mais il est plus qu'un illustrateur. Ses contemporains, Raymond Gid, Leonetto Cappiello ou René Vincent, traduisent automobile et vitesse avec monumentalité, voire disproportion, tels des jaillissements sauvages et conquérants. L'œuvre de Rob Roy se rapproche davantage de certains dessins de Géo Ham. Mais si ce dernier se fait souvent l'interprète de bolides rugissants, conduits par des pilotes cheveux au vent, tels les plus beaux fiancés de la mort, pour paraphraser Pierre Gascar, Rob Roy transcrit plutôt une ambiance : il sent la course,

la fait résonner et vibrer ; il en traduit l'odeur, le bruit, les défis et les dangers, le suspense et les malheurs. Son œuvre aux multiples visages, du croquis pris sur le vif au dessin plus travaillé, de l'aquarelle réalisée dans la foulée d'une course ou, plus tard, dans un style plus précis, riche en détails, respire l'amitié qu'il a nourrie pour les pilotes et exalte la passion qui l'a animé sa vie durant pour ces cylindrées et l'atmosphère des courses mythiques dont les couleurs flamboyantes de son œuvre nous font revivre l'effervescence. […]

Maria-Anne Privat

notices d’œuvres

Jean-François Chopard
caisse de cabriolet à cul de singe
France, vers 1760
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Cette caisse de cabriolet au décor de bouquets de fleurs porte l’estampille de Jean-François Chopard, menuisier en carrosserie resté célèbre pour plusieurs publications. Dans son *Recueil de suites gravées de harnais et voitures à cheval* (Paris, vers 1750) et ses Modèles de voitures en deux suites (Paris, 1766), l’auteur reproduit sur deux planches un cabriolet analogue au modèle du musée. Celui figurant sur la planche 17 présente une caisse au même décor et aux lignes similaires, modérément chantournées, ornée de sculptures aux volutes délicates.

Chopard propose plusieurs modèles de cabriolets aux décors plus ou moins élaborés, avec ou sans capote. La caisse conservée au musée, dont l’arrière arrondi lui vaut l’appellation « à cul de singe », présente des ferrures de fixation à l’arrière qui maintenaient autrefois un soufflet. Le cabriolet reposait sur de longues soupentes portées par deux grandes roues et était doté de deux brancards pour l’atteler à un cheval. L’accès s’effectue par une petite portière dite « à la Toulouse » placée à l’avant. Roubo précise « qu’on en fait d’autres dont il n’y a que le devant qui s’ouvre dans les moulures, sans emporter rien des côtés, ce qui est beaucoup mieux que de couper les panneaux de côté ». Il est possible d’augmenter la profondeur de la caisse par des joues, ou ailes, « qu’on ôte quand on le juge à propos », comme c’est le cas pour l’exemplaire du musée.

Le cabriolet connaît au cours du XVIIIe siècle un grand succès, autant à la ville qu’à la campagne. Le *Journal des dames et des modes* le prescrit. Cette voiture est toutefois appréciée autant que condamnée parce que, légère et menée par son propriétaire, elle peut aller vite et provoquer de nombreux désagréments.

Louis-Guillaume Perreaux
Vélocipède à vapeur
France, 1871
prêt du château-musée du domaine départemental de Sceaux, Sceaux

Louis-Guillaume Perreaux (1816-1889) est un esprit fertile, inventeur d'un bateau sous-marin à air comprimé, d'un canon… et en 1868 d'un « vélocipède à grande vitesse », présenté à l'Exposition universelle de Vienne en 1873. Il crée la première moto à roue arrière motrice. Un moteur à vapeur remplace finalement le moteur électrique annoncé en 1870.

À la différence du vélo Michaux (1861) et de la première « moto » à essence de Daimler (1885), le cadre de cette moto est en tube. Les roues sont à rayons métalliques, de tension réglable par écrous, et non en bois. Cette invention précoce favorise considérablement la vitesse (35 km/h) et la sécurité, à une époque où le frein est encore un accessoire en option !
Perreaux se tourne vers les tricycles en 1878, suivi par De Dion-Bouton & Trépardoux (1885) et Léon Serpollet (1889) qui utilisent également des moteurs à vapeur avant que le moteur à explosion ne s'impose après 1894.

La Souplette
Bicyclette en bois courbé
France, 1897
prêt du musée d'Art et d'Industrie, Saint-Étienne

La mode des vélos en bois vient des États-Unis dans les années 1890. Ces vélos offrent des avantages en légèreté, en souplesse et en absorption des vibrations.
La Souplette (11 kg) est entièrement en frêne, à l'exception des pièces de liaison soumises aux plus fortes contraintes (tubes de fourche, boîte de pédalier…). Elle s'inspire des chaises en bois courbé de l'ébéniste et industriel allemand Michael Thonet (« chaises bistrot ») où d'autres essences de bois tendent à remplacer le métal et à promouvoir leur élégance.

Mühlbacher
Private Road Coach
Paris, vers 1880-1890
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Les meneurs adeptes d'une pratique sportive souhaitent retrouver les sensations de la vitesse de la conduite sur route. Ils achètent alors d'anciens *stagecoaches* ou en font fabriquer de nouveaux. La caisse de ces *private road coaches* est plus robuste. Ces amateurs fortunés ouvrent de nouvelles lignes régulières entre diverses villes pour le plaisir de mener.
La recherche du record de vitesse les entraîne dans des entreprises audacieuses, comme celle, rapportée par Le Figaro illustré en 1892, entre Paris et Trouville. À bord du véhicule se trouvent notamment Thomas Suffern Tailor, William G. Tiffany et James Gordon - Bennett Jr. qui finança les premières courses… automobiles.
Les mondes de l'attelage et de l'automobile se côtoient ; la duchesse d'Uzès en est un des principaux acteurs : grand meneur (à six chevaux), elle est aussi la première femme à obtenir son permis de conduire… une automobile, un break Delahaye aujourd'hui conservé au Musée national de la voiture à Compiègne.

Ce *private road coach* appartient à cette catégorie de véhicules. Il porte la marque de l'un des plus grands carrossiers du XIXe siècle, Mühlbacher dont l'entreprise fut fondée à Paris par Georges-Geoffroy Mühlbacher au 14 rue de la Planche. En 1889, le Guide du Carrossier qualifie cette maison de la « plus ancienne et la plus grande de Paris ».

Million et Guiet
Araignée
fin du XIXe siècle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

L'araignée appartient à la famille des voitures américaines. C'est une voiture légère et sportive, dotée de quatre grandes roues qui lui donnent une allure arachnéenne. Si ce type de voitures ne rencontre d'abord qu'un succès relatif en Europe, l'engouement croissant pour les courses de trot d'une part, une appétence plus affirmée pour la vitesse d'autre part leur font connaître une certaine audience auprès d'une clientèle séduite par la conduite sportive. Les carrossiers français inscrivent donc les voitures américaines à leur catalogue. Million-Guiet est de ceux-là. L'entreprise est fondée à Lyon en 1852 avant de s'installer à Paris et de s'intéresser au marché américain dès le début des années 1860.
L'araignée du musée présente une petite caisse, dont le siège est équipé d'un dossier à balustres ; quatre grandes roues, de couleur rouge comme le train, encadrent l'assise. Légère, faite pour aller vite, elle n'offre aucun décor superflu.
Un modèle similaire est représenté, avec son meneur en costume, sur le tableau *Mountain Boy*.

Jacques-Émile Blanche (1861-1942)
Arrivée d'un coach débouchant d'une avenue de Hyde-Park
vers 1900
huile sur toile
H : 54 ; L : 87 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
don de l'artiste en 1933

Jacques-Émile Blanche, peintre, graveur et écrivain français, a grandi dans une demeure ayant appartenu à la princesse de Lamballe. Il se forme à la peinture dans l'atelier d'Henri Gervex et acquiert une bonne réputation de portraitiste. Fils d'un célèbre médecin aliéniste, il fréquente très tôt le Paris intellectuel et mondain.
Les nombreux écrits qu'il a laissés font de lui un des plus extraordinaires mémorialistes du XXe siècle.

Louis-Marie Schryver (1862-1942)
L'Arrivée du vainqueur
1906
huile sur toile
H : 42 ; L : 60 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
dépôt du musée d'Orsay

Louis-Marie Schryver, qui expose au Salon de 1880 à 1928, se forme d'abord dans l'atelier de Philippe Rousseau, peintre de paysages et de scènes de genre. Il obtient une médaille de bronze à l'Exposition universelle de Sydney en 1879, puis une médaille d'or à l'Exposition universelle de Paris en 1900. S'il tire ses thèmes de prédilection de la vie quotidienne à Paris – il peint notamment de nombreux tableaux montrant des marchandes de fleurs –, il excelle aussi dans l'art du portrait.
Au début du XXe siècle, il s'intéresse à la course automobile, dans un style influencé par l'impressionnisme.

Ce tableau célèbre la victoire de Ferenc Szisz, pilote français d'origine hongroise, sur Renault lors du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1906. Lors de cette épreuve, Szisz triompha devant les pilotes les plus renommés de l'époque : Nazzaro, Lancia ou Cagno, pour ne citer que les plus célèbres. La Renault que l'on voit ici était animée par un moteur quatre-cylindres de 12000 cc.

Bentley
Bentley 4 ½-litre, supercharged
Grande-Bretagne, 1930
roadster biplace
H : 163 ; L : 450 ; l : 175 cm
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection

Avec cinq victoires dérochées aux 24 Heures du Mans entre 1924 et 1930, Bentley acquiert une enviable notoriété sportive. Pourtant, malgré cette aura, la société fondée par Walter Owen Bentley en 1919 doit faire face à de graves difficultés financières au lendemain du krach de Wall Street.

C'est donc à titre personnel qu'Henry Birkin, pilote victorieux dans la Sarthe en 1929, va mener à bien un projet en marge de l'entreprise. Il développe une version spéciale de la 4½-litre dans ses propres ateliers à l'enseigne de Birkin & Co, à Welwyn Garden City. Le moteur quatre-cylindres de sa 4½-litre Supercharged a la particularité d'être suralimenté par un compresseur Roots fiché en figure de proue, ce qui lui vaut le surnom de « Blower Bentley » en raison de l'afflux d'air insufflé.
Le développement, la fabrication et l'engagement de cette 4½-litre Supercharged sont financés par Miss Dorothy Paget, une riche et bienfaitrice héritière qui s'est impliquée dans les courses hippiques, l'élevage et l'entraînement de chevaux. Admiratrice de la culture russe, la mécène s'est aussi préoccupée du sort des réfugiés russes en France en finançant une maison de retraite à Sainte-Geneviève-des-Bois, en Île-de-France.

La 4½-litre Supercharged participe à plusieurs épreuves en 1929, notamment au Tourist Trophy, mais pas aux 24 Heures du Mans car, pour être admis au départ, un modèle doit pouvoir attester d'une production de cinquante exemplaires minimum. Pour satisfaire le souhait de son ex-pilote, Walter Owen Bentley – pourtant hostile au projet – accepte de lancer la fabrication de cinquante-cinq voitures. Vingt-six d'entre elles sont habillées en torpédo pour la course, tandis que les autres sont traitées de manière plus touristique. C'est le cas du roadster qui porte le numéro de série SM 3909, carrossé en 1930 par la firme J. Gurney Nutting & Co. Ltd.

Pour ce modèle, le carrossier réalise un tour de force en transformant une automobile taillée pour la compétition en une grande routière racée et efficace. Si toute la partie avant conserve le style abrupt du modèle de course, la partie arrière est traitée dans un souci de fluidité que l'on retrouve dans la poupe affilée, ou encore dans les ailes arrière comme suspendues dans le sillage de la machine.
Après le coup d'éclat de cette version Blower, la situation s'aggrave chez Bentley. L'entreprise est mise en liquidation en juillet 1931, puis rachetée par le fonds d'investissement British Central Equitable Trust derrière lequel se cache Rolls-Royce.

Moto Koehler-Escoffier 1000
« Monneret »
1935
prêt du musée de l'automobile Henri Malartre, Rochetaillée-sur-Saône

Exemplaire unique, cette moto fut construite en 1935 par Raymond Guiguet. Celui-ci avait déjà conçu une première version à quatre tubes d'échappement en 1927 , qui avait décroché un record à 175,61 km/h deux ans plus tard. Grâce à son absorption par Monet & Goyon, Guiguet dispose de nouveaux moyens financiers. Il modifie le moteur au niveau de la culasse, de l'alimentation et du graissage, avec deux tubes d'échappement, pour atteindre 78 CV à 8000 t/mn avec du méthanol. Équipée d'une nouvelle fourche, la moto est confiée à l'intrépide Georges Monneret, victorieux au championnat de France de 1933 en 350 cm^3 et à celui de 1934 en 250 cm^3 et 350 cm^3.

Le coureur arrache un record du monde du kilomètre en départ arrêté (ce qui est courant), mais aussi en arrivée arrêtée à 113,20 km/h au printemps 1935. D'autres succès suivront sans que ce pilote, pourtant chevronné, ne réussisse jamais à mener la machine « à la limite », ce qui en dit long sur la qualité de sa mécanique.

Venturi
Venturi VBB-3
Monaco, 2016
Maquette de la voiture électrique du record du monde
H : 165 ; L : 1130 ; l : 110 cm
Monaco, Venturi

La firme Venturi a vécu plusieurs vies. Son histoire commence au Salon de l'Automobile de Paris 1984, quand deux passionnés y exposent une berlinette de grand tourisme baptisée « Ventury » : Gérard Godfroy le designer et Claude Poiraud l'ingénieur. La Manufacture de Voitures de Sport (M.V.S.) voit le jour en mai 1985 et se lance dans la fabrication des Venturi (avec un « i ») qui se poursuivra jusqu'en 1996.

Après une période entre parenthèses, la marque Venturi ressuscite à l'instigation de Gildo Pastore en juillet 2001. L'entrepreneur monégasque repart d'une feuille blanche. Deux ans avant Tesla, Venturi axe sa communication sur les énergies propres et il développe plusieurs prototypes recourant à l'énergie électrique. La renaissance de Venturi est rythmée par des missions qui sont des aventures humaines autant que technologiques.

La première mission est lancée en septembre 2009 avec le projet « Jamais Contente », ainsi baptisé en souvenir à la voiture utilisée par Camille Jentazy en 1899. 110ans plus tard, la Venturi VBB-2, développée en partenariat avec l'Ohio State University, atteint 487 km/h sur le lac salé de Bonneville. Sa chaîne de traction électrique est alimentée par une pile à combustible. En août 2010, la le projet *Jamais Contente* se poursuit. Venturi revient dans l'Utah, cette fois avec la VBB-2.5, version évoluée et équipée d'un pack batterie conventionnel. La nouvelle fusée sur roues monégasque est chronométrée à 495 km/h de moyenne sur 1 km dans les deux sens, avec une pointe à 515 km/h.

En septembre 2016, avec son partenaire The Ohio State University Center for Automotive Research, Venturi Automobiles établit un nouveau record de vitesse dans la catégorie « plus de 3,5 tonnes » avec la Venturi VBB-3, la version la plus aboutie du véhicule. Grâce aux 2 200 kW (3 000 ch) distribués aux quatre roues, le pilote Roger Schroer atteint 549 km/h, établissant un nouveau record du monde FIA jamais égalé depuis.

liste des œuvres exposées

42 véhicules (hippomobiles, cycles, motos et autos), 77 art graphiques (dessin, aquarelles, lithographies, photos, fusain et pastel), 5 films (extraits), 10 peintures, 4 sculptures

cette liste est établie selon l'ordre des œuvres dans l'exposition

Reconstitution XIXe siècle - Char romain
fin XIXe siècle
140 x 203 x 142 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

William Wyler
Ben Hur
1959
film

Enseigne (en deux parties)
fin XIXe siècle
70 x 53 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Mercedes
Mercedes W 154
Allemagne, 1939
monoplace de Grand prix
125 x 460 x 185 cm
Mulhouse, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf

Talbot-Lago
Talbot-Lago T26C
France, 1948
monoplace de Grand prix
105 x 450 x 155 cm
Rochetaillée-sur-Saône, musée Henri Malartre

Maserati
Maserati 250F
Italie, 1957
monoplace de Formule 1
120 x 425 x 148 cm
Mulhouse, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf

Bentley
Bentley 4 ½-litre, supercharged
Grande-Bretagne, 1930
roadster biplace
175 x 450 x 163 cm
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection

Larry Semon
Kid Speed
1924
film

Lotus
Lotus Mk33 R9
Grande-Bretagne, 1963
monoplace de Formule 1
95 x 395 x 165 cm
Mulhouse, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf

Bugatti
Bugatti 35C
France, 1927
biplace de course
110 x 370 x 134 cm
Nice, collection particulière

Peugeot
Peugeot 500m², Motocyclette, Grand Prix de France
France, 1926
motocyclette
120 x 90 x 40 cm
Saint-Andiol, collection Ecurie Nougier

Jonghi
Jonghi 350 à double ACT
France, 1934-1938
motocyclette
120 x 200 x 90 cm
Saint-Andiol, collection Ecurie Nougier

Koehler-Escoffier
Koehler-Escoffier 1000
France, 1935
motocyclette des records
100 x 220 x 80 cm
Rochetaillée-sur-Saône, musée Henri Malartre

Alcyon
Alcyon 350 GP Zürcher
France,1935
motocyclette
120 x 200 x 90 cm
Issoire, collection Brionnet

DS Malterre
DS Malterre 175 AMC
France, 1953
motocyclette
120 x 200 x 60 cm
Issoire, collection Brionnet

Gnome et Rhône
Gnome et Rhône 175 Bol d'Or
France,1956 (reconstitution 2008)
motocyclette
115 x 210 x 70 cm
Réau, Musée aéronautique et spacial Safran

Derny
Derny d'entraînement, type « Bordeaux-Paris »
France, env.1949 -1952
motocyclette
110 x 190 x 60 cm
Aubervilliers, Motul

Louis Feuillade
Les vampires
1915
film muet

George Archainbaud
Thirteen women
1932
film

Géo Ham (1900-1972)
Duel de vitesse
circa 1930
technique mixte sur panneau
200 x 202 cm
Paris, collection Hervé Poulain

Jean-François Chopard
Caisse de cabriolet à cul de singe
vers 1760
156 x 160 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Vérone
Sédiole
début du XIXe siècle
165 x 412 x 140 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Hollande
Sjees
dernier quart du XVIIIe siècle
175 x 185 x 185 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Bail Jeune
Stanhope Phaéton
Paris, vers 1880
180 x 160 x 250 cm
Compiègne, collection Jacques Dumont

Moreau (fabricant de voitures américaines à Moulins)
Spider phaéton
fin du XIXe siècle
220 x 153 x 225 cm
Bézancourt, collection Michel Leroy

Million et Guiet
Araignée
fin du XIXe siècle
162 x 255 x 160 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Peters et Sons, classé MH en 2003
Carrick à pompes des haras nationaux
seconde moitié du XIXe siècle
240 x 160 x 240 cm
Saint-Lô, haras national
Classé au titre des monuments historiques en 2003

Sulky/Araignée à deux roues
France, vers 1880
150 x 150 x 310 cm
Chantilly, musée du cheval

Sulky en bois d'hickory
France, modèle de 1920, réalisation 1960
bois
80 x 280 x 132 cm
Grosbois, musée du trot

Sulky, structure en aluminium
Finlande, vers 1980
bois et aluminium
50 x 280 x 120 cm
Compiègne, société des Courses

Bicyclette « La Valère » - Machine à courir
France, 1893
125 x 201 x 43 cm
Compiègne, Musée national de la voiture, dépôt au musée d'Art et Industrie de Saint-Etienne

La Souplette, Bicyclette en bois courbé
France, 1897
100 x 173,5 x 44 cm
Saint-Etienne, musée d'Art et d'Industrie

Paul Guignard
Vélo de piste
France, 1904
100 x 170 cm x 55 cm
Milan, collection particulière

Jules-Pierre Suriray
Vélocipède de courses à roulements à billes
France, 1869-1870
128 x 157 x 62 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

La Métropole
Bicyclette Acatène
France, 1898
106 x 184 x 45 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture, don de M. Metivet

Louis-Guillaume Perreaux
Vélocipède à vapeur
France, 1871
114 x 160 x 60 cm
Sceaux, Château-musée du domaine départemental de Sceaux

Félix Millet
Millet MT
France, 1897
motocyclette à essence
120 x 200 x 90 cm
Dijon, lycée technique Hippolyte Fontaine

Peugeot
Peugeot « Paris-Nice »-350
France, 1914
motocyclette légère
120 x 200 x 90 cm
Sochaux, musée de l'Aventure Peugeot

Georges Paillard
Vélo de piste Georges Paillard
France, 1949
93 x 152 x 43 cm
Saint-Etienne, musée d'Art et d'Industrie

Cycles Gitane
Vélo de record de José Meiffret
France, 1962
104 x 157 x 48 cm
Nice, musée national du Sport

Luigi Russolo
Automobile in corsa
1913
huile sur toile
106 x 140 cm
Paris, Centre Pompidou, musée national d'Art moderne

Jacques Callot
Course de chars sur la place Santa Maria Novella à Florence
1621-1622
eau forte
5.3 x 7.7 cm
Paris, Petit Palais, musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris

Denis Diderot et Jean Le Rond d'Alembert
Encyclopédie. Menuisier en voiture, sellier carrossier, charron
Paris, 1751-1780 [1760], pl. XV

Jacques-Raymond Lucotte, Berard (graveur)
Chaise ou cabriolet
dernier tiers du XVIIIe siècle
35 x 44,5 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Apollon sur son char
XIXe siècle
bronze ciselé et doré
28 x 43 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Jonny Audy (c.1800-1876)
Le prince président menant son phaéton
vers 1851
aquarelle
22,6 x 43 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Jonny Audy (c.1800-1876)
Première course de trot attelé avec départ simultané
vers 1870
aquarelle gouachée
35 x 55 cm
Grosbois, musée du trot

Gustave David (1824-1891)
Impétueuse
vers 1890
lithographie
52 x 68 cm
Grosbois, musée du trot

Nathalie de Golejenski
Uranie
vers 1930
bronze
69 x 28 x 40 cm
Grosbois, musée du trot

Henri de Toulouse-Lautrec (1864-1901)
Souvenir de la promenade des Anglais
1880
huile sur toile
60 x 71 cm
Paris, Petit Palais

Henri d'Ainecy, comte de Montpezat (1817-1859)
Américaine
1851-1853
lithographie
66 x 79 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Mountain Boy
fin du XIXe siècle
huile sur toile
80 x 110 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Course entre un phaéton et un phaéton automobile
début du XXe siècle
51,5 x 89 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Louis-Ferdinand Malespina (1874-1949)
Trotteur attelé en sulky
début du XXe siècle
aquarelle
47 x 64 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Scott Leighton
The Pacing Wonder Little Brown Jug of Chicago Ills. Record : 2.11 ¾
1886
lithographie
33 x 43,5 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Eugène-Charles-François Guérard (1821-1866)
Les Traîneaux. Bois de Boulogne
1857
lithographie, rehauts d'aquarelle
34 x 44 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Martinus, Martinus-Antonius Kuytenbrower, dit (1821-1897)
Hortense Schneider aux guides d'un petit duc
1874
huile sur toile
45 x 80 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Boris ou Boris O'Klein, Arthur Klein, dit (1893-1985)
Ben Hur
1929
lithographie
42 x 60 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

William Nicholson (1873-1949)
Four-in-Hand
1898
bois gravé
21 x 30 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Henri de Toulouse-Lautrec (1864-1901)
L'Automobiliste
1898
lithographie
37 x 26 cm
Paris, Bibliothèque de l'Institut national de l'histoire de l'art, collections Jacques Doucet

Petit sac tissé, Course automobile
1928
basse lice. Laine et taffetas (intérieur)
Paris, Mobilier national

Ecole brésilienne
Primeira Exposiçào de Automobilismo e auto propulsào. Automovel Club do Brazil
vers 1925
affiche
74 x 53 cm
Nevada, Reno, Collection Lee

Phil May, Philip May, dit
Mazerati 250F in speed
vers 1957
pastel
33 x 44.3 cm
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection

Carlo Demand
Le Mans 1955
1955
fusain
61 x 89 cm
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection

André Auroc (1850-1932)
Coupe Gordon-Bennett
1905
sculpture en argent massif, reposant sur un support en plâtre déposé dans un socle en marbre vert
50 x 60 x 20 cm
Paris, Automobile Club de France

Charles Maurin, Jean-Baptiste-Joseph-Antonin-Charles, dit (1856-1914)
Course d'automobiles
Vers 1904
lithographie
22 x 51 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Bevaux
Dans la nuit
début du XXe siècle
lithographie
64 x 50 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Ernest Montaut (1878-1909)
Au mont-Ventoux en 1904
1904
lithographie
43 x 87 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Achille Butteri
A tout allure !
début du XXe siècle
lithographie
58 x 78 cm encadrée
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

La course
vers 1900
lithographie
36 x 28 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

P.-R. Cuyp
Cycliste et motocycliste sur la piste du vélodrome
début du XXe siècle
38 x 102 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Louis-Marie Schryver (1862-1942)
L'Arrivée du vainqueur
1906
huile sur toile
42 x 60 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Fernel, Ferdinand Fernel, dit (1872-1934)
Course automobile
début du XXe siècle
lithographie
51 x 99,4 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Ernest Montaut (1878-1909)
Vertige
1899
lithographie
47 x 65 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

L'Enfance de l'automobile
début du XXe siècle
gouache et craie sur carton
33 x 28 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Ernest Montaut (1878-1909)
L'Allumage moderne Magnéto Lavalette Eisemann
1900
lithographie, rehauts de gouache
84,4 x 45,5 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

René Hausson
Rendez-vous avec la mort (à propos de José Meiffret)
1956
huile sur bois
30 x 40 cm
Nice, musée national du Sport

Sem, Marie-Joseph-Georges Goursat, dit (1863-1934)
Rivalité homme-cheval contre automobile
début du XXe siècle
lithographie
35 x 48 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Pierre-André-Michel Falké (1884-1947)
Moto en course
début du XXe siècle
lithographie
58 x 78 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

L'Automaboul
édition de 1906
imprimé
37 x 28 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Frederick Gordon Crosby (1885-1943)
BlueBird. Daytona Beach
1933
aquarelle, gouache et pastel
50 x 70 cm
Belgique, collection particulière

Jacques-Henri Lartigue (1894-1986)
L'Auto déformée
1912
tirage photographique
24 x 30 cm
Paris, médiathèque du Patrimoine, donation Jacques-Henri Lartigue

Rob Roy (1909-1992)
Bugatti de Maurice Rost après son accident aux 24 Heures du Mans de 1931
1982
30,5 x 23 cm
aquarelle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Louis Chiron de l'écurie Ferrari vainqueur sur Alfa Romeo au Grand Prix de l'Automobile Club de France à Monthléry en 1934
1975
56 x 40 cm
aquarelle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Le Comte Czaykowski bat le record du monde de l'heure sur le circuit de l'Avus à Berlin en 1933 sur Bugatti
1987
aquarelle
56 x 42 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Bugatti au Grand Prix de la Baule en 1928
1960
aquarelle
40 x 28 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Grand Prix Bugatti 1928 aux 24 Heures du Mans
1990
aquarelle
40 x 28 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
La Nouvelle Bugatti tank 57G équipée d'un moteur huit-cylindres à compresseur pilotée par Jean-Pierre Wimille au Mans en 1937
1939
aquarelle
51 x 33,5 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Robert Benoist au Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1935
1938
aquarelle
54 x 32 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
La Nouvelle Bugatti conduite par Robert Benoist à Montlhéry en 1935
1936
crayon noir et rehauts de blanc
36 x 26 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Lehoux évite la Bugatti en feu du comte de Czaykowski à Monza en 1933
1950
aquarelle
30 x 24 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Louis Chiron sur Bugatti type 35 en 1925
1975
aquarelle
38 x 27 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Fagioli au volant de la nouvelle Mercedes en 1934
1938
aquarelle
27 x 19 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Caracciola sur Mercedes à l'occasion de la coupe Van der Bilt en 1938
1960
aquarelle
40 x 30 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Scaron sur Simca Gordini au Bol d'Or de 1948
1948
aquarelle
49 x 34 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Duel entre Talbot, Alfette et Maserati
1948
aquarelle
33,5 x 38 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Perrin sur Velocette au Grand Prix de Grenoble de 1945 (dédicacée par le pilote)
1946
aquarelle
36 x 27 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Portrait de Stirling Moss
1956
14 x 21 cm
aquarelle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Monneret sur la 500 cc3 A3S
1948
aquarelle
51 x 34 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Hans Stuck vainqueur au Grand Prix de Suisse en 1934
1934
aquarelle
32 x 24 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Fangio sur Ferrari à Monaco en 1957
1968
crayon noir et blanc
24 x 32 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
BRM-Porsche de dos, esquisse
1990
aquarelle
50 x 32 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Martin sur Amilcar six-cylindres
1958
aquarelle
21 x 26 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
La victoire des Bentley aux 24 heures du Mans en 1929
1980
aquarelle
33 x 27 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Le duel Mercedes et Bentley aux 24 heures du Mans en 1930
1930
aquarelle
40 x 25,6 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Grand Prix de Monaco de 1928
1938
aquarelle
25 x 21 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
La Porsche huit-cylindres
1982
aquarelle
53 x 37 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
La famille Royale se fait présenter les pilotes au Grand Prix de l'Europe à Silverstone en 1950
1960
crayon noir et rehauts de blanc
32 x 24 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Projet pour un document publicitaire
1950
aquarelle
36 x 50 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Alfa Romeo n°9
Stylo bille bleu sur papier quadrillé
19 x 27 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Bonato vainqueur des 24 Heures du Mans sur Bentley en 1929
aquarelle
29 x 24 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Bugatti et mécanicien
aquarelle
20 x 13 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
R. Mays sur 1500 ERA à Shelsley en 1933, s.d.
crayon noir et rehauts de blanc
30 x 23 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Un ravitaillement au Mans
aquarelle
13 x 17 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Etude de couleur sur voiture au ravitaillement
mine de plomb
20 x 13 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Passage à niveau
crayon noir et rehauts de blanc
20 x 13 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Projet d'affiche pour le Rallye automobile de Sablé-Solesmes
aquarelle
17 x 21 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Projet d'affiche pour le 6e Rallye de l'Atlas marocain de 1952, 4e version
aquarelle
18 x 23 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Projet d'affiche pour l'Automobile Club de France, années 1930
aquarelle
20 x 26 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Deux Bugatti dans un virage
stylo bleu
27 x 21 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Une voiture vue de dos
crayon noir et rehauts de blanc
9 x 13 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Grand Prix de Monaco en 1934
1934
crayon noir et rehauts de blanc
20 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Jean-Pierre Wimille vainqueur du Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1936 sur un tank Bugatti
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Jean-Pierre Wimille au Grand Prix d'Oran en 1932
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Yves Giraud Cabantous entraîne José Meiffret sur son vélo
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Yves Giraud Cabantous, le Mickey Rooney du volant
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Robert Benoist, directeur des ventes Bugatti à Paris, 1934
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Robert Benoist en tête du Grand Prix d'Espagne sur Delage en 1927
1951
aquarelle
21 x 14 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Rob Roy
Les 24 heures du Mans, carnet de croquis
1929
crayon noir et rehauts de blanc
20 x 14 cm cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Traîneau dit d'Eugénie
France, vers 1860
220 x 110 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture, dépôt du prince Napoléon, 1960

Traineau dit de Joséphine
France, vers 1810
300 x 156 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
acquisition 2021

Claude Deruet (1588-1660)
L'Eau
1640-1641
huile sur toile
114 x 258,5 cm avec cadre
Orléans, Musée des beaux Arts

Ferrari
Ferrari 166 MM « Barchetta »
Italie, 1949
110 x 390 x 145 cm
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection

Renault
Renault *type C*
France, 1900
132 x 217 x 126 cm
Milan, collection particulière

Venturi
Venturi VBB-3
Monaco, 2016
Maquette de la voiture électrique du record du monde
165 x 1130 x 110 cm
Monaco, Venturi

Grégoire
Grégoire Sport Coupé
France, 1956
132 x 474 x 183 cm
France, collection particulière

Reynold Arnould
Grégoire SOCEMA ou Vitesse
1957-1960
huile sur toile
96 x 151 cm
Mulhouse, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf (dépôt de l'Institut pour l'histoire de l'Aluminium, Paris)

Reynold Arnould
La Grégoire
1956
huile sur toile
101 x 160 cm
Paris, collection particulière

François Moreuil
La Récréation
1961
film

Ernest-Alexandre Bodoy
En promenade pour le bois de Boulogne
huile sur toile
vers 1888
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Mühlbacher
Private Road Coach
Paris, vers 1880-1890
250 x 350 x 195 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Panhard
« Tilbury »
1891
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Carl-Georg Arsenius (1855-1908)
Retour de Longchamp
1885
Huile sur toile
43 x 60 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Jacques-Emile Blanche (1861-1942)
Arrivée d'un coach débouchant d'une avenue de Hyde-Park
vers 1900
huile sur toile
54 x 87 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

Victor Adam
Retour des courses
3e quart du XIXe siècle
lithographie
44 x 56 cm
Château de Compiègne, Musée national de la voiture

catalogue de l’exposition

publication aux éditions de la Réunion des musées nationaux - Grand Palais, 2021

relié, 20 x 20 cm (à l’italienne), 232 pages, 232 illustrations, 40 €

parution : 24 novembre 2021

en vente dans toutes les librairies ou sur : www.boutiquesdemusees.fr

sommaire du catalogue :

Préface : Rodolphe Rapetti, Chris Dercon
Introduction : « Vitesse », Rodolphe Rapetti

Essais :
- « La passion de la vitesse du XVIIe au XIXe siècle », Maria-Anne Privat
- « Toujours plus vite... Performances croisées de 1889 à 1955 », Richard Keller
- « Paul Morand et la vitesse : exégèse d’un lieu commun », Olivier Bosc
- « Le char romain du musée national de la voiture : vrai ou faux ? » Maria-Anne Privat
- « 166 MM « Barchetta » 1949 : La première Ferrari victorieuse aux 24 Heures du Mans », Rodolphe Rapetti
- « Rob Roy, peintre de la vitesse. Le fonds du Musée national de la voiture », Maria-Anne Privat

Notices d’œuvres
Liste des œuvres exposées
Annexes

Chronologie
Serge Bellu

Index
Bibliographie

programmation culturelle

Visites-ateliers
Voir en dessinant
accompagné d'un professeur de dessin, les visiteurs regardent les œuvres différemment et laissent libre cours à leur imagination
les samedis, à 15h30 – durée : 2h
cours ouverts aux débutants et aux confirmés, enfants et adultes. Matériel de dessin fourni.
de 6 à 13 ans : 8 € par séance
à partir de 14 ans : 10 € par séance
- 18 décembre 2021
- 8 et 22 janvier 2022
- 5 et 26 février 2022
- 5 et 19 mars 2022

Visiteurs en herbe
à l'occasion des vacances scolaires, les visiteurs viennent à la rencontre d'artistes et participent à des visites inédites
les mercredis et vendredis lors des vacances scolaires, à 15h30 – durée : 1h30
9€ par séance et par enfant. Adulte accompagnateur obligatoire (gratuit)
de 7 à 12 ans. Groupe limité à 12 enfants

Visite lecture
- 22, 29 et 30 décembre 2021

Pilote d'un jour
- 9, 11, 16 et 18 février 2022

Visites contées
les visiteurs se laissent guider par un conteur et découvrent les œuvres du château d'une façon originale
les samedis, à 16h – durée : 1h
à partir de 5 ans
5 € en supplément du billet d'entrée au tarif réduit
- 11 décembre 2021
- 8 et 22 janvier 2022
- 5 et 19 février 2022
- 5 et 19 mars 2022

Escapades en famille
chaque premier dimanche du mois, une visite ludique est organisée
à 15h – durée : 1h
à partir de 7 ans
- 26 ans : 4 € / + 26 ans : 5 €

À toute vitesse !
- 2 janvier 2022
- 6 février 2022
- 6 mars 2022

Visites famille
pendant les vacances scolaires, les visiteurs participent à une visite thématique
à 15h30 – durée : 1h
5 € en supplément du billet d'entrée au tarif réduit

À vos marques …
- 20 et 27 décembre 2021

Regard approfondi
en fonction de l'actualité du château, des visites inédites sont organisées
les dimanches à 16h30 – durée : 1h
5 € en supplément du billet d'entrée au tarif réduit
- 12, 19 et 26 décembre 2021
- 9, 16, 23 et 30 janvier 2022
- 13, 20 et 27 février 2022
- 13, 20 et 27 mars 2022

Visite privilège
les visiteurs suivent les commissaires de l'exposition qui leurs présentent la conquête de la vitesse par l'Homme.
16 janvier à 15h30 – durée : 1h
sur réservation uniquement – accès gratuit inclus dans le droit d'entrée

concerts *Vitesse* en musique
Vitesses
vendredi 10 décembre 2021 à 20h
galerie Natoire
Quatuor Hanson & Quatuor Confluence

Accélérations
samedi 11 décembre 2021 à 20h
galerie Natoire
Alexander Paley, piano

Luigi Russolo, *Intonarumori*
installation de Wessel Westerveld (Der Wexel) et Yuri Landman
15 et 16 janvier 2022
En 1913, le peintre futuriste et compositeur italien Luigi Russolo, dont une peinture est présentée dans l'exposition Vitesse, a conçu les Intonarumori, des machines à bruits pouvant être contrôlées comme des instruments de musique. A travers une étude approfondie menée dans les musées, mais aussi en étudiant brevets et correspondances, Der Wexel a pu en reconstituer quelques-uns. Révolutionnaire par leur concept et leur rendu sonore, ces étranges machines-instruments surprennent aussi par leur esthétique.

parcours thématique de visite téléchargeable sur l'application du Château de Compiègne

le Musée national de la voiture

Fondé au château de Compiègne à l'initiative de Paul Léon, directeur des Beaux-Arts, et grâce aux efforts de Léon Auscher, vice-président du Touring Club de France, le Musée national de la voiture a été inauguré en 1927 par Edouard Herriot, ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts. Il a pour thème l'histoire de la locomotion routière, depuis les origines de l'attelage jusqu'aux débuts de l'aventure automobile et le tourisme.

© RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Franck Raux

La richesse de cette collection tient non seulement à sa qualité exceptionnelle mais également à la diversité des thèmes, des époques et des lieux qu'elle évoque, du IIIe millénaire avant J.C. avec la civilisation sumérienne, jusqu'à l'autochenille de « la croisière noire » au XXe siècle.
Elle réside aussi dans la diversité de nature des véhicules qui la composent : véritables objets d'art pour certain tels que les berlines de gala italiennes), humbles produits de série pour d'autres comme le tricycle de De Dion- Bouton, objets d'usage collectif comme la patache ou le Madeleine-Bastille, chacun tributaire de référentiels culturels et pratiques, variables suivant les lieux, les circonstances et les époques.
La collection inclut des véhicules hippomobiles et leurs accessoires (harnais, costumes de livrée…), des automobiles, des cycles et des motos, mais aussi des modèles réduits, des maquettes et des jouets qui permettent de comprendre l'évolution des carrosseries, du coche au carrosse, puis à la berline, au phaéton et autre cabriolet jusqu'au design automobile. Enfin, une collection d'environ 9000 œuvres graphiques et photographiques, majoritairement conservée en réserves pour des raisons de conservation, enrichit cet ensemble dédié à l'histoire de la locomotion et à la transition entre l'hippomobile et l'automobile.

Les hippomobiles

Le château de Compiègne possède une des collections hippomobiles parmi les plus remarquables en Europe.
Le XVIIIe siècle brille à travers les berlines de gala italiennes richement ornées et quelques berlines de voyage dont celle des Rois d'Espagne.
Le XIXe siècle se caractérise par l'extrême diversité des carrosseries et des usages, par les plus grands noms de la carrosserie française, de Ehrler à Mühlbacher, de Binder à Rothschild et fils, par des véhicules prestigieux pour le Premier Empire, la Restauration et la Monarchie de Juillet, le Second Empire jusqu'à la IIIe République.

Berline d'apparat de la famille Caprara
© RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Michel Urtado

Voitures de grand gala, voitures de voyages, véhicules de ville, voitures légères menées par le propriétaire… la collection traduit les usages et les pratiques de la société de la fin du XVIIIe siècle aux années 1920, quand le cheval disparait peu à peu du quotidien au profit de l'automobile.

Les cycles

La collection des cycles du Musée national de la voiture permet au visiteur d'appréhender toute l'histoire du cycle depuis l'invention de la draisienne en 1817 jusqu'à l'avènement de la bicyclette à la fin du XIXe siècle, telle que nous la connaissons aujourd'hui.
Le vélocipède, le grand-bi, le bicycle de sécurité ou encore le tricycle constituent les principales étapes de cette évolution du deux-roues vers la petite reine.

Musée national de la Voiture - Château de Compiègne © M.Poirier

Les automobiles

Les automobiles conservées au musée, une trentaine, comptent parmi les plus anciens témoignages de l'Histoire automobile, comme la *Mancelle* d'Amédée Bollée père (1878) et la *Diligence dite de Broc à vapeur* (1884) du même constructeur.
Elles montrent l'extraordinaire vitalité d'une industrie naissante, dans les domaines de la carrosserie, des modes de propulsion (vapeur, électricité, pétrole) et des équipements à travers les productions des pionniers de l'automobile :
Panhard et Levassor, De Dion-Bouton, Renault, Hotchkiss...

Break automobile Delahaye ayant appartenu à la Duchesse d'Uzès © RMN-GP (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Quelques véhicules de légende comme *La Jamais Contente* qui franchit pour la première fois le cap des 100 km/h sur route en 1899 ou *L'éléphant à la tour*, autochenille Citroën qui participa à la fameuse *Croisière noire* en 1924, nous montrent à quel point l'automobile constitua dès les débuts un puissant facteur de performance.
Le chemin de fer est aussi représenté, notamment avec l'exceptionnelle voiture-salon de Napoléon III appartenant au train impérial de la compagnie des Chemins de Fer du Nord.

le château de Compiègne

Situé à une heure de Paris, le château de Compiègne est un haut-lieu de la vie de cour et de l'exercice du pouvoir.
Construit par Charles V, un premier château est occupé par tous les rois de France jusqu'à Louis XIV, témoignant ainsi de l'importance de ce lieu. Louis XV, appréciant particulièrement la forêt giboyeuse environnante, fait reconstruire le château par Ange-Jacques Gabriel. Louis XVI achève son édification. Il sera réaménagé sous Napoléon Ier et Napoléon III.
L'originalité et la beauté du plus grand château néo-classique français, la qualité de ses décors intérieurs et de son mobilier, font de lui un ensemble unique. Aux côtés de Versailles et de Fontainebleau, le Château de Compiègne est l'une des trois plus importantes résidences royales et impériales françaises.
Aujourd'hui, les visiteurs peuvent y découvrir, en plus du Musée national de la voiture, les Appartements royaux et impériaux, le Musée du Second Empire, le Musée de l'Impératrice.

contact presse
Musées et domaine nationaux du Château de Compiègne :

Adeline Derivery
adeline.derivery@culture.gouv.fr

informations pratiques

adresse :
Place du Général de Gaulle
60200 Compiègne
www.chateaudecompiegne.fr

téléphone :
03 44 38 47 00

ouverture :

le château :
tous les jours de 10h à 18h (sauf le mardi). Fermeture le 25 décembre, le 1er janvier.
dernier accès à 17h15.

l'exposition :
- tous les jours sauf le mardi, de 10h à 16h30.
dernier accès à 16h.

tarifs :
(incluant les collections permanentes) : 9,50 €, TR 7,50 €, tarif groupe 8 €
gratuit pour les moins de 26 ans, les adhérents des Sociétés d'Amis des musées nationaux des Châteaux de Compiègne et de Blérancourt et le 1er dimanche de chaque mois pour tous

accès :
depuis Paris, autoroute A1, sortie n° 9 vers Compiègne Sud. SNCF Paris gare du Nord-Compiègne (40 mn environ)
depuis Lille, autoroute A1, sortie n° 10 à Arsy

informations et réservations :
information.compiegne@culture.gouv.fr
reservation.compiegne@culture.gouv.fr

visuels disponibles pour la presse

Autorisation de reproduction uniquement pendant la durée de l'exposition et pour en faire le compte-rendu.
Reproduction authorised only for reviews published during the exhibition.

L'œuvre doit être reproduite dans son intégralité, ne doit être ni taillée, ni coupée, et aucun élément ne doit y être superposé.
The image must be shown in its entirety. It must not be bled or cropped in any way. Nothing may be superimposed on the image.

Chaque photographie doit être accompagnée de sa légende et du crédit photographique appropriés.
Each image should include the proper credit line.

Toute reproduction en couverture ou à la une devra faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du service presse de la Réunion des musées nationaux-Grand Palais.
No publication may use an image as a cover photo for a magazine, special insert, Sunday magazine, etc., without the prior consent of the press office of Réunion des musées nationaux-Grand Palais

Les sites web ne peuvent reproduire les images dans une résolution supérieure à 72 dpi.
Internet use shall be restricted to low resolution images, no greater than 72 dpi.

Suite à la reproduction illégale d'images et à la mise en vente de contrefaçon, toutes les images numériques fournies devront être détruites après utilisation spécifiée dans les conditions ci-dessus.

(20 visuels)

Jean-François Chopard
Cabriolet à cul de singe
vers 1760
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Louis-Guillaume Perreaux
Vélocipède à vapeur
France, 1871
Sceaux, Château-musée du domaine départemental de Sceaux
© Collection du Château-musée du domaine départemental de Sceaux, Pascal Lemaitre

Million et Guiet
Araignée
fin du XIXe siècle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Mühlbacher
Private Road Coach
Paris, vers 1880-1890
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / image RMN-GP

Gustave David
Impétueuse
vers 1890
lithographie colorée
Grosbois, musée de l'histoire du trot
© Photo JLL Le Trot

Félix-Millet
Motocyclette à essence
1897
Dijon, lycée technique Hippolyte Fontaine
© François-Marie Dumas/moto-collection.org

La Souplette, Bicyclette en bois courbé
France,1897
Saint-Etienne, Musée d'art et d'industrie
© Collection du musée d'Art et d'Industrie de la ville de Saint-Etienne – photo Hubert Genouilhac

Jacques Emile - Blanche
Arrivée d'un coach débouchant d'une avenue de Hyde-Park
vers 1900
huile sur toile
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Louis-Marie Schryver
L'Arrivée du vainqueur
1906
huile sur toile
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Franck Raux

Luigi Russolo
Automobile in corsa
1913
huile sur toile
Paris, Centre Georges Pompidou Musée national d'art moderne
© Centre Pompidou, MNAM-CCI, Dist. Rmn - Grand Palais/ Jean-Claude Planchet

Koehler Escoffier 1000
« Monneret »
1935
Rochetaillée-sur-Saône, musée Henri Malartre
© muséemalartre/bstofleth

Bentley
Bentley 4 ½-litre, supercharged
Grande-Bretagne, 1930
roadster biplace
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection
2021© Robert M.LeeTrust. All rights reserved.

Rob Roy
Monneret sur la 500cc3A3S, Tourist Trophy, 1948
1948
aquarelle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Ferrari
Ferrari 166 MM « Barchetta »
Italie, 1949
Reno (Nevada), collection Anne Brockinton Lee – Robert M. Lee Automobile Collection
2021© Robert M.LeeTrust. All rights reserved.

Grégoire
Grégoire Sport Coupé
France,1956
France, collection particulière
© photo Christian Schryve

Maserati
Maserati 250F
Italie, 1957
monoplace de Formule 1
Mulhouse, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf
© Musée National de l'Automobile, collection Schlumpf-Mulhouse, photo Hervé Monestier

Rob Roy
Le Comte Czaykowski bat le record du monde de l'heure sur le circuit de l'Avus à Berlin en 1933 sur Bugatti
1987
aquarelle
Château de Compiègne, Musée national de la voiture
© Rmn - Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Cycles gitane
Vélo de record de José Meiffret
France, 1962
Nice, musée national du Sport
© Collections Musée national du Sport, France

Venturi
Venturi VBB-3
Monaco, 2016
Maquette de la voiture électrique du record du monde
165 x 1130 x 110 cm
Monaco, Venturi

Affiche de l'exposition *Vitesse*
Luigi Chinetti au volant de la Ferrari 166 MM, 24 Heures du Mans, 24-25 juin 1949

2021 © Robert M.LeeTrust. All rights reserved

Motul, mécène de l’exposition

MOTUL, UN GROUPE D’EXCEPTION DANS LE SECTEUR DES LUBRIFIANTS

A la pointe des techniques non conventionnelles, pionnier des lubrifiants 100% synthèse, impliqué au plus haut niveau de toutes les disciplines des sports mécaniques, Motul est un des spécialistes mondiaux de la lubrification des moteurs et l’un des très rares indépendants du lubrifiant. Une somme de compétences et une capacité à relever les défis qui valent à l’entreprise la confiance des constructeurs, motoristes et industriels les plus exigeants.

Unanimement reconnue pour son savoir-faire, son expérience et la qualité de ses produits dans le secteur des lubrifiants, Motul cultive, depuis plus de 165 ans, les six valeurs qui lui sont chères et qui constituent les piliers de la marque :

« Ingénieux • Passionné • Fédérateur • Spécialiste • Authentique • Premium »

En perpétuelle évolution, la marque n’oublie pas ce qui fait son succès depuis 1853 : cultivant l’esprit pionnier de ses origines, attachée à l’Histoire autant qu’à son histoire, elle a développé une gamme « Classic » pour répondre aux contraintes et spécifications techniques des véhicules historiques.

Par ailleurs Motul soutient la Fondation du patrimoine depuis 2008 contribuant ainsi à la sauvegarde du patrimoine motorisé roulant français. Ce dispositif a d’ores et déjà permis de restaurer et de préserver plus de cinquante véhicules. *Le Derny*, pièce importante des collections de Motul et témoin du milieu du 20e siècle, compte parmi les plus belles pièces de l’exposition *Vitesse.*
Ce partenariat démontre une fois de plus l’intérêt et l’engagement des hommes et des femmes du groupe Motul pour la préservation et la mise en valeur de l’un des plus beaux héritages du 20e siècle que constitue le patrimoine motorisé roulant.

Carrosserie Lecoq, mécène de l’exposition

ANDRE LECOQ créa la Carrosserie LECOQ en 1963 à Saint-Ouen, au nord de Paris. L’entreprise se spécialisa dans un premier temps dans la réparation de voitures en polyester pour se tourner dès le début des années 70 vers la restauration de voitures anciennes ainsi que l’entretien et la réparation des voitures de prestige.

André LECOQ était un collectionneur passionné, avec un véritable culte de la perfection. Sa plus grande force résidait dans sa capacité à transmettre cette philosophie à ses équipes. Il quitta les ateliers en 2002 et s’éteignit en 2012. Depuis presque 60 ans, la Carrosserie Lecoq continue de mettre son savoir-faire d’exception et tout son amour de l’art, au service des passionnés de belles voitures et de nos jours, notre entreprise se présente comme un monument français de la restauration automobile.

Les ateliers Lecoq vous proposent leur savoir-faire traditionnel en matière de carrosserie, peinture et mécanique ainsi que l’ensemble des prestations liées à la restauration, la sellerie, l’ébénisterie, la menuiserie, les vitrages. Temple de la tradition, Lecoq a connu le bonheur de redonner vie à d’illustres modèles : Bugatti, Hispano- Suiza, Rolls Royce, Aston Martin, Jaguar, Delahaye, Delage, Citroën, et bien sûr, Ferrari, Lamborghini, Maserati…

En 2006, Max ALUNNI, fondateur et président du groupe des carrosseries ALBAX, reprend la Carrosserie LECOQ et lui donne un second souffle.

Dix ans plus tard, l’entreprise est décorée du label E.P.V. (Entreprise du Patrimoine Vivant). Cette récompense est décernée aux entreprises détenant « un patrimoine économique, composé d’un savoir-faire rare, renommé ou ancestral, reposant sur la maîtrise de techniques traditionnelles et de haute technicité, mais surtout sur la transmission de ses savoirs faire ».

L’entreprise déménage à Bezons, dans le Val d’Oise en 2011 dans un atelier ultra moderne de 3500m² comprenant des aires spécifiques pour le traitement de l’aluminium et des multimatériaux (acier spécifique, fibres de verre carbone et kevlar...) en plus de la carrosserie traditionnelle, de l’atelier de mécanique et de l’atelier de sellerie.

La Carrosserie LECOQ a ouvert en 2006 un nouvel atelier de haute technologie de 2800m² à Mandelieu-La-Napoule, garantissant les mêmes qualités de service que l’atelier parisien sur la Côte d’Azur.

Ces installations technologiques de pointe permettent également à la maison d’être le spécialiste de référence des véhicules modernes de prestige et des supercars réalisés en aluminium et multi matériaux tels que Ferrari, Tesla, Porsche, Bentley, Honda NSX, Jaguar, Land Rover et spécialiste Lamborghini, Rolls royce, Aston Martin, Lotus, Mclaren, Mercedez-Benz...

Robert M. Lee Automobile Collection, mécène de l'exposition

ROBERT M. LEE (1927 – 2016)

Collectionneur d'automobiles classiques de renom et d'armes et armures anciennes, explorateur et écologiste américain.

Bob Lee était un « homme de la Renaissance » dont le talent présentait de multiples facettes. Il a entrepris beaucoup de choses et a rarement échoué. Entrepreneur prospère, chasseur et pêcheur de haut niveau, organisateur de safaris et protecteur de la faune africaine, concepteur et fabricant d'une multitude d'équipements extérieurs, de bagages et de vêtements de qualité, mécène des arts, spécialiste du marketing, auteur de nombreux livres, explorateur et spécialiste des sciences naturelles accrédité par de nombreuses institutions et musées, collectionneur d'automobiles, d'armes anciennes et d'art animalier.
Au cours de sa vie, sa nature curieuse, son intelligence vive et son audace l'ont poussé toujours plus loin.
Dans les années 1950, M. Lee était promoteur immobilier à Long Island (New York) jusqu'à ce qu'il s'aventure au Tanganyika lors de son premier safari et y reste, devenant un chasseur sportif professionnel et un écologiste.

En 1965, avec le déclenchement de la guerre civile en Angola, il revient à New York et fonde Hunting World Inc., une entreprise de bagages, maroquinerie, vêtements de plein air et spécialités sportives ainsi qu'Angler's World et Sporting World, galerie d'art et librairie.
Hunting World eut jusqu'à 150 points de vente dans le monde. Actuellement, 27 magasins Hunting World sont implantés au Japon et quelques-uns dans le Pacifique.
Le logo de Hunting World's représente un éléphanteau sans défenses, un symbole de conservation, de renaissance et de renouveau.

En 1991, M. Lee a financé la dotation de la Robert M. Lee Gallery of American Arms and Armor au Metropolitan Museum of Art de New York. M. Lee était un collectionneur d'armes anciennes : Colts, Winchesters, armes et armures européennes et armes sportives modernes, dont des sélections sont présentées dans sa série de livres T*he Art of the Gun* (2002-2003) et *Magnificent Colts* (2011).

En 2019, Mme Lee a fait don de 30 de ces trésors d'armes et d'armures de la collection privée de M. Lee au Met, dont beaucoup rivalisent avec les plus grandes collections d'armes au monde.

Fervent collectionneur de voitures, Robert M. Lee a remporté le très convoité prix «Best of Show» au Concours d'élégance de Pebble Beach, en 2006 et 2009 ; «Best of Show» à The Quail lors d'un rassemblement de sports mécaniques, en 2006 et 2012 ; et «Best of Show» au Concours Amelia Island en 2014.

M. Lee était membre de nombreux groupes nationaux de conservation des États-Unis.

ANNE BROCKINTON LEE

Mme Lee est l'unique héritière du fonds Robert M. Lee, de la collection automobile Robert M. Lee et de la fondation Robert M. Lee. Elle siège à de nombreux conseils de conservation de la faune dédiées à la protection de nombreuses espèces animales et leurs habitats. Elle siège également aux conseils d'administration de musées aux États-Unis y compris le Visiting Committee of the Arms and Armor Department du Metropolitan Museum of Art de New York.

Anne Lee est l'une des quatre femmes membre régulier du Boone and Crockett Club, fondé par Theodore Roosevelt en 1887. Le Club répertorie et aide à la conservation de la faune de l'Amérique du Nord. Roosevelt et ce club ont été à l'origine de la création des parcs nationaux aux États-Unis.

En tant qu'administratrice de la Fondation Robert M. Lee, Anne poursuit les efforts de M. Lee et fournit une aide financière à des organisations internationales de conservation et environnementales, ainsi que des dons de terres privées pour la recherche sur la faune.

En tant que dépositaire, conservatrice et héritière de la collection automobile Robert M. Lee, Anne enrichit et peaufine la collection, embrassant l'héritage de son défunt mari tout en se l'appropriant.

En 2021, Mme Lee a fait don de trois sculptures de la collection privée de son défunt mari au musée franco-américain de Blérancourt.

ROBERT M. LEE TRUST and ROBERT M. LEE AUTOMOBILE COLLECTION

Le fonds Robert M. Lee et la collection automobile Robert M. Lee à Reno (Nevada, USA) avec Mme Lee, sont les dépositaires d'une collection privée de voitures anciennes, de collection et classiques de plus de 200 marques différentes.

La création de la collection automobile Robert M. Lee a commencé avec l'achat de sa première Ferrari, directement auprès d'Enzo Ferrari, au Salon de Genève de 1956 puis au Salon de New York, une Ferrari 250 GT Série I Cabriolet Boano de 1956 aérodynamique, numéro de châssis 0461GT.

La collection se concentre sur des exemplaires uniques réalisés par des carrossiers majeurs dont l'historique est limpide et significatif.
Les principales marques représentées sont : Lancia, Maserati, Fiat, Alfa Romeo, Hispano-Suiza, Citroën, Mercedes-Benz, Duesenberg, Cadillac, Bugatti, Horch, mais surtout Rolls Royce, Bentley et Ferrari.

La plupart des véhicules de la collection ont remporté des prix lors de salons et expositions, y compris le concours d'élégance de Pebble Beach 2006 et 2009 avec respectivement le Daimler Double Six 50 Corsica Drophead Coupé 1931 et le 1937 Horch 853 Sport Cabriolet Voll & Rhuebeck.

Le fonds et la collection automobile ainsi que la conservatrice et héritière, Anne Brockinton Lee, sont honorés de participer au parrainage de l'exposition Vitesse du Château de Compiègne et du Musée National de la Voiture.
Plusieurs œuvres d'art sont prêtées à cette exposition, ainsi que deux véhicules : la Bentley Supercharged 4.5 Litre Gurney Nutting Blower, conçue par Woolf Barnato (1930) et la Ferrari Type 166MM Barchetta Touring «Superleggera» #0008M de 1949, victorieuse cette année-là des Mille Miglia et des 24 heures du Mans.

ROBERT M. LEE FOUNDATION

Le regretté Robert M. Lee et la Fondation Robert M. Lee se sont toujours engagés dans la conservation, l'exploration et l'éducation et ont été profondément impliqués dans ces efforts bien avant que cela ne devienne à la mode.
Lee a été l'un des premiers Américains à avoir une concession de chasse sportive correctement réglementée en Afrique (Lee Expeditions, Ltd.) et le premier chasseur professionnel en Angola portugais.

Alors qu'il vivait en Angola dans les années 1960, il a joué un rôle déterminant auprès du gouvernement pour l'obtention de la protection du lion, du guépard, du rhinocéros noir et de leurs habitats.
Il a conçu le premier programme de gestion écologiquement rationnelle de la faune en Afrique avec le gouvernement provincial portugais de l'époque pour contrer la décimation de la population de gros gibier par la chasse excessive et le braconnage. Résultat : il y avait plus de gibier à son départ qu'à son arrivée ! Il s'agit d'une cause que M. Lee a vigoureusement défendue dans le monde entier de son vivant.

Entre 1980 et 1984, après six ans de négociations avec le gouvernement de la République populaire de Chine, M. Lee est devenu le premier Occidental à accéder et à diriger cinq expéditions scientifiques dans les montagnes escarpées du Tien Shan et le Pamir chinois - connu sous le nom de « toit du monde » - où il a redécouvert le légendaire mouton Marco Polo, *Ovis ammon poli*, sur le sol chinois et documenté ses migrations.
Il a réussi à convaincre le gouvernement provincial du Xinjiang (Shin-jiang) d'instaurer la protection de plusieurs espèces animales et ses rapports ont été à l'origine de la création de la réserve faunique de Tashgorgan dans le Pamir.
Ces expéditions et réalisations de conservation sont immortalisées dans son deuxième livre, *China Safari* (1988).

M. Lee était professeur de gestion à l'Université du Montana, où il a enseigné notamment les techniques de protections des forêts.
En 1988, Robert M. Lee a créé une dotation pour des études supérieures en gestion de la faune à l'Université du Montana, donnant lieu à trois expéditions scientifiques dans la province chinoise du Qinghai (Ching-Hy), sur le plateau tibétain, pour étudier la gestion accrue des populations de yacks sauvages et de cerfs porte-musc. Cette dotation a également orienté la présidence de « Boone & Crockett » de l'Université du Montana vers d'importantes études nationales sur la faune, partagées par les universités américaines.

La Fondation continue de soutenir diverses organisations de préservation de la nature et des sites. Elle a également fourni une aide financière à des organisations internationales de conservation, notamment la National Audubon Society, le World Wildlife Fund, l'African Wildlife Foundation, la Wilderness Society, la Greater Yellowstone Coalition et bien d'autres.

partenaires médias

histoire.fr

rmc.bfmtv.com

publicsenat.fr

notes