COMMUNIQUE DE PRESSE

TOUS LES WEEK-ENDS ET JOURS FÉRIÉS
DU 2 AVRIL AU 25 SEPT.

CITÉ DE L'AUTOMOBILE
MULHOUSE

EN PISTE !



Photos : C. Recoura

un événement
culturespaces

informations sur
citedelautomobile.com

fnac.com



EN PISTE !
17 VOITURES EMBLÉMATIQUES RACONTENT LEUR HISTOIRE

Tous les week-ends et jours fériés entre le 2 avril et le 25 septembre 2016
A la Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf de Mulhouse

L'Autodrome de la Cité de l'Automobile accueille le spectacle « **En piste ! 17 voitures emblématiques racontent leur histoire** », tous les week-ends et jours fériés entre avril et septembre 2016. Ce spectacle de 45 minutes présente l'aventure automobile de 1870 à nos jours.

Découvrir l'histoire de l'automobile de façon ludique

Vivant, ludique, et pédagogique, ce spectacle est présenté tous les week-ends et jours fériés à 11h et 15h. 17 voitures personnifiées et mises en mouvement vous présentent l'aventure automobile de 1870 à nos jours en exposant leur histoire, la vie de leur concepteur, leurs avancées technologiques et l'évolution de la mécanique.
Des modèles historiques se succèdent sur la piste d'évolution pour le plus grand bonheur des petits et des grands : Ford T, Coccinelle, 2CV, 4CV, Bugatti, Simca Chambord, Rolls Royce…

Un scénario de Jean-Marie Meshaka

Metteur en scène, comédien et scénariste, Jean-Marie Meshaka signe le scénario de ce spectacle.
Il propose aux visiteurs de la Cité de l'Automobile de découvrir ou de redécouvrir les voitures qui ont marqué l'histoire à travers quatre grandes périodes :

- **Les prémisses de l'automobile et l'avènement du moteur de 1885 à 1905**

Les visiteurs découvrent le passage de l'hippomobile à l'automobile avec l'un des premiers vélos ou la de Dion Bouton. L'évolution de la mécanique est en marche…



- **L'Age d'or de l'automobile de 1905 à 1939**

Du taxi de la Marne aux voitures d'avant-guerre, ces voitures illustrent le développement des formes et des techniques de production.

- **L'automobile pour tous de 1945 à 1970**

Après la Seconde Guerre Mondiale, la voiture se démocratise et devient l'objet incontournable du XX^{ème} siècle (2CV, Coccinelle).

Chaque voiture défile devant les spectateurs en racontant son histoire et ses anecdotes. La cérémonie du tour de piste est présidée par Monsieur Loyal qui guide les visiteurs tout au long du spectacle. **Dans un ordre chronologique, les voitures font un tour de piste et sont les protagonistes de courtes saynètes**.

Animer le patrimoine automobile

L'Autodrome de la Cité de l'Automobile peut **accueillir 4 500 personnes dans ses gradins.** Elle propose également **un paddock non couvert** dans lequel jusqu'à 30 voitures peuvent stationner ainsi qu'**un club house** équipé d'un garage pour recevoir les clubs et permettre de travailler sur les véhicules.

Elle permet à la Cité de l'Automobile de passer de 4 à 8 hectares et introduit dans ce complexe muséal, un théâtre de plein air. La Cité de l'Automobile est le **premier musée de ce type à créer un équipement qui rompt délibérément avec l'image statique** d'une collection exposée. Les voitures reprennent leur mouvement pour le plaisir des visiteurs et des collectionneurs.



LA MISE EN SCÈNE

Jean-Marie Meshaka a écrit le scénario du spectacle. Ce dernier évolue dans le domaine de la culture. Comédien, auteur et scénographe, il crée en 1982 le Théâtre de la Ruelle à Mulhouse. Professeur et responsable de la classe d'art dramatique pendant 12 ans au Conservatoire National de Mulhouse, il est mandaté par la ville en 1998 pour mettre en scène le bicentenaire du Rattachement de Mulhouse à la France.

« Très impliqué depuis de longues années dans l'action culturelle de Mulhouse, cette ville a toujours été pour moi un creuset riche de possibilités et d'attentes. À maintes reprises des projets hors les murs m'ont tenté.
Modestes ou plus importantes, mes idées ont toujours gambergé autour de « l'urbain mulhousien ».
À la proposition du spectacle « En piste », je ne pouvais trouver là que matière à nourrir ma motivation et mon enthousiasme au service d'une création dans un cadre et une scénographie inhabituels avec des « comédiennes insolites et merveilleuses » que sont ces voitures… Ainsi ce sont elles qui parlent, se présentent, bavardent, se racontent pour brosser le tableau de leur histoire de 1870 à nos jours. Ce ne sera donc pas une parade de voitures mais le récit vivant de celles-ci. »

Jean-Marie Meshaka



LE MOT DU CONSERVATEUR

« La nouvelle entrée a été implantée à la charnière de l'ancienne filature de laine et du nouvel espace en plein air qui ouvrira ses portes en 2011. Au cœur de ce nouvel espace, une piste occupant la surface d'un terrain de football permettra aux visiteurs de découvrir des voitures en mouvement. L'enjeu est de taille puisque c'est le premier musée de l'automobile à créer un équipement de ce type. Il existe certes quelques « musées » de l'automobile implantés près de véritables circuits comme Le Mans ou le « Nurburgring », mais leur histoire est bien différente. Le musée du Mans a renouvelé ses thématiques en 2009 pour les focaliser sur l'histoire du circuit, alors que depuis 1991, il était centré sur l'histoire de l'automobile. Il garde une vocation culturelle prioritaire alors que la même année, le « Nurburgring » inaugure un centre d'attractions spectaculaires, probablement démesuré, incluant une petite exposition de voitures historiques. Par ailleurs, plusieurs constructeurs d'automobiles européens ont créé des activités de plein air, généralement sans relation avec des automobiles de collection. Dans ce contexte, ce nouvel espace de plein air devra se bâtir une identité forte. Le programme devra rester avant tout qualitatif et culturel et analyser les relations entre l'homme, l'automobile et la société depuis plus d'un siècle. Ce nouveau challenge passera par une période expérimentale, apportant d'ores et déjà une « mobilité » des collections que le site du musée ne pouvait offrir jusqu'à présent.

En inscrivant ainsi la mobilité des voitures comme une partie intégrante de la valorisation culturelle de ce patrimoine, le musée rompt délibérément avec l'image statique dans laquelle l'enfermait le monde de l'automobile, des collectionneurs et souvent des visiteurs eux-mêmes. Voir évoluer les voitures de collection, les entendre, pouvoir les approcher autrement constituera un enrichissement notable de la visite et valorisera une des finalités du travail de conservation et de restauration des collections. La « frustration » qui pouvait naître de l'exposition statique sera alors compensée.
Ces voitures rares, exceptionnelles, de collection ne sont en rien comparables aux voitures d'aujourd'hui. Le cahier des charges de leur mise en fonctionnement sera limité par le caractère avant tout patrimonial des collections : faire rouler une voiture à vapeur, une Bugatti historique… est aujourd'hui très délicat et non sans risque si l'on veut conserver son authenticité. D'autres ressources devront donc être imaginées et mobilisées pour permettre à cet espace de révéler tout son potentiel. D'ores et déjà un spectacle relatant « l'épopée française de l'automobile » est prévu durant la période estivale. Des voitures spécialement préparées à cet effet seront les acteurs dans ce théâtre de plein air. Pour être efficace, le spectacle devra aussi apporter un éclairage nouveau aux véhicules en exposition statique. Le jour où cette synergie entre auto-portrait et auto-mobile sera perceptible dans chaque espace du musée, l'objectif recherché ne sera plus très éloigné. Les partenaires du musée sont aujourd'hui fermement convaincus que cet équipement saura entraîner le musée vers un nouvel avenir grâce à un dynamisme renouvelé ».

Richard Keller - Conservateur en chef de la Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf



LES VOITURES

Vélo draisienne

Considéré comme l'ancêtre du vélo**, il a été inventé en 1817** par le Baron Von Drais. Ce véhicule est composé de deux roues, d'un guidon ainsi que d'un dirigeoir permettant d'orienter la roue avant. La mécanique des pédales n'existant pas encore, on le mettait donc en action en poussant sur le sol avec ses pieds.



Delamarre

Il s'agit de la première voiture à essence. Construite en 1883 par Edouard Delamarre et son chef mécanicien Léon Malandin, elle est équipée de deux moteurs à quatre temps alimentés par de l'essence.



Vis-à-vis de Dion Bouton

Il s'agit de la première automobile à être fabriquée en grand nombre en 1902. Ce modèle, composé de deux banquettes en face-à-face, est créé par la société de Dion-Bouton, fondée en 1883 par le Comte Albert de Dion.



Renault AG1 Taxi de la Marne

Elle doit son appellation à sa participation à la célèbre bataille de la Marne. Le 6 septembre 1914, alors que les troupes allemandes menacent Paris, le général Gallieni appelle les taxis de la capitale à convoyer des soldats vers le front. Environ 1 100 voitures se suivent, feux avant éteints vers le front et rapatrient par la suite les blessés et les civils. La majorité de ces taxis étaient des Renault AG1, modèle créé en 1905 par Renault dans ses usines à Boulogne-Billancourt.

Ford T

Produite à partir de 1908, elle marque un tournant dans l'histoire automobile puisqu'elle est la première pour laquelle Henry Ford met en place un assemblage à la chaîne (taylorisme) et un salaire proportionnel au prix de la voiture pour les ouvriers.



Citroën B2

Après avoir étudié le taylorisme mis en place par Henry Ford aux Etats Unis, André Citroën met en place ce même système pour la production de la Citroën B2. En juin 1921, la Citroën B2 sort des usines du 15ème arrondissement, quai Javel.



Bugatti Type 40



Conçue par Ettore et Jean Bugatti, elle est un dérivé de la voiture de course, la Bugatti type 37. Pour la rendre plus accessible, le constructeur a réadapté sa mécanique en faisant « l'un des modèles les plus fiables de toutes les productions Bugatti ».

Peugeot air flow 402

Cette voiture est produite entre 1935 et 1942. En cette période de crise économique et de guerre, les constructeurs automobiles travaillent sur l'aérodynamisme pour tenter de trouver des moyens de réduire la consommation des véhicules. La Peugeot Airflow 402 est présentée au Salon de Paris en 1935.

Citroën Traction Avant

Cette voiture a souvent été assimilée à la période trouble de l'Occupation. D'abord voiture de la Gestapo, elle devient une icône pour la Résistance.

Elle a reçu le surnom de « traction-avant » car, contrairement aux autres modèles européens, les roues motrices sont celles de l'avant et non de l'arrière du véhicule.

Jeep



En prévision de l'entrée en guerre des Etats-Unis, le gouvernement américain travailla sur le projet d'un véhicule « idéal » avec 4 roues motrices, un poids de 590 kilogrammes, et une structure permettant d'emprunter les voies de chemins de fer une fois les pneus démontés. Après plusieurs tentatives de Karl Probst, c'est finalement Willys qui travaille à la production de la Jeep. Mais, vite dépassé par la demande, Willys est rejoint par Ford qui commence la production en 1941.

Citroën 2 CV



Ce modèle Citroën était destiné aux classes sociales du monde rural et à faibles revenus. Son cahier des charges était : 4 places assises, 50kg de bagages transportables, une traction avant et une suspension « permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul ». Cette voiture a notamment marqué la mémoire collective par son utilisation dans des films comme *Le Corniaud.*



Renault 4 CV



Présentée en octobre 1946, elle symbolise le retour de la paix et de la prospérité. Avec ce modèle, plus spacieux que les précédents, la voiture devient accessible au plus grand nombre. Elle est produite de 1947 à 1961.

Volkswagen Coccinelle



Premier modèle construit par la marque allemande Volkswagen, elle est un symbole du Troisième Reich puisqu'elle est conçue à la demande d'Adolf Hitler alors Chancelier. Elle est remarquable dans le monde de l'automobile pour sa diffusion et sa longévité : depuis 1938, elle a atteint le record de modèles vendus.

Panhard & Levassor PL17

Ce modèle de 1959 a subi de multiples améliorations durant les années suivant sa mise en production (nouveaux feux, nouvelles roues à ailettes, montre, sièges inclinables…).

Simca Chambord

Il s'agit d'un modèle de Vedette équipé d'un moteur V8, produit entre 1957 et 1961. Elle a notamment été produite au Brésil sous les noms d'Alvorada, Hemisul ou encore Tufão.

Citroën DS 19



Cette voiture produite par Citroën entre 1955 et 1975 est principalement connue pour avoir été adoptée par le Général de Gaulle lors de sa présidence de 1959 à 1969. Ce modèle dessiné par le designer italien Flaminio Bertoni est reconnu pour ses innovations technologiques ainsi que pour son confort.

Rolls Royce

En 1906, Charles Rolls, sportsman aristocrate, féru de vitesse et de sensations fortes et Henry Royce, « self made man », technicien perfectionniste et travailleur infatigable, fondent la Rolls-Royce Limited. Même si leurs voitures n'ont jamais été à la pointe de l'innovation technique, elles sont considérées comme les meilleures du monde grâce à la perfection de leur construction. L'aura de distinction aristocratique dont le constructeur a su s'entourer a réellement créé la légende.



INFORMATIONS PRATIQUES

Cité de l'Automobile - Collection Schlumpf

192, avenue de Colmar BP 1096 – 68 051 Mulhouse cedex (adresse postale)
Tél. :+ 33 3 89 33 23 21 / Fax : +33 3 89 32 08 09
Email : message@collection-schlumpf.com
Site internet : www.collection-schlumpf.com

Horaires

La Cité de l'Automobile est ouverte 7 jours sur 7, tous les jours de l'année (sauf le 25 décembre), de 10h à 18h (du 10 avril au 1er novembre)
Spectacle « En piste ! 17 voitures emblématiques racontent leur histoire » : à 11h et 15h (du 2 avril au 25 septembre 2016, tous les week-ends et jours fériés, sous réserve de météo favorable). Dates supplémentaires pendant le pont de l'Ascension du mois de mai : 5 et 6 mai.
Durée : 45 minutes

Tarifs

Individuels
Cité de l'Automobile + Spectacle « En piste ! »
Plein tarif : 15 €
Tarif réduit : 11,5 € (enfants de 7 à 17 ans, demandeurs d'emploi, enseignants et étudiants)
Gratuit pour les enfants de moins de 7 ans, les professionnels du tourisme et les invalides.

Offre Famille
L'entrée est gratuite pour le 2e enfant âgé de 7 à 17 ans (avec 2 adultes et 1 enfant payant).

Groupes (cité de l'Automobile + « en piste »)
Groupes adultes (dès 20 personnes) : 11,5 € par personne
Groupes scolaires (dès 20 élèves) : 7,5 € par élève

Accès

En voiture : autoroutes A35 et A36 sortie Mulhouse Centre. Entrée au 15 rue de l'Epée.
En bus : n°10 « Austerlitz », arrêt « Musée de l'Automobile »
En tramway : ligne 1, arrêt « Musée de l'Auto »
En train : TGV Est, gare de Mulhouse
En avion : aéroport Basel-Mulhouse-Freiburg