



CITÉ DE L'AUTOMOBILE | MULHOUSE

PORSCHE

CHEFS-D'ŒUVRE DE LA COLLECTION
RÉGIS MATHIEU

DOSSIER DE PRESSE



12 JUIL. | 15 OCT. 2018

citedelautomobile.com



PORSCHE



culturespaces
PARTAGER LA CULTURE

l'express d'IX

C NEWS



FLAT6
magazine



3 grand est





© Culturespaces / Frantisek Zvardon

SOMMAIRE

Page 4

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 6

ENTRETIEN AVEC RÉGIS MATHIEU, COLLECTIONNEUR ET CRÉATEUR DE LUSTRES

Page 8

L'ÉQUIPE DU PROJET ARTISTIQUE

Page 10

LES MODÈLES DE L'EXPOSITION

Page 23

LES PARTENAIRES DE L'EXPOSITION

Page 24

LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL - COLLECTION SCHLUMPF

Page 25

CULTURESPACES, PRODUCTEUR DE L'EXPOSITION

Page 26

LA FONDATION CULTURESPACES

Page 27

VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

Page 31

INFORMATIONS PRATIQUES

PORSCHE : CHEFS-D'ŒUVRE DE LA COLLECTION RÉGIS MATHIEU

Cet été, à l'occasion des 70 ans de sportives Porsche, la Cité de l'Automobile vous invite à découvrir l'incroyable collection de Régis Mathieu, qui réunit depuis près de 30 ans des modèles d'exception de la marque de Stuttgart. L'occasion pour les passionnés, comme pour les moins initiés, d'apprécier ces modèles historiques, associés à des lustres exceptionnels, exposés pour la première fois en dehors des Ateliers Mathieu Lustrerie.

L'exposition *Porsche : Chefs-d'œuvre de la collection Régis Mathieu* présentera ainsi un étonnant collectionneur, créateur et restaurateur de lustres, qui, comme les frères Schlumpf, considère l'automobile comme un art à part entière.

UNE COLLECTION DE MODÈLES PORSCHE

En collaboration avec Régis Mathieu qui, depuis les années 1980, a acquis plus de vingt Porsche, la Cité de l'Automobile expose une dizaine de modèles de la marque sportive la plus célèbre du monde. Après le succès des expositions des Ateliers Mathieu Lustrerie, les Porsche de Régis Mathieu prennent la route jusqu'à Mulhouse, pour une première exposition consacrée à la marque qui a fait - et fait toujours - rêver des générations entières.

UNE PASSION POUR LES VOITURES ANCIENNES

Depuis l'enfance, Régis Mathieu est féru de voitures anciennes, et c'est seulement à l'âge de 17 ans qu'il dépense toutes ses économies et qu'il acquiert sa première voiture : une Coccinelle.

Depuis, sa passion pour les voitures n'a cessé d'exister, et Régis Mathieu continue de compléter sa collection inédite : « J'ai découvert ce qui caractérise le collectionneur : plus tu en as, plus il t'en manque ! »

Sa collection est en effet l'une des plus belles sélections de Porsche anciennes de France. Il possède notamment la Porsche 911S de Ferry Porsche, voiture de presse qui a fait la couverture de tous les documents officiels de lancement de la voiture.

UN SPÉCIALISTE DE LA LUMIÈRE

Régis Mathieu précise « avoir besoin de beauté pour vivre », ce qui explique aussi son autre passion : les luminaires. À la tête de la Lustrerie Mathieu depuis 1992, modeste entreprise familiale qui est devenue aujourd'hui une référence mondiale, Régis Mathieu connaît tous les secrets des lustres. Il s'est fait remarquer dans le monde entier pour ses restaurations de lustres, dont ceux de l'Opéra Garnier, de la galerie des Glaces de Versailles, de l'Opéra de Philadelphie et de très nombreux châteaux publics et privés.

La Cité de l'Automobile présentera donc les modèles de voitures éclairés par une quinzaine de lustres issus de la collection de Régis Mathieu. Cette mise en scène surprenante de voitures et de lustres anciens permettra au visiteur de suivre l'exposition à travers un décor à la fois raffiné et esthétique.

LE REGARD SINGULIER D'UN COLLECTIONNEUR

À travers cette exposition et pour les 70 ans de la marque, la Cité de l'Automobile propose au visiteur de suivre l'épopée Porsche à travers les automobiles charismatiques de la marque dont Régis Mathieu est ambassadeur.

Des modèles d'époque inédits de Porsche, comme une 904 Gts, un spyder, seront réunis pour la première fois à la Cité de l'Automobile, dont deux Coccinelles (VW).

Les modèles les plus emblématiques de la marque Porsche se révéleront donc de manière inattendue à la lumière de quelques lustres ayant marqué l'Histoire, du 12 juillet au 15 octobre 2018 à la Cité de l'Automobile de Mulhouse.



ENTRETIEN AVEC RÉGIS MATHIEU

« Créateur et collectionneur, deux caractéristiques que l'on retrouve dans l'essence même de la Cité de l'Automobile. Créateurs comme ces génies dont vous admirez les œuvres, et collectionneurs comme les frères Schlumpf, à qui l'on doit ce musée. Qu'il s'agisse d'un lustre ou d'une magnifique automobile, ces objets ont en commun de procurer à leur propriétaire du plaisir, un statut social, du pouvoir... mais surtout une dynamique de partage. En effet, on allume les bougies d'un lustre pour recevoir et l'on fait démarrer sa belle automobile pour aller à la rencontre de quelque chose ou de quelqu'un. »

Régis Mathieu

- D'où vous vient cette passion pour les anciennes voitures et particulièrement les Porsche ?

D'abord, j'ai la passion pour les belles choses depuis toujours. Tout petit déjà, je me passionnais pour les anciennes voitures que je regardais avec un œil fasciné. Comme de nombreux garçons de mon âge, j'étais en adoration devant la Porsche 911. La Porsche était l'emblème de la réussite et de la rapidité. Mais ce que j'aime aussi, c'est le côté non prétentieux de la marque.

J'étais par ailleurs fan de la Coccinelle, voiture que je trouvais à la fois économique, fiable, populaire et esthétique.

J'avais donc deux passions : les Coccinelles et les 911. Puis j'ai découvert la 356 et ce fut une révélation : ce modèle est le maillon entre les Coccinelles et les 911. J'ai eu tout de suite l'envie de rouler tous les jours en 356 ! J'aime son côté minimaliste : elle est rapide, efficace, mais non prétentieuse.

- Comment, à seulement 17 ans, avez-vous obtenu votre première voiture de collection ?

C'est à la fin des années 1980 que j'achète ma première voiture ancienne : une Coccinelle de 1972.

À l'époque, cette voiture n'était pas considérée réellement comme une voiture de collection mais elle a toujours été un modèle intemporel. J'ai dépensé toutes mes économies ! Puis je l'ai retapée et repeinte avec l'aide de mes amis, et j'ai pu la revendre.

J'ai pu acheter deux autres voitures que j'ai par la suite revendues pour acquérir un sublime cabriolet comme celui visible dans l'exposition. J'ai su me débrouiller et c'est comme ça que je me suis retrouvé, à 21 ans, avec un Speedster 356 et une RS 2.7 L, en ayant sorti très peu d'argent !

- Quels sont pour vous les modèles les plus emblématiques de Porsche, et de quelle pièce de votre collection êtes-vous le plus fier ?

Je suis très fier du modèle 904 GTS de 1964 que j'ai eu à l'époque avec seulement 1813 kilomètres d'origine. Une perle rare !

Bien sûr, la 911 est le modèle emblématique de Porsche, et je suis très fier de posséder la 911 qui a appartenu à Ferry Porsche et qui se trouve d'ailleurs sur toutes les affiches de l'époque. Mais la voiture que j'affectionne le plus dans ma collection est la 356 : je l'ai depuis mes 20 ans et elle ne m'a jamais quitté ! J'ai vécu d'importantes étapes de ma vie au volant de ce modèle : mes études, mon mariage, ma vie de famille, ... et je réalise encore des courses avec elle. Pour moi, elle symbolise l'esprit Porsche. Quand on me pose la question aujourd'hui de savoir quel modèle je garderais si je ne devais en garder qu'un, je réponds toujours : la 356 !

- Utilisez-vous vos modèles de collection ?

Oui. En réalité, je ne me sens pas « collectionneur ». J'habite à la campagne et j'utilise mes voitures. Plus on s'en sert et mieux elles fonctionnent ! C'est un vrai luxe de pouvoir utiliser une voiture différente chaque jour de la semaine. Elles sont toutes différentes : il y a le modèle puissant, la décapotable, la rapide, la légère... On parle de « collection » car je range tous mes modèles côte à côte, pourtant mes voitures ne sont pas neuves : bien au contraire, elles sont pleines de vie.

J'ai réellement une passion pour la famille Porsche : quand je vois un modèle, je vois d'abord le créateur et j'aime imaginer le créateur partant d'une simple feuille blanche et qui conçoit un modèle unique. Chaque modèle a son histoire et possède son propre style. Le fils de Ferry Porsche était d'ailleurs un designer. C'est pour moi un rapport de créateur à créateur.

- Votre étonnante collection de lustres est aussi présente dans l'exposition. Quelle relation tissez-vous entre les lustres et les Porsche ?

Une voiture n'est pas faite que pour se déplacer tout comme un lustre n'est pas fait que pour éclairer. Ils ne se réduisent pas à leur simple usage fonctionnel. Ce sont avant tout des objets de plaisir qui appartiennent à une élite, des symboles de richesse. Ces objets permettent d'affirmer sa puissance, comme la Bugatti Royale par exemple, mais ce sont surtout des objets d'une beauté rare qui allient une grande technicité à un sens exceptionnel du design. Mes voitures sont donc beaucoup plus que des simples moyens de locomotion : ce sont des objets que je considère comme exceptionnels, tout comme les voitures qui se trouvent à la Cité de l'Automobile à Mulhouse.

- Quel est le lien entre votre collection et la Cité de l'Automobile à Mulhouse ?

C'est à la fois l'idée de collection et de création que je partage avec la Cité de l'Automobile. Le musée présente ses modèles comme des œuvres qui possèdent des matériaux, des procédés techniques et artistiques, et c'est aussi sous ce regard esthétique que je vois ma collection. Les Porsche sont issues de l'imagination de créateurs qui réalisent des œuvres d'art, contrairement à de nombreux constructeurs automobiles qui, aujourd'hui, ne prennent aucun risque et ne font que répondre à un simple besoin de consommation. Or, dans toute œuvre d'art, il y a une émotion. Tous ceux qui dessinent des voitures devraient y penser. Dans cette exposition, il y a une réelle volonté de montrer les voitures sous un regard nouveau.

L'ÉQUIPE DU PROJET ARTISTIQUE

COMMISSARIAT

Régis Mathieu, artisan, entrepreneur, créateur, collectionneur, à la tête de l'entreprise familiale Mathieu Lustrerie depuis 1992. Expert en luminaires et dans l'univers des Porsche et des Volkswagen Coccinelle.

Richard Keller, conservateur en chef du musée de l'Automobile depuis 2000. Chargé de la restructuration complète du site (nouvelle entrée en 2006 ; autodrome en 2011) et des collections.

PROGRAMMATION

Agnès Wolff, responsable de la production culturelle au sein de Culturespaces.

Livia Lérès, chargée de l'iconographie au sein de Culturespaces.

SCÉNOGRAPHIE

Scénographie : Catalina Defta, architecte du patrimoine et scénographe.

Catalina Defta est architecte diplômée de l'Institut d'Architecture I. Mincu de Bucarest. Elle complète ses études à l'École de Chaillot et obtient le diplôme du Centre d'études supérieures d'histoire et de conservation des monuments anciens.

Passionnée par les arts du spectacle en général et par l'opéra, le théâtre et la danse en particulier, elle s'approche également de l'univers scénique, travaille avec des décorateurs et scénographes et collabore régulièrement depuis une vingtaine d'années à la réalisation de décors pour des opéras. Architecte, scénographe, décoratrice, elle exerce d'abord comme indépendante avant de créer ARDETO, structure à vocation pluridisciplinaire : restauration et réhabilitation des bâtiments anciens, muséographie, architecture intérieure. Parmi les projets muséographiques, elle dessine l'aménagement scénographique de quelques collections privées d'automobiles en France et à Monaco.

Éclairage : Maurizio Montobbio, designer lumières.

Maurizio Montobbio s'initie au métier de créateur lumières en Italie, où il travaille comme technicien lumières pendant 9 ans. Il poursuit sa formation à New York et travaille depuis dans tous les domaines du spectacle vivant et de l'événementiel. Ses principales créations relèvent du domaine de la danse, à l'Opéra de Paris, au Teatro alla Scala de Milan, à l'Opéra de Munich et l'Opéra de Berlin, notamment.

Graphisme : République Studio (Malou Messien et Tom Uferas).



MODÈLES DE L'EXPOSITION

356 A

Année : 1958

Moteur : 1600 Super – 75 CV – 4 cylindres

Carrosserie : Speedster

Le Speedster est né suite à une demande de Max Hoffman, alors importateur de la marque pour les USA, et ami de la famille Porsche. Il succède au Roadster America, qui cherche un peu son style et son inspiration dans les cabriolets sportifs deux places du début des années cinquante tels que la Corvette 53 ou la Jaguar XK 120.

Le Speedster, quant à lui, deviendra un mythe de la marque de Stuttgart tant par la pureté de son design que par de nombreuses victoires obtenues sur les circuits américains aux mains de pilotes amateurs, dont un certain James Dean...

« Pour moi, cette auto a toujours représenté le rêve et l'insouciance des années cinquante. Je l'ai acquise lors d'un voyage en Californie, au début de ma carrière professionnelle en 1992. Je n'ai alors que 21 ans et je me rends chaque matin à l'école de commerce où je poursuis mes études en alternance. Je me souviens des railleries de certains copains pour qui alors, une Porsche sans aileron ou sans Turbo et sans 300 chevaux sous le moteur n'était pas une Porsche... ! Elle a participé à toutes les aventures de ma vie, comme la naissance de ma fille où nous roulions avec le hard-top, couffin sur les sièges et landau sanglé sur le porte-bagages, et plus récemment au Tour de France Automobile. » Régis Mathieu



© Culturespaces / Charles Duprat



© Culturespaces / Charles Duprat

718 RSK

Année : 1959

Poids à vide : 530 kg

Moteur : 1498 cm³ – 4 cylindres 4 arbres à cames en tête

148 CV à 7700 tours/min – Vitesse max : 250 km/h

Carrosserie : Spyder aluminium – Châssis tubulaire # 718020

Inspiré de la voiture de Walter Glocker en 1952 (concessionnaire de la marque, il avait créé sa propre barquette en aluminium, à partir de pièces de 356), Porsche va construire son premier « sport prototype » en 1953 : ce sera le Spyder 550. La voiture s'illustrera dans de nombreuses compétitions en Europe ou dans le reste du monde avec le fameux moteur « Fuhrmann », du nom de son constructeur, et fera le bonheur des pilotes privés (c'est dans un 550 que James Dean se tuera sur la route de Sanilas).

Construit à 34 exemplaires, le Spyder RSK 718 est sans doute la plus intéressante des Spyder Porsche. Elle est l'évolution ultime du 550A, laissant le châssis échelle de son prédécesseur le 550, pour passer à un châssis tubulaire qui sera encore amélioré sur le 718 RSK. Mais l'esthétique est redessinée pour créer cette ligne parfaite : elle sera la plus légère de tous les Spyder en aluminium. Les modèles qui suivront feront des concessions au règlement en devenant plus longs, plus grands, avec des pare-brise, et coffres imposés en 1960 et 1961. Aucun réel nouveau modèle ne va naître des ateliers de Stuttgart, concentrés sur le nouveau concept de voitures de course en polyester, qui sera la 904 GTS.

« J'ai eu la chance de pouvoir acquérir cette auto en 2011, dont l'ancien propriétaire avait fait un travail de recherche extraordinaire, contactant tous ses prédécesseurs (dont la famille du célèbre pilote Ricardo Rodriguez) et me donna 13 classeurs de photos, factures historiques, et correspondances, me prouvant ainsi l'authenticité de toutes les pièces ou parties de cette voiture dont la carrière en compétition la sollicite vivement. Même si j'en suis l'heureux propriétaire aujourd'hui, je me sens juste une partie de son histoire, et responsable de sa préservation. Mais à chaque fois que je l'utilise, c'est un peu comme une communion avec ces pilotes et ces modèles qui ont écrit la grande histoire de Porsche. » Régis Mathieu



© Culturespaces / Charles Duprat

904 GTS

Année : 1964

Poids à vide : 550 kg

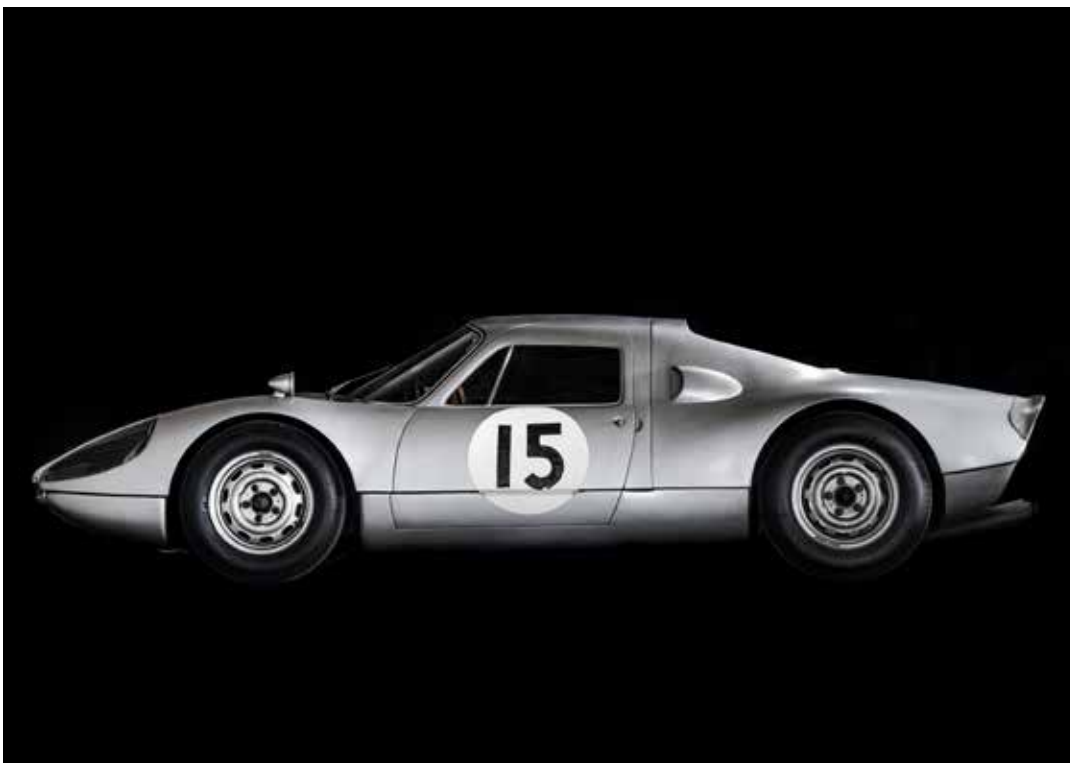
Moteur : 2.0 L – 180 CV – 4 cylindres 4 arbres à cames en tête

Carrosserie : # 904063 Châssis échelle à caisson et carrosserie polyester

Au début des années soixante, les Spyder en aluminium coûtent trop cher et sont trop longs à fabriquer. Porsche a besoin d'une voiture de course fabriquée à 100 exemplaires pour l'homologation en GTS. La 904 GTS va voir le jour, le dessin sera confié à Ferdinand Alexander Porsche dit « Butzi », fils aîné de Ferry Porsche, et designer (il créera notamment Porsche Design).

La mécanique reprendra les moteurs des célèbres 356 Carrera 2 litres, mais le châssis sera conçu pour recevoir le tout nouveau moteur 6 cylindres de la 911 ou même le 8 cylindres issu des 804 de Formule 1. La carrosserie, quant à elle, sera fabriquée exclusivement par la société Henkel, l'ancien avionneur, dont l'activité se reconvertit au lendemain de la guerre. Elle sera, et pour la première fois dans l'histoire de Porsche, en polyester. La 904 est vraiment ce qu'on appelle un « sport prototype » : polyvalente, elle gagnera dans sa catégorie, les 24 heures du Mans et de nombreuses courses sur route, dont la célèbre Targa Florio.

« Pour moi, cette voiture est unique, tant par la manière de la construire, révolutionnaire à l'époque, que par son dessin avant-gardiste, que beaucoup de marques vont lui envier, voire s'inspirer comme la célèbre Dino 246 dix ans plus tard. Butzi Porsche était un designer : il a su créer, comme avec la 911 ou sa version Targa, un dessin intemporel. Moi-même créateur de certains des luminaires qui vous entourent, je retrouve tous les jours cette œuvre d'art avec émotion, d'autant que j'ai eu la chance de l'acquérir, tandis qu'elle n'avait que 1813 kilomètres d'origine. Nous avons parcouru ensemble près de 2000 kilomètres seulement, ce qui la rend encore plus extraordinaire. » Régis Mathieu



© Culturespaces / Charles Duprat

911 S

Année : 1966

Moteur : 2.0 Litres – 160 CV – 6 cylindres

Carrosserie : Coupé

La 911, qui commença sa carrière commerciale en 1964 avec 130 chevaux, devait évoluer. En 1966, fut donc présentée la 911 S avec 160 chevaux, un carter moteur en aluminium et les « fameuses » jantes Fuchs en aluminium forgé. Cet exemplaire est intéressant pour deux raisons : la première est qu'il s'agit d'une présérie, il bénéficie donc des fonds de compteurs verts (comme sur les 356) et d'un empattement court : il sera rallongé en 1969 de 7 cm. La seconde est un historique intéressant, car cette auto fut la « voiture de presse » pour présenter la 911 S. Elle est alors le modèle du poster de concession, de la brochure et des nombreux essais internationaux, mais surtout le modèle de la célèbre photo où Ferry Porsche est appuyé sur le capot : photo emblématique de la 911 !

« Lorsque j'ai, par hasard, croisé le chemin de cette voiture près de l'aéroport de Strasbourg, je rentrais d'une visite au Musée Porsche et je cherchais une 914. Attiré par un exemplaire garé devant un garage spécialisé Porsche, j'ai remarqué la silhouette de cette 911 S au fond, et je commence à lui tourner autour : le propriétaire ayant changé les jantes, les sièges et le volant, l'auto n'était pas du tout à son avantage... J'ai quand même ouvert la porte et remarqué les compteurs verts, son intérieur original et son odeur caractéristique. Je me mets d'accord avec le propriétaire du garage très compétent, m'expliquant qu'il avait gardé sièges et jantes d'origine et que la voiture était une deuxième main ! J'envoie les numéros au Musée Porsche et je prends l'avion pour Marseille, rêvant de cette nouvelle trouvaille. C'est au moment de rallumer mon téléphone portable que je reçois de Stuttgart les photos et l'historique de la voiture et que je comprends pourquoi cette auto m'avait choisi. » Régis Mathieu

912 Targa

Année : 1967

Moteur : 1600 – 90 CV – 4 cylindres

Carrosserie : Targa Soft window

Le passage de la 356 à la 911 allait amener une importante majoration de prix, due essentiellement au passage du 4 au 6 cylindres. Voulant garder la clientèle de la 356, Porsche déclina une version simplifiée et 4 cylindres de la nouvelle 911, baptisée 912. Cette auto reprendra le moteur de la 356 SC, ramenée à 90 chevaux. La version exposée ici est une Targa lunette souple : c'est en fait un cabriolet avec arceau de sécurité, car le toit et la lunette arrière se replient comme une décapotable. Le nom Targa est emprunté à la célèbre course « Targa Florio » en Sicile, où Porsche s'illustra régulièrement. Longtemps délaissée par les collectionneurs, la 912 est pourtant une auto très intéressante : plus légère qu'une 911, elle a les qualités de conduite d'une 356 et un « look » intemporel.

« J'ai porté mon choix il y a quelques années sur une version Targa, car ce dessin particulier de Ferdinand Alexander Porsche, dit « Butzi » rend cette auto très différente des autres. En effet, le toit et la lunette arrière étant indépendants, elle est 4 en 1 (publicité de l'époque) : coupé quand elle est complètement fermée, décapotable quand elle est tout ouverte, découvrable lorsque le toit est plié et enfin décapotable avec toit, lorsqu'il n'y a que lui en place. Configuration parfaite pour les routes de Provence, où l'on se cache du soleil en été ! » Régis Mathieu

914-6

Année : 1971

Moteur : 2.0 Litres – 110 CV – 6 cylindres

Carrosserie : Découvrable

À la fin des années soixante, Volkswagen et Porsche cherchent un nouveau modèle : Karmann Ghia et Coccinelle sont déjà très anciens, et la 911, qui a succédé à la 356, excluant une clientèle moins aisée. Les deux marques vont partager les frais de conception, et va naître une nouvelle marque « Volkswagen Porsche » et un nouveau modèle, la 914. L'auto sera déclinée en deux versions : la 914/4 à moteur Volkswagen, 4 cylindres fabriquée par Karmann et la 914/6, dont la caisse sera livrée chez Porsche et assemblée sur les lignes de fabrication des 911, utilisant son moteur et ses trains roulants. Le succès ne sera pas au rendez-vous en France, car les 914/4 sont vendues comme des Volkswagen tandis que les 914/6 comme des Porsche, alors qu'aux USA toutes les versions seront vendues comme des Porsche dans les concessions et connaîtront le succès qu'elles méritent. Boudée trop longtemps par les collectionneurs français, la 914 est une auto fort sympathique, elle offre un agrément de conduite unique avec son moteur central et deux coffres : un à l'avant et un à l'arrière, où l'on peut loger le toit.

« J'ai acheté cette voiture à un collectionneur italien, qui la commanda chez Porsche en rouge Ferrari... que Porsche appela à l'époque « rouge Alfa Romeo », comme j'ai pu le lire sur la facture d'origine. La 914/6 se devait de faire partie de ma collection, car aujourd'hui je dispose d'autant de Volkswagen que de Porsche, et cette auto en est la passerelle. De plus, la 914/6, trop coûteuse à l'époque, sera vite remplacée par la 914 à 4 cylindres, 2 litres, presque aussi puissante, mais beaucoup moins rare. » Régis Mathieu

911 Carrera RS

Année : 1973

Moteur : 2.7 Litres – 210 CV – 6 cylindres

Carrosserie : Touring

En 1972, Porsche est reconnue comme la plus grande marque au monde de voitures de course. En effet, ses autos gagnent quasiment toutes les compétitions, des 24 heures du Mans aux courses de Can-Am aux USA. Volkswagen, qui finance les compétitions, n'ayant plus rien à prouver, décide de se retirer, et Porsche a l'idée de concevoir une auto de course « grand public » : la RS. Première supercar de l'ère 911, elle existera en version Touring, Light Weight et en version course : la RSR.

En 1973, le choc pétrolier va sonner le glas de ces super-autos pour rentrer dans une époque où seront recherchés le « couple » et l'économie, laissant la RS 2.7 L, la 911 de tous les superlatifs. En 1992, pour fêter les 20 ans de la RS 2.7 L, Porsche fabrique une petite série de 964 RS, supplantant sa devancière comme « reine des circuits ». Plus personne, à ce moment-là, ne veut d'une « vieille » RS et encore moins en configuration d'origine (moins rapide que ses acolytes largement modifiés et allégés).

« C'est donc en début d'année 1993 que, au circuit du Castellet, je rencontre un monsieur tournant autour de ma 911 de l'époque : une 2.2 L E, il m'explique qu'elle est un modèle beaucoup plus confortable que sa 2.7 L RS... grâce aux suspensions Mcpherson dont elle est alors équipée ! Voilà comment un échange – avec une petite soule – m'a permis d'acquérir une auto, qui, pour moi, représentait alors le mythe absolu de la 911 et du nom Carrera. Je n'ai alors que 22 ans. » Régis Mathieu

968 CS

Année : 1992

Moteur : 3.0 Litres – 235 CV – 4 cylindres

Carrosserie : Coupé Club Sport

Dans les années soixante-dix, Porsche va élargir sa gamme, car trop axée sur la 911. C'est avec Audi qu'ils donneront tout d'abord naissance à la 924, première Porsche à moteur avant. Mal aimée du public français, cette voiture va avoir une merveilleuse carrière. Sa version Carrera GT en version S ou R, remportera de nombreux succès en compétition, dont de beaux classements aux 24 heures du Mans. Cette version compétition laissera la place à la 944, véritable Porsche, polyvalente et efficace. On la connaît en version Turbo, Cup, ou S2 avec le moteur 3 litres, plus gros 4 cylindres au monde à l'époque. Son moteur sera amélioré du calage variable des arbres à cames et d'une boîte de vitesses à 6 rapports pour la 968, mais surtout l'évolution de son design en goutte d'eau inversée. À ne pas confondre avec sa grande soeur la 928 à moteur 8 cylindres.

« Personnellement, j'ai toujours aimé ces Porsche à moteur avant. J'ai fait le choix très jeune de rouler tous les jours en 944 : choix peu onéreux, que ce soit à l'achat ou à l'entretien, me permettant, dans certaines conditions, d'économiser mon Speedster et ma Carrera RS. J'ai eu plusieurs 944 puis une 968, quand mon fils est né en 2003. Alliant l'efficacité et la fiabilité d'une Porsche, elle est dotée d'un vrai coffre et de places arrière parfaites pour les enfants... C'est pour cela que j'ai racheté il y a quelques années, cette version Club Sport de la 968 : modèle allégé et épuré, elle est pour moi l'aboutissement de cette génération. » Régis Mathieu

993 S

Année : 1997

Moteur : 3.6 Litres – 275 CV – 6 cylindres

Carrosserie : Coupé Turbo look

Modèle emblématique du renouveau des 911 dans les années quatre-vingt-dix, la 993 avait comme slogan « une Porsche 911 100 % nouvelle ». Mais la rupture étant l'abandon du célèbre train arrière issu des Coccinelles pour passer à un essieu multibras, des ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis et un correcteur d'assiette... Elle reste totalement dans la ligne de la 911. Petit clin d'oeil : la date de sortie officielle de cette génération fut le 9-11-1993. Elle est à cette époque, le seul modèle de marque de Stuttgart. En effet, la 928 finissant sa carrière et le Boxter ne naissant qu'à partir de 1998, elle reste pendant trois années consécutives, le seul modèle disponible. La 993 reste, pour beaucoup de collectionneurs, la dernière vraie 911, car la dernière 911 refroidie par air, son successeur, la 996, étant refroidi par eau.

« J'ai eu, dans les années 2000, une 993 Targa avec le toit en verre qui coulissait sous la lunette arrière pour s'ouvrir. C'était une auto moderne et très agréable. Puis, lorsque j'ai compris que je voulais absolument garder une 993, je l'ai échangée contre cette 993 S, qui, pour moi, représente la dernière Porsche à refroidissement par air. Il est amusant de constater que l'ADN Porsche est présent dans tous les détails : qu'il s'agisse des ailes arrière larges (sur le modèle S), des deux roues motrices, ou encore des cinq compteurs à aiguille orange toujours présents depuis 1967, sans oublier l'essentiel : un moteur que l'on est fier de regarder quand on ouvre le capot ! Tout ce qui n'a pas passé le cap du 3e millénaire... » Régis Mathieu

Volkswagen type 1 Coccinelle ovale

Année : 1954

Moteur : CV 1192 cm³ – 30 CV – 4 cylindres

Carrosserie : Découvrable

Conçue en 1938 à la demande du III^e Reich, la KDF « Travail dans la joie », ou Volkswagen « Voiture du peuple ». Comme son nom l'indique, c'est une auto destinée au peuple allemand sur le modèle de la Ford T aux USA, première voiture populaire. La conception en sera confiée au professeur Ferdinand Porsche, qui posera ainsi les jalons de toutes les futures automobiles Porsche, en réalisant ce modèle qui fut la voiture la plus vendue au monde, avec plus de 20 millions d'exemplaires à travers le monde. Mais parlons d'un autre modèle dérivé de cette illustre Coccinelle. En 1939, Adolphe Hitler demande à Ferdinand Porsche de créer, d'après la Coccinelle, une auto sportive pour inaugurer l'autoroute Berlin-Rome. Ce sera la type 64, dit « Berlin-Rome » : une Coccinelle aérodynamique, qui s'avérera plus rapide et plus économique encore que son aïeule. Malheureusement, la guerre ne permet pas de voir cette course se réaliser, mais l'idée d'une Coccinelle de sport était née. Voilà pourquoi toutes les Porsche à moteur en porte-à-faux arrière, équipant les 356 et les 911, sont directement issues de la Coccinelle et du professeur Porsche, qui participa à la naissance de la 356 (évolution du type 64) avec son fils Ferry puis décédera en janvier 1951.

« La Coccinelle ovale (appelée ainsi à cause de la forme de sa lunette arrière qui succède aux deux petites vitres – split) présentée ici, est un exemplaire vraiment intéressant. Avec sa conception des années trente et son design intemporel, elle se conduit comme une voiture moderne. Elle affiche seulement 40 000 km d'origine et n'a reçu qu'un voile de peinture. J'ai eu ma première Coccinelle quand j'avais 17 ans, puis après l'avoir restaurée et revendue, j'en ai acheté deux et enfin un cabriolet... La vente de ces modèles m'a permis de financer, à l'âge de 19 ans, ma première 356. J'ai toujours voulu posséder une Coccinelle, car pour moi, c'est l'essence même de toutes les Porsche. Aujourd'hui, je suis l'heureux propriétaire de 4 modèles. » Régis Mathieu

Volkswagen type 1 Coccinelle Cabriolet

Année : 1955

Moteur : CV 1192 cm³ – 30 CV – 4 cylindres

Carrosserie : Décapotable

Très vite, Volkswagen a besoin d'un cabriolet. En 1949, deux entreprises vont proposer des modèles : Hebmüller, une élégante deux places dont 696 exemplaires seulement seront fabriqués, car l'atelier disparaîtra après un incendie en 1950. C'est Karmann, la deuxième société, qui concevra l'élégant modèle 4 places dont la production connaîtra un réel succès jusqu'en 1980.

« Le modèle présenté est une « ovale » cabriolet dans un état de conservation rare, jamais restaurée avec sa peinture d'origine. Je l'ai acquise il y a 5 ans, elle était européenne (modèle avec les clignotants « flèches » sur les côtés), et a suivi son propriétaire aux USA (l'ajout des pare-chocs export obligatoires aux USA). Je m'en sers régulièrement, et à chaque déplacement, je réalise à quel point cette automobile est unique, intemporelle et contient en elle tout le génie de Ferdinand Porsche. » Régis Mathieu

Lustre Ventoux

Aluminium

Collection Mathieu Lustrerie

Dans les années soixante, l'art du lustre se sent à l'étroit dans la production traditionnelle. Les artisans, à la suite des designers, ressentent le besoin d'appliquer leur savoir-faire au goût de leur époque. C'est l'âge d'or des designs italien, scandinave et américain. Une inspiration commune souffle sur le monde des objets : les formes issues de l'univers technique sont de bon aloi, et la fascination pour les matériaux nouveaux – le plastique et l'aluminium – ne demande qu'à s'étendre aux arts décoratifs.

Henri Mathieu, dans la fin des années soixante, s'inspire par la poésie des formes des chapeaux de cheminée en tôle galvanisée plus que par le cinétisme prôné en voisin par Vasarely. Il crée une vraie et nouvelle grammaire stylistique particulièrement moderne et séduisante. La légèreté et la flexibilité de l'aluminium permettent de décliner des formes inspirées qui n'ont rien à envier au design reconnu alors. Ce lustre est révélateur du succès qu'eurent ces formes dans les années soixante et soixante-dix, où les inspirations des dessinateurs se croisent et se recroisent jusqu'à se ressembler.

Joe Colombo, Verner Panton, Louis Poulsen... Henri Mathieu y tient aussi sa place.



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

Lustre Crossing Light

Création Régis Mathieu

Inox et ampoules LED Evo 5 (brevet Régis Mathieu)

Perdues sur un palet d'inox qui les réfléchit, les bougies ne savent où donner de la tête et traversent le mystérieux météorite où elles sont tombées, comme échappées d'un univers interstellaire digne de la science-fiction. Ce disque de bronze nickelé, qui flotte dans l'espace, prend toutes les inclinaisons possibles, et livre cet effet de lumière traversant, où les ampoules flammes – créées par les Ateliers Mathieu – font merveille en se reflétant sans retenue sur ce plateau-miroir. Ces bougies n'ont rien de passéistes et leur technologie est particulièrement actuelle.

Facteur d'économie, ces ampoules LED restituent parfaitement la magie des éclairages aux chandelles avec des arguments techniques d'aujourd'hui...sinon de demain.



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

Lustre Saturne

Création Régis Mathieu

Bronze argenté et cristal de roche fumé

Dans la grande tradition de la taille de pierres semi-précieuses, Mathieu Lustrerie donne ici un exemple particulièrement novateur, à l'esthétique très séduisante.

Tel l'anneau de Saturne, cette couronne de cristal de roche fumé tourne en suspension dans l'espace. Ses formes lunaires ont inspiré l'imaginaire de Régis Mathieu, les voyant comme soucoupe dans *L'Odyssée de l'espace*, ou comme lustre dans les années 2000.

Le luxe d'un matériau aussi noble et intemporel que le cristal de roche se mélange ici à la modernité du design... On peut également imaginer que les rouages mécaniques et l'esthétique technique et industrielle des XX^e et XXI^e siècles sont les inspireurs de ces lustres devenus emblématiques de la signature Mathieu Lustrerie.

Ce lustre est aujourd'hui un incontournable des arts décoratifs du début du XXI^e siècle. Pour preuve, il a été acquis par le Mobilier national.



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

Lustre Orbite

Création Régis Mathieu

Bronze argenté et cristal de roche fumé

Après Odyssée, Saturne change d'« Orbite » : sa couronne de cristal de roche fumé décrit un cercle vertical, en suspension autour d'un disque transparent.

Sa monture en bronze argenté disparaît, laissant à la magie toute la place : ce lustre n'est autre qu'un bijou dans l'espace.

Par cette forme inattendue et novatrice, le lustre reprend toute sa place d'œuvre d'art. Il ne constitue pas une forme circulaire, identique pour chaque spectateur, mais une véritable sculpture, qui meuble l'espace d'une forme connue, mais inattendue. Orbite inaugure clairement l'esprit « bijou » des collections de la lustrerie.



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

Lustre Caffiéri

D'après un modèle de Jacques Caffieri (1678-1755)

Bronze doré, style XVIII^e

Collection Mathieu Lustrerie

Cet artiste, célèbre sculpteur français, reçu maître « fondeur-ciseleur » en 1715, intègre les bâtiments du roi en 1736 et devient le fournisseur officiel de Louis XV. Il exécute de nombreux chefs-d'œuvre en bronze ciselé pour la Couronne : Versailles, Fontainebleau, Marly, Compiègne...

Les objets qu'il réalise, souvent issus des dessins de Juste-Aurèle Meissonnier, abandonnent la symétrie pour adopter des courbes, volutes, formes enroulées ou torsadées, motifs de coquillages ou végétaux exubérants. Vigoureux et gracieux dans la conception, ils sont exécutés avec une compétence inégalée pour l'époque.

Le lustre présenté ici est une réédition d'un présent que Louis XV fit à la marquise de Pompadour. Nous y retrouvons les perdrix, évocatrices de la passion que Louis XV voue à la Marquise ; les tours, armoiries du marquisat de la Pompadour (terres offertes par le roi à la roturière Madame Poisson) ; le Cupidon à l'effigie de l'amour ; et le cor de chasse rappelant la rencontre insolite des amants lors d'une partie de chasse.

Ce lustre est une démonstration de travail pour les bronziers, car ses pièces, toutes solidaires, rendent très difficile sa duplication. Les Ateliers Mathieu Lustrerie ont travaillé pendant près de deux années à la réédition à l'identique de ce chef-d'œuvre. Initialement au château de Crécy, le modèle original est maintenant à la bibliothèque Mazarine



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

PARTENAIRES DE L'EXPOSITION



l'express diX



LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL - COLLECTION SCHLUMPF



© C.Recours

La Cité de l'Automobile, gérée par Culturespaces depuis 1999, présente plus de 450 voitures de rêve sur 25 000 m² et constitue l'une des plus belles collections du monde. Le musée est installé dans une ancienne filature de laine achetée par les Frères Schlumpf en 1957 et transformée quelques années plus tard en écrin pour leur collection.

C'est dans une ancienne filature de Mulhouse, à l'architecture typique du XIX^e siècle, que Fritz Schlumpf installe sa fabuleuse collection de 437 voitures de 97 marques différentes. Les automobiles sont regroupées en grands espaces dont les principaux sont : l'espace Aventure, l'espace Course, l'espace Chefs-d'œuvre et l'espace Bugatti Veyron.

La Cité de l'Automobile, avec cette collection unique au monde, s'apparente à un « Louvre de l'Automobile ».

Avec 190 000 visiteurs accueillis en 2017, la Cité de l'Automobile est l'un des sites les plus visités d'Alsace et le plus grand musée automobile du monde.

CULTURESPACES, PRODUCTEUR DE L'EXPOSITION

« Notre vocation est d'aider les institutions publiques à mettre en scène leur patrimoine et à développer son rayonnement culturel et touristique. Elle est aussi de démocratiser l'accès à la culture et de faire découvrir à nos enfants notre histoire et notre civilisation, dans des sites culturels remarquables. »

Bruno Monnier, Président - Fondateur de Culturespaces

Avec **plus de 25 ans d'expérience et près de 3 millions de visiteurs par an**, Culturespaces est le premier opérateur privé dans la gestion et la mise en valeur des monuments et musées français, et l'un des premiers acteurs européens du tourisme culturel. Culturespaces anime et gère, avec éthique et professionnalisme, des monuments, musées et sites historiques prestigieux qui lui sont confiés par des institutions publiques et des collectivités.

Sont gérés par Culturespaces :

- l'Atelier des Lumières, Paris (en 2018)
- le musée Jacquemart-André, Paris (depuis 1996)
- le musée Maillol, Paris (depuis 2016)
- l'Hôtel de Caumont-Centre d'Art, Aix-en-Provence (depuis 2015)
- la Villa Ephrussi de Rothschild, Saint-Jean-Cap-Ferrat (depuis 1992)
- les Carrières de Lumières aux Baux-de-Provence (depuis 2012)
- le Château des Baux-de-Provence (depuis 1993)
- le Théâtre antique et le musée d'Art et d'Histoire d'Orange (depuis 2002)
- les Arènes de Nîmes, la Maison Carrée, la Tour Magne (depuis 2006)
- la Cité de l'Automobile, Mulhouse (depuis 1999)

Conscient que le patrimoine doit être préservé pour les générations futures, Culturespaces participe chaque année au financement de programmes de **restauration** des monuments et des collections qui lui sont confiés. Plus largement, Culturespaces prend en charge la **mise en valeur** des espaces et des collections, l'accueil des publics, la gestion du personnel et de l'ensemble des services, l'animation culturelle, l'organisation des expositions temporaires, ainsi que la communication nationale et internationale des sites, avec des méthodes de management efficaces et responsables certifiées **ISO 9001**.

Depuis sa création en 1992, Culturespaces n'a eu de cesse de valoriser les sites patrimoniaux et les musées qui lui sont confiés et de renouveler ses supports de médiation, dans le but de faire vivre le patrimoine dont elle a la gestion.

LA FONDATION CULTURESPACES

Créée en 2009, la Fondation Culturespaces met en place des actions culturelles spécifiques en direction des enfants hospitalisés, handicapés ou fragilisés par la pauvreté ou l'exclusion sociale.

Convaincue que la découverte des monuments historiques et des musées constitue un excellent moyen d'accès à la culture, la Fondation Culturespaces se distingue par la création de dispositifs pédagogiques sur mesure avant, pendant et après la visite.

S'appuyant sur la médiation de spécialistes des enfants défavorisés ou malades, la Fondation crée en vue de la visite des musées ou des monuments des outils spécialement conçus pour chaque groupe d'enfants qui favorisent le caractère unique de cette expérience.

Des partenariats pérennes sont établis avec des structures d'accueil d'enfants : centres sociaux, hôpitaux pédiatriques, instituts spécialisés ou établissements scolaires prioritaires. Plus de 4000 enfants bénéficient chaque année des projets de la Fondation.

Les initiatives de la Fondation Culturespaces sont financées par le soutien de donateurs individuels, des entreprises et des fondations d'entreprise.

Le projet « En route petite troupe », mis en place à la Cité de l'Automobile de Mulhouse, permet de favoriser l'accès et la découverte du site à des enfants éloignés de l'offre culturelle et issus de milieux défavorisés. Ce projet ludique et pédagogique vise à présenter le Musée et ses collections de façon adaptée et divertissante à des enfants de 6 à 12 ans. Trois options pour découvrir la Cité de l'Automobile sont ainsi proposées gratuitement aux enfants par le biais des relais sociaux et éducatifs :

- un parcours numérique spécifiquement conçu pour les jeunes visiteurs par Up Culture. Sur tablettes tactiles, « Énigmes à la Cité de l'Automobile » invite à une expérience culturelle dynamique.
- une visite des collections adaptée aux enfants. En complément, un livret-jeux leur est remis gratuitement.
- les enfants et leur famille peuvent également assister à des événements organisés sur l'Autodrome de la Cité de l'Automobile.



VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE



© Rémi Dargegen



© Cyril de Plater pour Christophorus



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



© Rémi Dargegen



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



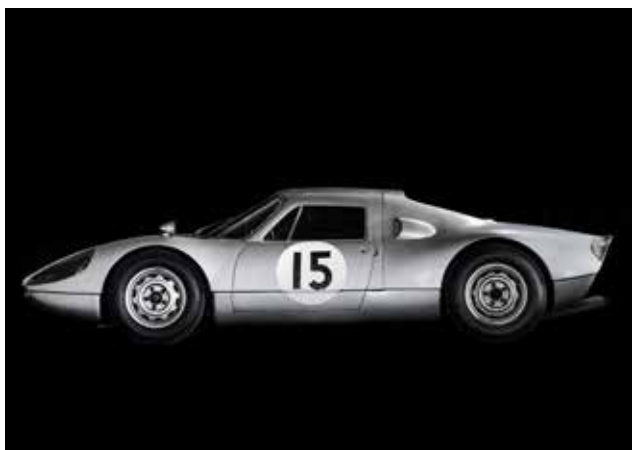
© Culturespaces / Frantisek Zvardon



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



© Culturespaces / Frantisek Zvardon



904 GTS © Culturespaces / Charles Duprat



718 RSK © Culturespaces / Charles Duprat



718 RSK © Culturespaces / Charles Duprat



718 RSK © Culturespaces / Charles Duprat



356 A Speedster © Culturespaces / Charles Duprat



356 A Speedster © Culturespaces / Charles Duprat



Lustre Crossing Light © Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc



© Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc



Lustre Saturne © Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc



Lustre orbite © Jody déiana, Marc Fèvre, Camille Moirenc

INFORMATIONS PRATIQUES

CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL - COLLECTION SCHLUMPF

15 rue de l'épée 68 100 Mulhouse

Tél. : 03 89 33 23 23

message@collection-schlumpf.com

ACCÈS

- En voiture : autoroutes A35 et A36 sortie Mulhouse Centre.
Parking visiteurs : 15 rue de l'épée.
- En bus : n°10 « Austerlitz », arrêt « Musée de l'Automobile »
- En tramway : ligne 1, arrêt « Musée de l'Auto »
- En train : Gare TGV de Mulhouse, à 2h40 de Paris
- En avion : aéroport Basel-Mulhouse à 20 min

HORAIRES

Exposition *Porsche : chefs-d'œuvre de la collection Régis Mathieu*

Du 12 juillet au 15 octobre 2018

Tous les jours de 10h à 18h.

TARIFS

Plein tarif : 14 € / Tarif réduit : 11 €

WEB

www.citedelautomobile.com

#ExpoPorsche



Cité de l'Automobile
facebook.com/CitedelAutomobile



twitter.com/culturespaces
#CiteAutoMulhouse



instagram.com/culturespaces/
#CiteAutoMulhouse

CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL

- COLLECTION SCHLUMPF

15 rue de l'épée 68 100 Mulhouse

www.citedelautomobile.com