

EXPOSITION | MULHOUSE

# Formule 1

11 avril au 1<sup>er</sup> novembre 2026



IMOLA



BAHRAIN



SINGAPORE



MONZA



SPA-FRANCORCHAMPS

## DOSSIER DE PRESSE



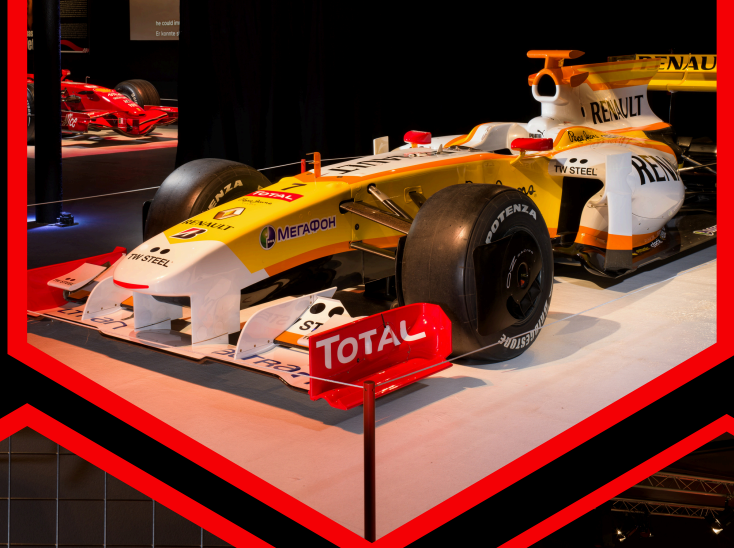
## MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE

COLLECTION SCHLUMPF

[musee-automobile.fr](http://musee-automobile.fr) | |



# SOMMAIRE



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

MOT DU COMMISSAIRE

PARCOURS DE L'EXPOSITION

PRÉSENTATION DU MUSÉE

INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS

Exposition indépendante, non affiliée à la marque Formule 1.

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**Symbole de vitesse, d'innovation et de légende, la Formule 1 s'invite au Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf de Mulhouse, dans le cadre d'une exposition d'envergure.**

Née en 1950, la **Formule 1 est à la fois un championnat sportif, un laboratoire technologique et un mythe populaire mondial**. Elle incarne **plus de 75 ans d'innovations mécaniques, aérodynamiques et humaines** qui ont profondément marqué l'histoire de l'automobile et notre rapport à la performance, à la vitesse et à la technologie.

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf, qui conserve l'une des plus importantes collections automobiles au monde, s'impose comme un lieu naturellement légitime pour raconter cette histoire. L'exposition Formule 1 s'inscrit dans cette continuité : elle ne se limite pas à une succession de voitures spectaculaires, mais propose une lecture historique, technique, culturelle et humaine de la discipline.

Contrairement à d'autres expositions itinérantes, cette exposition est conçue spécifiquement pour Mulhouse, à partir d'un dialogue entre grandes collections institutionnelles, constructeurs, musées internationaux et archives historiques. Elle met en perspective la Formule 1 comme patrimoine industriel et culturel, et non uniquement comme un spectacle sportif.

## Les modèles phares et grandes périodes

L'exposition présentera environ cinquante monoplaces emblématiques, couvrant l'ensemble de l'histoire de la Formule 1, des origines aux années contemporaines.

Parmi les grandes périodes abordées :

- **Les pionniers (années 1950) : Alfa Romeo, Maserati, Ferrari – l'âge héroïque de la discipline.**
- **Les années 1960-1970 : révolution des châssis, moteurs arrière, premières grandes évolutions aérodynamiques.**
- **Les années 1980-1990 : ère des moteurs turbo, domination technologique, professionnalisation extrême.**
- **La Formule 1 moderne : sécurité, hybridation, aérodynamique avancée et data.**

L'exposition repose sur un réseau exceptionnel de prêteurs internationaux : grands constructeurs automobiles engagés en Formule 1 (dont Toyota) ; musées et collections institutionnelles européennes et internationales (Alfa Romeo, Ferrari, Louwman, Fangio, Mercedes, BMW, Matra) ; collections privées de tout premier plan (collection Loh) ; ainsi que la collection propre du Musée National de l'Automobile. Ce travail collaboratif permet de réunir des voitures rarement vues ensemble et d'offrir une vision globale et cohérente de la Formule 1 à travers les décennies.

Au-delà des monoplaces, l'exposition présentera une sélection d'objets historiques et symboliques, ayant appartenu à tous les plus grands champions tels que Lewis Hamilton, Michael Schumacher, Max Verstappen et bien d'autres : casques et combinaisons, documents d'époque (photographies, licences, correspondances), éléments graphiques et dispositifs audiovisuels issus d'archives officielles. Ces objets permettent de redonner une dimension humaine à la Formule 1, en racontant l'histoire des pilotes, des ingénieurs et des équipes. Ils replacent les voitures dans leur contexte sportif, technique et personnel. Un espace spécifique sera notamment consacré à Juan Manuel Fangio, figure fondatrice de la Formule 1, à travers des voitures, des documents et des objets emblématiques, en lien avec le Museo Fangio / Fundación Fangio.

## Le parcours de l'exposition

Le parcours est conçu comme **une immersion chronologique et thématique, alternant grandes séquences historiques, focus sur des voitures et des pilotes majeurs**, dispositifs graphiques et audiovisuels, et espaces de respiration mettant en valeur les lignes et la mécanique.

La scénographie, volontairement spectaculaire mais lisible, permet au visiteur – passionné ou néophyte – de comprendre comment la Formule 1 s'est construite, pourquoi elle fascine toujours, et en quoi elle a transformé l'automobile moderne.

EXPOSITION | MULHOUSE  
**Formule 1**  
11 avril au 1<sup>er</sup> novembre 2026



# LE MOT DU COMMISSAIRE

**Pat Garnier - Ancien directeur du musée et commissaire de l'exposition « Formule 1 »**

*« Formule 1 ! » Quel mot magique pour un passionné d'automobiles de compétition ! Dire que je suis né dans le monde des voitures de sport serait bien exagéré, mais, comme ma famille a vécu un temps à Constance en Allemagne, il est possible que mon premier landau ait été fabriqué à Stuttgart, fief de Porsche et de Mercedes ! Suit une jeunesse passée dans une école militaire dans la sainte ville du Mans, où, lors du Grand Prix de France en 1911, l'alsacien Ernest Friderich a remporté de haute main, une glorieuse seconde place sur une frêle mais vivace Bugatti type 13 de 1300 cm<sup>3</sup> derrière une grosse Fiat de 90 CV, pilotée par l'excellent local Victor Héméry. L'exploit de Friderich et d'autres faits d'armes de Bugatti au Mans ont laissé des traces dans la capitale mancelle, car le circuit permanent porte aujourd'hui le nom du constructeur de Molsheim. Puis, j'assistais au premier et seul Grand Prix de Formule 1 organisé sur ce circuit, le Grand Prix de France en 1967. J'avais 18 ans, et bénéficiais d'un accès privilégié dans les tribunes, juste au-dessus des stands. Je n'avais d'yeux que pour Jo Siffert et sa Cooper-Maserati, un de mes héros. Quelle jubilation extrême de voir mes démiurges, le vainqueur Jack Brabham, Graham Hill, Jim Clark, Jochen Rindt, Denny Hulme, Guy Ligier et d'autres, se battre sur la piste, mais faire des facéties entre eux et avec leurs mécaniciens après la course, dans des éclats de rire si inexistant de nos jours, sur les pit-lane... Ces souvenirs sont au fond de moi, à jamais. Inutile donc de dire le plaisir que j'ai eu à participer à cette exposition, largement partagé avec mes chers amis du Musée, collaborateurs et bénévoles, mais surtout pour vous offrir, à vous, chers visiteurs, un petit moment d'évasion dans ce monde si fermé aujourd'hui, des sports mécaniques.*

## L'EXPOSITION EN CHIFFRES

- **La plus grande exposition temporaire dédiée à la Formule 1 des 20 dernières années dans un musée**
- **50 véhicules d'exception accompagnés de maquettes, moteurs et objets emblématiques**
- **20 constructeurs et écuries représentés**
- **27 500 chevaux cumulés**
- **Puissance extrême : de 65 à 1 030 ch**
- **Vitesses impressionnantes : de 180 à 360 km/h**

# LES IMMANQUABLES DE L'EXPOSITION

Cette exposition consacrée à la Formule 1 s'inscrit parmi les manifestations majeures dédiées à l'histoire des sports mécaniques de ces dernières années.

Le visiteur pourra découvrir, entre autres, dix monoplaces emblématiques ! Véritables jalons historiques, elles illustrent les grandes étapes de cette discipline et en retracent les évolutions techniques et sportives.

Cet ensemble offre un aperçu significatif de l'exposition rétrospective présentée au sein du plus grand musée automobile du monde.

## 1. Alfa Romeo Tipo 159 "Alfetta" – 1951

Pilotée par Juan Manuel Fangio, champion du monde 1951.

Une des premières monoplaces dominantes de l'histoire de la Formule 1.

## 6. Williams FW14 – 1992

Nigel Mansell champion du monde 1992.  
Monoplace ultra-technologique avec suspension active.

## 2. Maserati 250F – 1956

Pilotée par Fangio, Moss, Behra.  
Considérée comme l'une des plus belles Formule 1 jamais construites.

## 7. Benetton B195 – 1995

Michael Schumacher champion du monde.  
Début de l'ère Schumacher en Formule 1.

## 3. Matra MS80 – 1969

Jackie Stewart champion du monde 1969.  
Unique Formule 1 française championne du monde construite en France.

## 8. Ferrari F2007 – 2007

Kimi Räikkönen champion du monde 2007.  
Dernier titre Ferrari en Formule 1.

## 4. Ferrari 312 B – 1970

Célèbre pour son moteur 12 cylindres à plat.  
Pilotée notamment par Jacky Ickx.

## 9. Red Bull RB8 – 2012

Sebastian Vettel champion du monde.  
Symbole de la domination Red Bull et du génie d'Adrian Newey.

## 5. Renault RS10 – 1979

Première victoire d'une Formule 1 turbo (Jean-Pierre Jabouille).  
Voiture qui a révolutionné la technologie en Formule 1.

## 10. Mercedes W11 – 2020

Lewis Hamilton champion du monde.  
L'une des monoplaces les plus rapides de toute l'histoire de la Formule 1.

# PARCOURS DE L'EXPOSITION

## 1. Les grandes écuries : piliers d'une mythologie mécanique

**Au coeur de la Formule 1, les écuries sont bien plus que des équipes de course : ce sont des institutions vivantes, dépositaires d'une culture et d'une identité propre.**

La Scuderia Ferrari, doyenne absolue fondée en 1929, incarne la passion italienne dans toute sa fougue. Son rouge iconique est devenu le symbole d'une légende indépassable, faisant d'elle l'écurie la plus ancienne et la plus titrée du sport. Face à ce monument, McLaren a forgé sa renommée dans les années 1970-80 par une ingéniosité technique chirurgicale, tandis que Williams imposait sa rigueur pour dominer la décennie 1990.

L'ère moderne a vu l'émergence de nouveaux titans aux philosophies opposées. Mercedes-AMG Petronas a marqué l'ère hybride (2014-2020) par une domination méthodique et une précision industrielle sans précédent. À l'inverse, Red Bull Racing bouscule les codes par son audace stratégique et son agilité technique avant-gardiste.

Mais une écurie n'est pas qu'une marque ; c'est une armée de l'ombre. Dans les usines, des centaines d'ingénieurs, de mécaniciens et de stratèges oeuvrent 24h/24 pour transformer chaque Grand Prix en un duel de visions technologiques. Ces institutions ne se contentent pas de participer : elles façonnent l'ADN d'un sport en quête permanente d'excellence.

## 2. Les circuits mythiques : sanctuaires de la vitesse

Certains tracés transcendent la simple compétition pour entrer dans la légende, devenant des théâtres où se jouent exploits et drames. Monaco, joyau anachronique aux rues étroites et aux rails omniprésents, reste le défi ultime. Dans cet écrin urbain, chaque centimètre de bitume exige une précision absolue sous peine de sanction immédiate. À l'opposé, l'Autodromo Nazionale de Monza, le « temple de la vitesse », fait vibrer le sol italien depuis plus de cent ans sous le hurlement des moteurs lancés à des vitesses extrêmes.

La magie opère également à Spa-Francorchamps, niché dans les Ardennes belges. Son tracé vallonné et son mythique virage de l'Eau Rouge testent le coeur des pilotes face à une météo souvent imprévisible. Si Silverstone demeure le berceau historique pour avoir accueilli le tout premier Grand Prix en 1950, le circuit de Suzuka séduit les puristes par son tracé technique en « huit ». Ces circuits ne sont pas de simples pistes : leurs virages portent des noms et leurs lignes droites portent des records. Entre courbes rapides et freinages dantesques, ils dictent leur loi aux hommes et aux machines, façonnant la mémoire collective d'un sport qui a fait de la vitesse une forme d'art.



### 3. Les champions du monde : l'Olympe du sport automobile

Depuis 1950, les champions du monde de Formule 1 incarnent l'excellence absolue et deviennent les icônes de leur époque. Les pionniers, à l'image de Juan Manuel Fangio, dominaient par leur talent brut et un courage héroïque à une époque où le danger supplantait la technologie. Le profil du champion a radicalement muté avec Michael Schumacher. Dans les années 1990-2000, l'Allemand a redéfini le professionnalisme, associant une préparation physique inédite à une rigueur tactique pour décrocher sept titres inoubliables.

Lewis Hamilton a prolongé cet héritage en y ajoutant une polyvalence rare. Recordman de victoires et de pôles, il s'est imposé comme une voix engagée au-delà des circuits.

Aujourd'hui, Max Verstappen symbolise la jeunesse conquérante, alliant instinct et agressivité maîtrisée. Si l'aventurier romantique a laissé place à un athlète complet entouré de scientifiques et guidé par la donnée, l'essence du champion reste inchangée.

C'est cette capacité mystique à repousser les limites, à s'adapter aux révolutions techniques et à performer sous une pression maximale qui distingue les vainqueurs des légendes. Ils sont les marqueurs d'une quête perpétuelle du millième de seconde.



@Giannelli

### 4. L'aérodynamique : sculpter l'invisible

En Formule 1, l'air est un adversaire invisible et le plus précieux des alliés. Cette discipline consiste à transformer la résistance au vent en une force phénoménale pour coller la voiture au bitume. Dès les années 1960, l'apparition des ailerons a révolutionné la performance en augmentant l'appui aérodynamique (downforce), améliorant radicalement l'adhérence en virage. Une décennie plus tard, l'introduction de l'effet de sol a permis d'aspérer littéralement la monoplace vers le sol grâce aux flux circulant sous le châssis, offrant une stabilité inédite.

Aujourd'hui, chaque millimètre de carrosserie résulte de milliers d'heures de tests en soufflerie et de simulations numériques complexes. L'enjeu est un équilibre permanent : maximiser l'appui pour la vitesse en courbe tout en réduisant la traînée pour ne pas pénaliser la vitesse de pointe. L'aérodynamique dicte également les règles de la compétition : l'air turbulent laissé par une voiture (l'air sale) perturbe celle qui suit, rendant les dépassements périlleux. C'est pourquoi les règlements évoluent sans cesse pour stabiliser ces flux capricieux et préserver le spectacle. Invisible à l'oeil nu, la maîtrise de l'air demeure le déterminant absolu de la performance moderne.

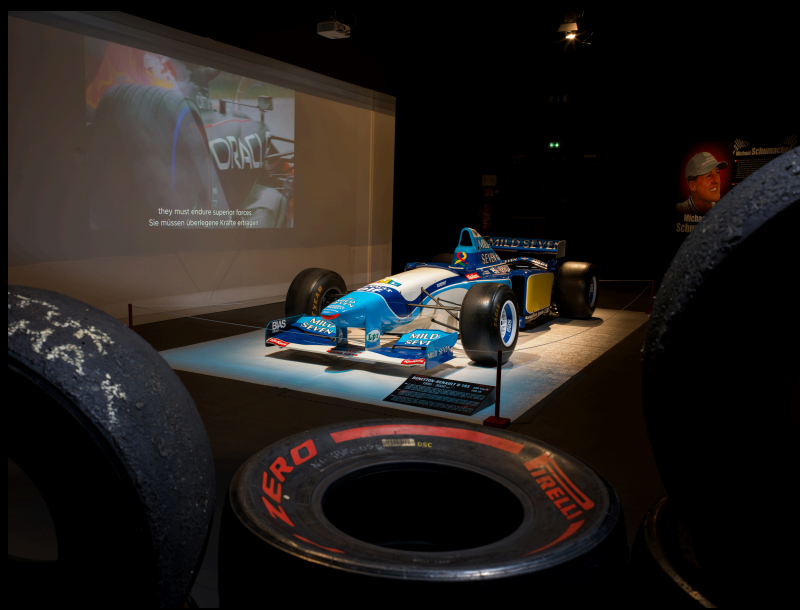
## 5. Les moteurs et l'énergie : un laboratoire à ciel ouvert

Depuis ses origines, la Formule 1 est un laboratoire technologique où se dessine l'avenir de l'automobile. Les premières décennies ont célébré la puissance brute des moteurs atmosphériques, hurlant à des régimes extrêmes. Les années 1980 ont ensuite marqué l'avènement spectaculaire des turbos, monstres mécaniques capables de performances délirantes, avant un retour à des configurations plus classiques. En 2014, le sport a opéré sa révolution majeure avec l'introduction des Power Units hybrides.

Ces unités de puissance ultrasophistiquées combinent un moteur thermique V6 turbo et des systèmes de récupération d'énergie (ERS). Elles transforment la chaleur de l'échappement et l'énergie du freinage en électricité pour offrir un surplus de puissance instantané. Cette avancée conjugue performance extrême et efficacité énergétique avec une sophistication inédite.

Aujourd'hui, le moteur n'est plus seulement une question de chevaux-vapeur ; c'est un équilibre subtil entre innovation et responsabilité environnementale. Avec l'arrivée prochaine des carburants 100% synthétiques et des objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2030, la Formule 1 s'inscrit dans une logique de développement durable, prouvant que la vitesse peut rimer avec les enjeux du monde contemporain.

## 6. Les pneus : la science du contact



@Giannelli

À plus de 300 km/h, la survie et la victoire ne tiennent qu'à quatre surfaces de gomme pressées contre l'asphalte :

l'unique lien entre la machine et la piste. De ce contact dépendent l'adhérence en virage, la brutalité du freinage et la force de l'accélération. Les pneus sont bien plus qu'un consommable ; ils sont une variable stratégique centrale capable de faire gagner ou perdre une course en quelques tours. Le fabricant unique, Pirelli, propose différentes gommes identifiées par des couleurs : tendres pour la performance pure, médiums pour l'équilibre et dures pour la durabilité.

Le pilotage moderne est un art de la gestion thermique. Il faut faire monter les gommes en température sans les surchauffer, sous peine de voir apparaître le blistering (cloquage) ou le graining qui détruisent l'adhérence.

La température de la piste, la météo et le style de conduite influencent radicalement leur comportement. Les stratèges scrutent ainsi les données en temps réel pour décider du moment idéal du passage au stand (pit-stop). Une dégradation trop rapide peut condamner un pilote, tandis qu'une gestion économe peut offrir des positions précieuses sans même avoir à dépasser en piste. Dans ce sport de précision, les pneus rappellent que la victoire est une alchimie fragile entre vitesse pure, chimie du caoutchouc et patience stratégique.

## 7. Simulateurs et préparation : le pilote 2.0

Le temps où l'on découvrait un circuit uniquement en piste est révolu. Aujourd'hui, la préparation commence dans des simulateurs de pointe, véritables cockpits dynamiques logés au cœur des usines. Ces systèmes reproduisent avec une précision millimétrique chaque tracé, le comportement de la voiture et les conditions de course.

Sans brûler une goutte de carburant, un pilote peut tester des milliers de réglages, appréhender un nouveau tracé ou affiner des scénarios de course avec ses ingénieurs.

Mais la technologie ne remplace pas l'exigence physique.

Le pilote de Formule 1 est un athlète complet qui suit un entraînement digne d'un astronaute. Pour résister aux forces G, il doit renforcer spécifiquement son cou et ses muscles tout en maintenant une endurance cardiovasculaire exceptionnelle.

La préparation mentale est tout aussi capitale : il faut rester lucide sous un stress thermique intense et prendre des décisions vitales à plus de 300 km/h.



@Giannelli

Ce mélange de haute technologie virtuelle et de discipline physique transforme le pilote en un compétiteur hybride, alliance parfaite entre l'excellence humaine et la puissance de calcul. Il n'est plus seulement un conducteur, mais un technicien de haut niveau capable de traiter des flux de données en temps réel au cœur de l'action.

## 8. La fabrication : une horlogerie de précision

Construire une Formule 1 consiste à repousser les frontières de l'ingénierie moderne. Chaque monoplace est le fruit d'un travail titanesque mobilisant des centaines d'experts. Le matériau roi est la fibre de carbone, un composite léger comme une plume mais résistant comme l'acier, utilisé pour forger une cellule de survie indestructible.

Chaque voiture compte plus de 80 000 composants, conçus sur mesure à l'aide de logiciels de modélisation avancés et testés en soufflerie pour optimiser chaque flux d'air.

L'innovation est constante : l'impression 3D métallique permet désormais de produire des pièces complexes en un temps record, raccourcissant les cycles de développement. Chaque élément, du châssis aux suspensions, est une pièce unique destinée à maximiser la performance globale. Mais une Formule 1 n'est jamais figée. Elle évolue tout au long de la saison, enrichie de nouvelles pièces et des enseignements de chaque Grand Prix.

Cette quête d'amélioration continue est l'essence même du sport : la voiture qui dispute la dernière course de l'année n'est jamais celle qui a commencé la saison. Ce processus fait des usines de véritables sanctuaires technologiques, parmi les environnements les plus avancés au monde.

## 9. L'armée de l'ombre : l'excellence collective

Lorsqu'une Formule 1 franchit la ligne d'arrivée, c'est la victoire d'une armée invisible. Derrière le pilote se cachent entre 700 et 1 200 professionnels aux compétences ultrapointues. Sur le circuit, le «Race Team» (environ 60 personnes) assure l'exploitation immédiate : les mécaniciens assemblent les monoplaces avec une précision d'horlogers et réalisent des arrêts aux stands en moins de deux secondes. Les ingénieurs de piste analysent, eux, des torrents de données en temps réel pour optimiser les réglages.

Mais le cerveau de l'équipe reste souvent à l'usine. Dans la «Ops Room», des stratèges connectés en direct orchestrent la course, anticipant les mouvements de la concurrence. La logistique constitue un autre tour de force : transporter des dizaines de tonnes de matériel sur cinq continents demande une coordination quasi militaire. À cela s'ajoutent les experts en marketing, en communication et les cuisiniers, tous indispensables au bon fonctionnement de cette entreprise à haute vitesse. La Formule 1 est le sport d'équipe par excellence : si un seul maillon de cette immense chaîne rompt, c'est toute la performance qui s'effondre. La réussite ne dépend jamais d'un seul homme, mais de la synchronisation parfaite de centaines de talents.

## 10. Le corps du pilote : une machine sous haute tension

Derrière la visière du casque, le corps du pilote est poussé à ses limites biologiques absolues.

Piloter une Formule 1 est une épreuve physique d'une intensité rare, comparable à celle d'un athlète olympique.

Dans les virages et au freinage, les pilotes subissent des forces G pouvant atteindre 5 à 6 fois leur poids corporel.

Leur cou doit être particulièrement développé pour soutenir un casque alourdi par ces contraintes latérales extrêmes.



@Giannelli

L'habitacle est un environnement hostile : les températures y dépassent souvent 50 °C, et la combinaison ignifugée empêche le corps de se refroidir. Au fil d'une course, un pilote peut perdre jusqu'à 4 kg par déshydratation. Son rythme cardiaque s'emballe, frôlant les 170 battements par minute pendant plus d'une heure et demie, exigeant une endurance cardiovasculaire de marathonien.

Pourtant, malgré l'épuisement, il doit maintenir une concentration chirurgicale pour manipuler les dizaines de boutons de son volant et prendre des décisions vitales en une fraction de seconde. Loin de l'image du simple conducteur, le pilote de Formule 1 est une machine de performance optimisée, dont le corps est lui-même un rouage technologique essentiel à la survie et à la victoire.

## 11. Sécurité : des tragédies aux progrès vitaux

La sécurité en Formule 1 s'est construite dans la douleur, chaque avancée étant le résultat d'expériences passées. Autrefois, la mort était une invitée régulière acceptée par des pilotes prenant des risques extrêmes. Le «week-end noir» d'Imola en 1994, marqué par la disparition d'Ayrton Senna, a agi comme un électrochoc mondial, imposant une refonte totale des normes. Depuis, la discipline a fait des bonds de géant. Les circuits ont été redessinés avec des zones de dégagement élargies et des barrières absorbantes Tecpro.

Les monoplaces sont devenues des cellules de survie quasi indestructibles, capables de protéger le pilote lors d'impacts dantesques, comme en témoigne la survie miraculeuse de Romain Grosjean en 2020. L'introduction du Halo en 2018, cette structure en titane protégeant la tête, s'est imposée comme une évidence salvatrice malgré les controverses initiales. Les équipements personnels — casques en carbone, combinaisons ignifugées et système HANS pour le cou — complètent cet arsenal protecteur. Aujourd'hui, la Formule 1 est l'un des sports mécaniques les plus sûrs au monde. Si le risque zéro n'existe pas, la sécurité est devenue une priorité absolue et une construction continue, défendue sans relâche par les ingénieurs et les instances dirigeantes.

## 12. L'environnement : le défi de la durabilité



Longtemps perçue comme un symbole d'excès, la Formule 1 opère aujourd'hui une transformation profonde pour répondre aux enjeux climatiques.

Le sport s'est fixé un objectif ambitieux : atteindre la neutralité carbone d'ici 2030.

Cette mutation repose d'abord sur la technique.

L'introduction des moteurs V6 hybrides en 2014 a marqué une première étape vers une efficacité énergétique record. La prochaine révolution prévoit l'utilisation de carburants 100% synthétiques issus de sources renouvelables.

La logistique est l'autre grand chantier. Pour réduire l'empreinte carbone liée aux déplacements intercontinentaux, le calendrier est progressivement réorganisé par régions. Sur place, les circuits adoptent des pratiques durables : utilisation d'énergies renouvelables, gestion rigoureuse des déchets et bannissement du plastique à usage unique. Malgré les critiques persistantes sur son impact global, la Formule 1 revendique son rôle de laboratoire d'innovation. Les technologies développées pour la piste — hybridation haute performance, matériaux allégés — irriguent déjà l'automobile de grande série. La Formule 1 utilise ainsi la compétition comme un tremplin vers un avenir plus durable, prouvant que la performance extrême peut devenir un moteur du changement écologique.

# PRÉSENTATION DU MUSÉE



Le Musée National de l'Automobile abrite aujourd'hui l'une des plus prestigieuses collections automobiles au monde, rassemblant plus de 450 véhicules d'exception, allant des premières voitures de l'histoire aux modèles les plus luxueux et emblématiques du XXe siècle. Ce lieu unique témoigne de l'évolution technique, esthétique et industrielle de l'automobile, offrant aux visiteurs une véritable immersion dans cet univers fascinant.

L'histoire du musée remonte à 1957, lorsque les frères Hans et Fritz Schlumpf, industriels passionnés d'automobiles, acquièrent une ancienne filature de laine à Mulhouse. Animés par leur passion et leur ambition de préserver le patrimoine automobile, ils y installent progressivement leur impressionnante collection privée, constituée avec soin au fil des années. Ce qui n'était au départ qu'un projet personnel est devenu, avec le temps, un musée de renommée internationale, attirant des visiteurs du monde entier et faisant de Mulhouse une destination incontournable pour les amateurs d'automobile.

## Le musée en quelques dates, chiffres et informations clefs

En 1957, les frères Schlumpf achètent une ancienne filature de laine peignée datant de 1880 où ils installent dès les années 1960 une partie de leur collection. C'est dans ce lieu insolite qu'est inauguré en 1982 le musée à la suite du rachat de la collection par l'Association propriétaire du Musée National de l'Automobile.

Dès sa création, **426 pièces de la collection sont classées au titre des Monuments historiques**. En 2002, la collection devient définitivement inaliénable grâce à l'obtention de l'appellation Musée de France.

## Le musée bénéficie du soutien de nombreux partenaires :

Région Grand Est - DRAC Grand Est - Collectivité européenne d'Alsace.



Vues des collections permanentes © Musée national de l'Automobile / Alexis Tourreau

**En 2022, 40 ans après sa création, le musée a connu un changement majeur : changement de nom, de gestionnaire et nouvelles orientations stratégiques.** Créée en 1981 en parallèle du musée, l'Association de Gestion du Musée National de l'Automobile, présidée par Bruno Fuchs et dirigée par Guillaume Gasser, a repris en main l'exploitation du site le 1er janvier 2022, assurée depuis 1999 par Culturespaces. L'association a souhaité revenir aux origines du lieu en redonnant au musée son nom initial : le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf succède à la Cité de l'automobile, nommée ainsi depuis 2006.

Dans le cadre de son projet de restructuration, le musée a réaménagé sa librairie-boutique ainsi que différents espaces de visites. L'espace d'exposition temporaire a été remanié et agrandi de 800 à 1 100 m<sup>2</sup>.

## La collection Schlumpf est répartie en quatre espaces :

- **L'espace Aventure** expose sur 17 000 m<sup>2</sup> 243 automobiles en trois périodes – les « ancêtres » de 1878 à 1918, les « classiques » de 1918 à 1938 et les « modernes » d'après 1945
- **L'espace Course** présente des modèles sportifs exceptionnels
- **L'espace Chefs-d'oeuvre** présente 80 voitures de grand prestige des années 30
- **L'espace Mercedes 300 SLR** expose la voiture sur un plateau tournant avec une projection dynamique de son histoire, l'aménagement a été réalisé en 2025

## Deux autres collections complètent le parcours :

- **La collection Jammet** présente 101 voitures d'enfants, du début du 20<sup>ème</sup> siècle à nos jours
- **La collection de mascottes**, qui sont les figurines décoratives des bouchons de radiateurs



© Musée national de l'Automobile / Alexis Tourreau

## L'Autodrome

La piste d'évolution du musée peut accueillir 4 500 personnes dans ses gradins. Ses trois anneaux permettent de proposer des spectacles et animations autour de l'automobile. C'est un espace qui est également utilisé par l'atelier de restauration du musée pour l'entretien de la soixantaine de voitures roulantes de la collection.

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf est le premier musée de ce type à avoir créé 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.



© Musée national de l'Automobile / Alexis Tourreau

## Un musée lieu de vie



© L'Atelier Bar

### Librairie - Boutique

Pour conclure la visite, une librairie-boutique propose des ouvrages et des objets consacrés à l'histoire de l'automobile : livres, papeterie, miniatures, jeux de construction, textile, produits alsaciens...

### Restaurant-Bar

Le musée propose une offre de restauration avec un bar et une cafétéria, les deux disposants d'une belle terrasse.

Le premier permet de profiter de la jolie cour intérieure du musée, le second offre une vue imprenable sur l'autodrome.

# INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS

Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf

17 rue de la Mertzau 68100 Mulhouse (entrée des visiteurs)

192 avenue de Colmar, BP 1096, 68051 Mulhouse cedex (adresse postale et administrative)

03 89 33 23 21 – info@museedelauto.org

## Accès

- **En voiture** : autoroutes A35 et A36, sortie “Mulhouse-Centre”  
Parking visiteurs : Rue de l'Épée, 68100 Mulhouse
- **En tramway** : ligne 1, arrêt “Musée de l'Auto”
- **En train** : gare Mulhouse-Ville (en TGV à 2h40 de Paris-Lyon) puis tramway ligne 1
- **En avion** : aéroport Basel-Mulhouse à 20 mn

## Horaires

### Ouvert tous les jours de l'année sauf le 25 décembre

- Du 3 avril au 1er novembre 2026 : 10h – 18h
- Du 2 novembre 2026 au 3 janvier 2027 : 10h – 17h (fermé le 25 décembre)
- Du 4 janvier au 5 février 2027 : 13h – 17h la semaine / 10h – 17h le week-end
- Du 6 février au 2 avril 2027 : 10h – 17h

## Tarifs

- **Plein tarif** : 19 €
- **Tarif réduit** (étudiants, demandeurs d'emploi, pass Éducation, carte d'invalidité) : 15 €
- **Tarif jeune** (4 à 17 ans) : 13 €
- **Tarif famille** (2 adultes et 2 enfants de 4 à 17 ans) : 56 €
- **Pass Musées** : 129 € / Réduit 119 €

Réservations : [www.musee-automobile.fr](http://www.musee-automobile.fr)

## Contacts presse

Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf

Sophie Mehl – Responsable d'exploitation

03 89 33 23 29 – s.mehl@museedelauto.org

Agence Alambret Communication

Alice Zakarian / alice.z@alambret.com

01 48 87 70 77

111 boulevard de Sébastopol 75002 Paris



MUSÉE NATIONAL  
DE L'AUTOMOBILE

---

COLLECTION SCHLUMPF

192 rue de Colmar 68100 Mulhouse

03 89 33 23 23

[www.musee-automobile.fr](http://www.musee-automobile.fr)

