

SERVICE DES PUBLICS

AIDE À LA VISITE, n° 29

Département pédagogique et culturel

ACCÈS

> Ouverture du musée

du mardi au dimanche de 11h à 18h
nocturne le jeudi de 18h à 21h dans les
expositions temporaires uniquement
fermé le lundi

> Métro

Palais-Royal, Pyramides, Tuileries

> Autobus

21, 27, 39, 48, 68, 69, 72, 81, 95

> Parkings

Carrousel du Louvre, Pyramides

> Station Vélib

Station 1015

> Accès pour les personnes en situation
de handicap : le musée est accessible
par le 105 rue de Rivoli 75001 Paris

DÉPARTEMENT PÉDAGOGIQUE ET CULTUREL

> Pour les jeunes de 4 à 17 ans

ateliers parcours et visites guidées pour
les groupes de 4 à 17 ans,
renseignements et réservations
mail : jeune@lesartsdecoratifs.fr
tél. : 01 44 55 59 25 / 75
fax : 01 44 55 59 58

> Pour le public étudiant et adulte

visites pour les groupes,
renseignements et réservations
mail : adac@lesartsdecoratifs.fr
tél. : 01 44 55 59 26 / 75
fax : 01 44 55 59 58

Renseignements : www.lesartsdecoratifs.fr

TARIFS

> Droits d'entrée

plein tarif : 9 €
tarif réduit : 7,50 €

> Visites guidées en français et en anglais, destinées au public jeune, étudiant et adulte

> En individuel

des visites et des soirées « Capots
ouverts » sont programmées pour cette
exposition, sur inscription (voir dates et
modalités sur le site)

> En groupe

Pour les jeunes (4-17 ans)

visites guidées (1h) en français :
60 € / groupe
visites guidées (1h) en anglais :
68 € / groupe
visites guidées (1h30) en français :
90 € / groupe
visites guidées (1h30) en anglais :
102 € / groupe

Pour les étudiants (18-25 ans)

visites guidées (1h) en français :
80 € / groupe
visites guidées (1h) en anglais :
88 € / groupe
visites guidées (1h30) en français :
110 € / groupe
visites guidées (1h30) en anglais :
122 € / groupe

Pour les adultes (+ 26 ans)

visites guidées (1h30) en français :
115 € / groupe + 7,50 € / personne
visites guidées (1h30) en anglais :
125 € / groupe + 7,50 € / personne
visites guidées (2h) en français :
133 € / groupe + 7,50 € / personne
visites guidées (2h) en anglais :
142 € / groupe + 7,50 € / personne

**Les groupes sont limités à
25 personnes maximum**

..... Les Arts Décoratifs, 107, rue de Rivoli, 75001 Paris

© Les Arts Décoratifs, Sophie Courrat pour le département pédagogique et culturel, avril 2011, document reproductible

SERVICE DES PUBLICS

AIDE À LA VISITE

N°29

département pédagogique
et culturel

L'ART DE L'AUTOMOBILE CHEFS-D'ŒUVRE DE LA COLLECTION RALPH LAUREN

musée des Arts décoratifs

Du 28 avril au 28 août 2011

Les Arts Décoratifs présentent une partie de la collection automobile de Ralph Lauren, l'une des plus prestigieuses collections au monde. Une sélection de dix-sept voitures de sport, parmi les plus belles et les plus rares réalisations de leur époque, démontre que l'automobile est aussi un art. Sur le plan technique, historique et stylistique, ces voitures d'exception sont des chefs-d'œuvre d'innovation technologique et d'audace : beauté de la ligne et des couleurs, des matériaux et du design, mais aussi beauté mécanique résultant de la recherche d'efficacité et de précision. L'exposition retrace les grandes étapes de l'histoire automobile européenne de 1929 à 1996, illustrées par les plus grands noms : Bugatti, Alfa Romeo, Bentley, Mercedes-Benz, Jaguar, Porsche, Ferrari.



fig. 1 Jaguar XKD 1955

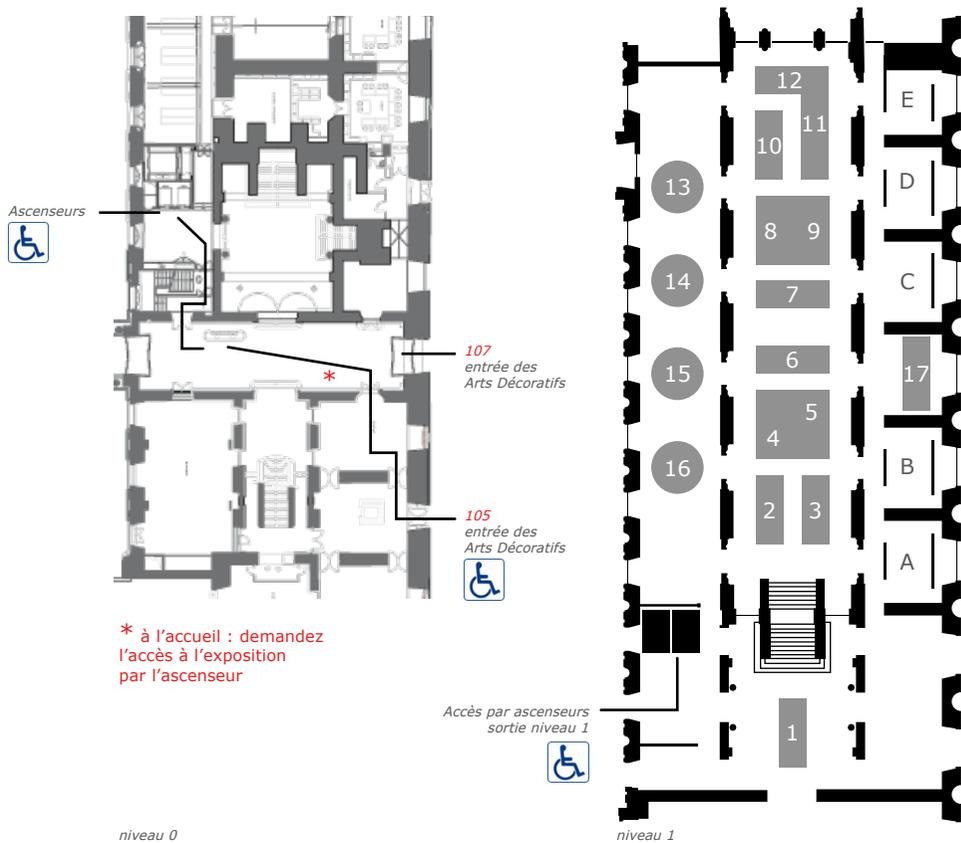
Les Arts Décoratifs
107, rue de Rivoli - 75001 Paris
Tél. : 01 44 55 57 50

Temps de visite conseillé : 1H15 + 1H20 pour les films

LES ARTS
DECORATIFS

LES ARTS
DECORATIFS

PLANS



1. Bugatti 57 (SJC Atlantic - 1938
2. Bentley « Blower » - 1929
3. Mercedes-Benz SSK « Comte Trossi » - 1930
4. Alfa Romeo 8C 2300 Monza - 1931
5. Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia - 1938
6. Bugatti 59 Grand Prix - 1933
7. Ferrari 375 Plus - 1954
8. Jaguar XKD - 1955
9. Porsche 550 Spyder - 1955
10. Ferrari 250 Testa Rossa - 1958
11. Ferrari 250 GTO - 1962
12. Ferrari 250 LM - 1964
13. Jaguar XK120 Roadster - 1950
14. Mercedes-Benz 300 SL « Papillon » - 1955
15. Jaguar XKSS - 1958
16. Ferrari 250 GT Berlinetta SWB - 1960
17. Mc Laren F1 LM - 1996

- A. Espace vidéo
- B. Espace Vidéo
- C. Moteur et éclaté technique
- D. Espace d'écoute sons moteurs
- E. Espace d'écoute sons moteurs

NOTES

BIBLIOGRAPHIE

L'Art de l'automobile, Chefs-d'œuvre de la collection Ralph Lauren
Éditions Les Arts Décoratifs, 2011

Speed, Style and Beauty

Catalogue de l'exposition présentée par le Museum of Fine Arts de Boston, du 6 mars au 3 juillet 2005.

Texte en anglais

Boston, MFA Publications et Hambourg, Ginko Press, 2005.

Anne Bony, éditions du Regard

Les ouvrages de cette collection couvrent le XX^e siècle par décennies et permettent d'aborder plusieurs thèmes en parallèle : architecture, décoration, mobilier, design, musique, cinéma, mode, automobile.

les années 30 - 1987

les années 40 - 1985

les années 50 - 1982

les années 60 - 1983

les années 70 - 1993

les années 80 - 1995

les années 90 - 2000

Site internet : www.lesartsdecoratifs.fr



fig. 12 - Mc Laren F1 LM, 1996

En 1970, le musée des Arts décoratifs proposait une exposition « Bolide design ». Plusieurs exemples de voitures de compétition démontraient, que « *L'art et la technique, chacun à leur niveau, sont l'expression de l'homme et de ses rapports avec la création* » François Mathey.

La collection de Ralph Lauren se situe dans cette perspective, le bolide comme objet de design, comme œuvre d'art, résultat de la vision simultanée de deux réalités distinctes : l'art et la technique, qui sont, chacune à leur niveau, l'expression de l'homme et de ses rapports avec la création.

« *Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques. Je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique* » Mythologies, 1970, Roland Barthes.

En introduction à l'exposition, au pied du grand escalier, une Bugatti 57 S(C) Atlantic de 1938 (fig. 2) accueille les visiteurs. Cette automobile, parmi les plus convoitées et inestimables, incarnait à l'époque vitesse et modernité. On la reconnaît à sa fameuse " épine dorsale " résultat du rivetage utilisé pour assembler les éléments de la carrosserie (aile et pavillon) réalisée en deux parties. Cette nécessité technique lui confère son esthétique unique. La puissance et la vitesse sont suggérées par des portières se découpant dans le toit et par des vitres ellipsoïdales issues du registre aéronautique. Des quatre exemplaires construits, il n'en reste aujourd'hui plus que deux.

Avant-guerre : voitures de 1929 à 1934

Présentées dans un ordre chronologique, les voitures de compétition occupent la grande nef. La course, laboratoire de toutes les innovations, est le fil conducteur reliant ces véhicules, dont chacun recèle une somme considérable d'innovations. Elle fournit à cette collection quelques-uns de ses plus beaux modèles.

L'automobile est associée au mythe naissant de la machine qui fascine les artistes comme l'illustre cet extrait du *Manifeste du futurisme*¹ de Filippo Tommaso Marinetti en 1909 :

« *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.* »

Doyenne de l'exposition, la Bentley « Blower » de 1929 (fig. 3), construite comme un tank, avec sa carrosserie massive et dotée d'un compresseur (blower), elle a pourtant été conçue dans un seul but : gagner des courses. Ettore Bugatti l'avait qualifiée de « *camion le plus rapide du monde* ». Afin de diminuer toute surcharge pondérale, une partie de la carrosserie est réalisée en simili-cuir.

La Mercedes-Benz SSK « Comte Trossi » de 1930 (fig.4), se distingue par le raffinement de sa carrosserie. L'aspect austère d'origine de la voiture d'usine a été modifié par le comte Trossi, fameux champion aristocrate italien qui avait lui-même fourni une esquisse et confié la réalisation du modèle à un carrossier.

¹ Le Futurisme est un mouvement littéraire et artistique italien né en 1909. Rejetant la tradition et le passé, le poète Filippo Tommaso Marinetti, proclame l'avènement d'une nouvelle esthétique de la vitesse et de la modernité industrielle.

Dans les années 1920-1930, les voitures étaient souvent construites sur mesure, selon les goûts du client. Le constructeur fabriquait le châssis sur lequel il installait la suspension, le moteur, la boîte de vitesses, les roues et le système de freinage. Le châssis court était choisi par ceux qui s'intéressaient surtout à la vitesse, un châssis long qui offrait plus d'espace était généralement réservé aux voitures les plus luxueuses. Un carrossier indépendant se chargeait de l'habillage.

C'est ainsi que chez Alfa Romeo, le châssis 8C 2300 proposé en grand tourisme, bénéficie de carrosseries signées par les plus grands maîtres italiens, tels que Zagato, Touring ou encore Castagna. Dans sa configuration course, la 8C 2300 Monza, présentée ici (fig. 5), a une carrosserie de *torpedo* (ce mot est la traduction anglaise littérale de torpille) qui évoque le fuselage d'un avion, étroite à l'avant pour s'élargir légèrement vers l'arrière, ligne caractéristique des voitures de Grand Prix au début des années 1930.

L'écusson marqué SF a une signification spéciale dans l'histoire d'Alfa Romeo : il n'a figuré que sur les voitures engagées en course par l'écurie d'Enzo Ferrari.

Le nom d'Enzo Ferrari est, peut-être le plus célèbre de l'histoire de l'automobile. Il est entré comme pilote chez Alfa Romeo en 1920, mais comprend que son destin est ailleurs et en 1929, il fonde la Scuderia Ferrari (écurie Ferrari), tout en poursuivant une association avec Alfa Romeo. Après la seconde guerre mondiale, il connaîtra la très grande notoriété en tant que constructeur.

En 1933, la Bugatti 59 (fig. 6) se reconnaît par ses extraordinaires roues à rayons « en corde de piano », création originale de la maison Bugatti. Construite en seulement huit exemplaires, elle incarne la référence stylistique et esthétique de la voiture d'avant-guerre. L'étude de l'aérodynamique¹ a été prise en compte très tôt dans l'histoire de l'automobile, à l'image de la « Jamais Contente » (premier véhicule automobile à avoir passé le cap des 100 km/heure en 1899), profilée comme une torpille et mue par l'énergie électrique.

Après-guerre : voitures de 1954 à 1962

D'une filiation avec l'aéronautique, est née l'aérodynamique qui, entre les années 1930 et les années 1960, amène de véritables changements en terme de design. La prise en compte de l'aérodynamique conduit les carrossiers à des formes de plus en plus fluides, enveloppant les éléments mécaniques de lignes qui traduisent la puissance souvent exceptionnelle de ces automobiles.

A la fois sculpture par ses formes tout en rondeurs et engin de course par ses lignes très fluides, la Jaguar XKD (fig. 1) est un véritable bolide conçu pour la performance par l'aérodynamicien aéronautique Malcom Sayer. Aucune voiture des années 1950 n'incarne mieux la vitesse que cette voiture qui exploite les connaissances acquises en particulier dans le domaine de l'aviation : la dérive qui prolonge l'appui-tête du pilote, autorise un surcroît de stabilité à haute vitesse.

Le terme de « Spyder » désigne un cabriolet à deux places. La Porsche 550 Spyder (fig. 7) est entrée dans la légende et symbolise *La Fureur de vivre*² depuis le décès accidentel de James Dean (1931-1955) au volant d'une telle voiture. Fou de course automobile, l'acteur américain décédé à 24 ans, incarnait une jeunesse révoltée.

¹ L'aérodynamique automobile est l'étude des phénomènes aérodynamiques, induits par l'écoulement de l'air, autour d'un véhicule automobile en mouvement.

² *La Fureur de vivre* [*Rebel Without a Cause*], réalisé par Nicholas Ray et sorti en 1955, deviendra un film culte pour des générations d'adolescents.

avec le minimum d'efforts, l'air qui vient d'être inventé grâce aux sports (...) plaident en faveur d'une habitation moderne, moderne en ce qu'elle a de pratique et d'esthétique. »
Robert Mallet-Stevens (1886-1945)

Niveau 3 : l'Art déco

Issus de l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes de 1925, deux courants se manifestent dans la vie artistique des années 1920 et 1930 : les traditionalistes et les modernistes. Résultat d'un équilibre entre tradition et modernité, les voitures de luxe de cette époque relèvent d'un même savoir-faire artisanal, du prestige social, des valeurs de l'élégance que l'on retrouve dans les créations d'ébénisterie de Jacques-Emile Ruhlmann (1879-1933), destinées à l'élite.

Niveaux 9 à 7

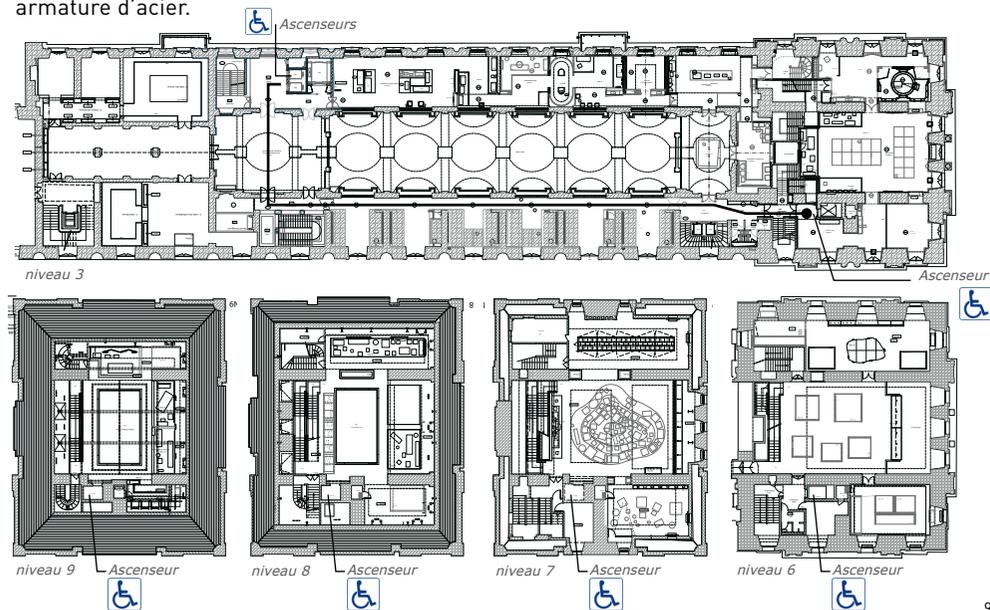
Les collections sont consacrées à la période allant de 1940 à 1990 et présentent différents aspects de la création qui se modifie tant dans les formes que dans les matériaux. L'évolution des modes de vie s'accompagne d'une démocratisation de la production. Dans le domaine de l'automobile, jusqu'à la seconde guerre mondiale, la tradition artisanale est conservée comme gage de qualité et marque de distinction sociale. Après la guerre, la voiture de série se développe. C'est la fin d'une époque où la possession d'une voiture était plus une exception que la règle.

Le développement de la société de consommation se caractérise par une diversification des produits. L'histoire de l'automobile est, elle aussi, riche d'innovations technologiques.

Niveau 6

La fibre de carbone est d'abord utilisée dans l'aéronautique, et pour la première fois dans le mobilier en 1982 par Martin Szekely dans une collection de sièges et de petits meubles intitulée *Pi*.

Le meuble à tiroirs *Pod of drawers* de Marc Newson, 1997, carrossé de métal, traduit la passion de leur auteur pour deux domaines, l'aviation et le design automobile. Le Concept-car 021C a été créé pour Ford en 1999, sa carrosserie est en fibre de carbone sur une armature d'acier.



Galerie côté Rivoli : espaces de diffusion sonore et vidéographique

« *Les voitures ne font pas seulement appel à notre sens de l'esthétique et de l'ingéniosité. Il y a aussi le bruit, les odeurs et le feu d'artifice chimique qui se déclenche dans notre cerveau et que nous appelons kick, lorsque la chose se met à prendre vie en hurlant.* » Ralph Lauren

L'aspect cinématique et sonore des véhicules est restitué par de nombreux films et enregistrements.

Salle 1

débouché de l'escalier à droite

Film réalisé par Discovery Channel, lors de l'exposition qui a eu lieu en 2005 au musée des Beaux-Arts de Boston. Durée 40 minutes.

Salle 2

Film d'archives montrant les voitures de l'exposition ou des modèles identiques en mouvement sur différents circuits automobiles. Durée 20 minutes.

Salle 3

Une Mc Laren LM (pour Le Mans) de 1996 (fig. 12) évoque les « supercars » contemporaines. « Première voiture de série tout carbone » comme le dit Mc Laren, la particularité la plus visible de cette voiture à trois places, est la place du conducteur située au centre et de chaque côté, légèrement en retrait, les sièges des passagers.

Ralph Lauren conduit régulièrement chacune de ses voitures, toutes en parfait état de marche. Il s'en inspire aussi pour créer ses lignes de bagages, accessoires, montres, etc. Cette Mc Laren lui a inspiré la création d'un fauteuil en fibre de carbone, le RL-CF1.

Salle 4

Moteur et éclaté technique de la Bugatti 57, 1937. C'est à partir de ce châssis et de ce moteur qu'a été réalisé la Bugatti 57 S(C) Atlantic de 1938.

Salles 5 et 6

Extraits des enregistrements moteurs des voitures accompagnés d'un montage photos montrant des détails. Enregistrements par ordre chronologique.

Salle 5 : film de 10 minutes, les voitures les plus récentes, de la Jaguar XKD à la Mc Laren F1 LM.

Salle 6 : film de 10 minutes, de la Bentley à la Ferrari 375 Plus.

PROLONGEMENTS DANS LES COLLECTIONS DU MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS PRÉSENTÉES DANS LE PAVILLON DE MARSAN, AU NIVEAU 3, PUIS DU NIVEAU 9 AU NIVEAU 6.

Rapprocher la collection automobile de Ralph Lauren des collections permanentes du musée des Arts décoratifs, dans le domaine du mobilier, de la mode, des bijoux, permet de souligner les évolutions technologiques et esthétiques communes autour des mêmes problématiques formelles et techniques des différentes époques concernées.

« *Les formes nettes et logiques des meubles nouveaux, où la mécanique intervient, la connaissance des automobiles, des avions, (...) l'aisance qu'on désire pour avoir tout en ordre*

La Ferrari 250 Testa Rossa de 1958 (fig. 8) a été conçue uniquement pour la course et réalisée par la « Carrozzeria Scaglietti » d'après un dessin de Pinin Farina. Sa ligne très particulière et le dessin de ses ailes avant qui ne couvrent que partiellement les roues, correspondent avant tout à un souci de fonctionnalité : permettre un refroidissement efficace des freins à tambours.

La ligne inhabituelle, pour une voiture de compétition, de la Ferrari 250 LM s'explique par la position centrale de son moteur qui met l'habitacle en position avancée, comme on l'observe également sur la Mc Laren F1 LM de 1996.

Les véhicules de grand tourisme¹

Archétype des voitures de grand tourisme de course des années 1960, la Ferrari 250 GTO (fig. 9) reste sans conteste l'un des dessins les plus réussis de la carrosserie Pinin Farina. Le nombre « 250 » correspond au volume en centimètres cubes de chaque cylindre du moteur tandis que « GTO » signifie « Gran Turismo Omologato » en italien, c'est-à-dire « homologuée pour courir en grand tourisme ».

Il n'y avait pas à cette époque chez Ferrari de département consacré au design. Des artisans qualifiés étaient capables de créer des formes magnifiques en suivant les instructions verbales de Pinin Farina, carrossier attitré de Ferrari.

Quatre modèles de grand tourisme issus de la course sont présentés dans la galerie côté jardin du Carrousel.

Le « grand tourisme », qui acclimate à la vie quotidienne les acquis de la compétition en les associant à un aménagement luxueux, permet de mesurer l'évolution face à la route des styles et des techniques.

Dès le début du XX^e siècle, des constructeurs se sont spécialisés dans l'automobile de luxe pour l'élite sociale et de grands noms de l'artisanat, de la mode personnalisent le décor intérieur des automobiles dans les détails en accord avec le client.

Voiture phénoménale, véritable légende du style et de la vitesse, la Mercedes-Benz 300 SL "Papillon" (fig. 10), transforme un handicap en coup de génie stylistique. En effet, la structure du châssis multitubulaire ultra-léger empêche l'implantation de portières conventionnelles et justifie l'adoption de superbes portes papillon ouvrant de bas en haut. La version de série a séduit des clients tels que le chef d'orchestre Herbert Von Karajan, l'actrice Sophia Loren, ou encore le chanteur Elvis Presley.

Version grand tourisme de la Jaguar XKD de 1955, la XKSS de 1958 (fig. 11) se distingue du modèle de compétition par la présence d'un pare-brise, d'une capote, de pare-chocs, d'un habitacle plus civilisé et par la disparition de la fameuse dérive.

La Ferrari 250 GT Berlinetta SWB de 1960 a été l'une des dernières routières « à double fonction » de l'histoire de l'automobile, c'est-à-dire une machine adaptée aussi bien à la route qu'à la course. On pouvait la commander avec une carrosserie en acier, pourvue d'une confortable sellerie de cuir et d'un intérieur luxueux, ou bien en aluminium avec des sièges baquets et un intérieur dépouillé. S'il y a une forme de carrosserie qui incarne le style italien au lendemain de la seconde guerre mondiale, c'est bien la berlinetta, « petite berline » en italien et désigne un coupé dont la lunette arrière se présente sous la forme d'un pan incliné, rejoignant progressivement l'extrémité du véhicule, dessin produisant un meilleur aérodynamisme.

¹ Grand tourisme qualifie les voitures qui sont des voitures de compétition par leurs performances mais utilisées comme des voitures de tourisme.



fig. 2 - Bugatti 57 S(C) Atlantic, 1938



fig. 7 - Porsche 550 Spyder, 1955

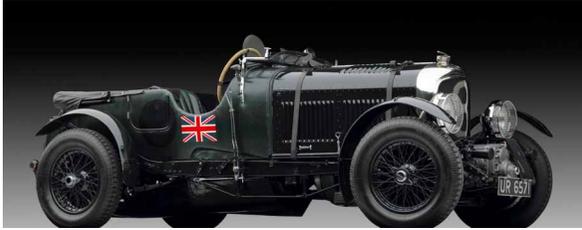


fig. 3 - Bentley « Blower », 1929



fig. 8 - Ferrari 250 Testa Rossa, 1958



fig. 4 - Mercedes-Benz « Comte Trossi », 1930



fig. 9 - Ferrari 250 GTO, 1962



fig. 5 - Alfa Romeo 8C 2300, 1931



fig. 10 - Mercedes-Benz 300 SL « Papillon », 1955



fig. 6 - Bugatti 59 Grand Prix, 1933



fig. 11 - Jaguar XKSS, 1958