

////
→ DOSSIER DE PRESSE

M24
L E M A N S



OUVERTURE LE 28 MAI 2026

MUSÉE DU SPORT AUTOMOBILE

03	////	EDITO
04	////	COMMUNIQUÉS DE PRESSE
08	////	CHIFFRES CLÉS DU M24
10	////	UNE COLLECTION UNIQUE
12	////	UNE PHILOSOPHIE RÉSOLUMENT M24
14	////	UN CHANTIER COLOSSAL POUR DESSINER UN NOUVEAU MUSÉE
17	////	AU CŒUR DES COLLECTIONS
22	////	PLACE AUX LÉGENDES
27	////	DES COLLECTIONS INESTIMABLES ET VARIÉES
28	////	LES CHEFS-D'OEUVRE DU MUSÉE
33	////	DES COLLECTIONS BIEN VIVANTES - LES RESTAURATIONS EN COURS
34	////	EXPÉRIENCES LUDIQUES ET IMMERSIVES POUR PETITS ET GRANDS AU PROGRAMME !
36	////	LA BOUTIQUE, L'ENDROIT IDÉAL POUR PROLONGER L'EXPÉRIENCE M24
38	////	UN LIEU PARFAIT POUR LES SÉMINAIRES
40	////	INFORMATIONS PRATIQUES
41	////	CONTACTS

//// RICHARD MILLE & PIERRE FILLON



■ Le sport automobile est une aventure humaine avant d'être une performance mécanique. Depuis plus d'un siècle, il raconte des histoires de femmes et d'hommes qui osent, inventent, prennent des risques et repoussent les limites. Le Mans en est l'un des théâtres les plus emblématiques.

Avec le M24 – Musée du Sport Automobile, nous avons souhaité créer bien plus qu'un musée. Nous avons imaginé un lieu vivant, immersif, tourné vers l'émotion, la transmission et l'avenir. Un lieu capable de faire dialoguer les grandes heures de l'endurance avec les enjeux contemporains du sport, de la mobilité et de la société.

Le M24 s'appuie sur une collection exceptionnelle, l'une des plus riches au monde dans le domaine du sport automobile. Des voitures mythiques, des prototypes uniques, des machines qui ont écrit l'histoire. Mais au-delà de leur valeur patrimoniale, ces pièces racontent des destins, des ruptures technologiques, des moments de grâce et de courage.

Ce projet est né d'une conviction partagée : le patrimoine n'a de sens que s'il est mis en mouvement. Il ne s'agit pas de figer des machines derrière des vitrines, mais de raconter ce qu'elles incarnent : l'audace, l'innovation, la quête de performance, l'engagement humain.

Fidèle à l'ADN du Mans, le M24 place l'endurance au cœur de son récit. Mais il s'ouvre aussi largement à d'autres disciplines du sport automobile – F1, rallye, IndyCar – pour offrir une lecture globale, culturelle et sensible de cet univers.

Le M24 s'adresse à tous : passionnés, curieux, familles, nouvelles générations. Il a vocation à devenir une porte d'entrée vers le monde du sport automobile, un lieu de culture autant qu'un lieu d'émotion.

Le M24 n'est pas un regard tourné vers hier. C'est une invitation à comprendre d'où nous venons pour mieux imaginer ce que sera le sport automobile de demain.

RICHARD MILLE, Co-actionnaire MACO & PIERRE FILLON, Président de l'Automobile Club de l'Ouest

///

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Situé aux portes du Circuit des 24 Heures du Mans, élu monument préféré des Français en 2024, le M24 – Musée du Sport Automobile, espace exceptionnel de 8 600 m², ouvrira ses portes au grand public le 28 mai 2026 au matin. Le M24 devient ainsi la référence mondiale pour l'ensemble des passionnés du sport automobile.

Le M24 est un lieu unique, créé pour célébrer l'histoire des disciplines motorisées et avant tout des histoires humaines – celles de pilotes, d'ingénieurs, de femmes et d'hommes qui ont repoussé les limites. Le parcours, composé de douze espaces thématiques, permet de revivre un siècle des moments marquants des 24 Heures du Mans, sans oublier les autres types de course : la Formule 1, l'endurance, le rallye ou l'Indycar. Une collection de modèles légendaires est assemblée dans un écrin réalisé sur mesure afin de mettre ces chefs-d'œuvre en valeur.

Grâce à des dispositifs immersifs, les visiteurs pourront revivre et apprécier toutes les facettes des courses qui les ont fait rêver. Des dioramas à l'échelle humaine, une allée des champions et un espace réservé à la découverte des coulisses aideront à plonger en profondeur dans cet univers passionnant.



M24

M24

LE MANS

LEWIS HAMILTON



////

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

LEWIS HAMILTON, PARRAIN DU M24

Le nouveau Musée du Sport Automobile au Mans accueille le septuple champion du monde comme figure de son ambition.

Lewis Hamilton rejoint le M24 comme parrain. Septuple champion du monde de Formule 1, personnalité la plus influente du sport automobile contemporain, il appose sa signature à un lieu pensé pour traverser le temps.

Le M24 ouvre ses portes le 28 mai* prochain. Ce n'est pas un musée de plus : c'est le lieu où le sport automobile se raconte à lui-même, et s'adresse à ceux qui ne le connaissent pas encore. Une collection d'exception — voitures, objets, archives, récits — déployée pour restituer un siècle de passion, d'innovation et de courage. Le M24 embrasse l'ensemble du sport mécanique : Formule 1, endurance, rallye, moto, monoplaces, ... Sa collection rassemble des voitures qui ont écrit l'histoire de chacune de ces disciplines.

Parmi elles, la Mercedes W09 avec laquelle Lewis Hamilton a remporté son cinquième titre de champion du monde en 2018 — un objet de compétition exceptionnel, et un lien direct entre l'ambassadeur et le lieu. En s'associant au M24, Lewis Hamilton apporte bien plus que son nom : il incarne l'ambition du musée d'être un espace ouvert à tous les publics, à tous les sports, à toutes les générations.

Ce qui a été construit ici dépasse largement le cadre d'un musée de l'automobile. Le M24 est un lieu de référence, un espace qui raconte les histoires des courses, des femmes et des hommes, mais aussi des technologies qui ont donné aux 24 Heures du Mans et à l'ensemble des sports mécaniques ce statut si particulier. Le M24 réunit une collection exceptionnelle de voitures et d'objets, avec notamment un nombre de modèles de Formule 1 que l'on ne retrouve nulle part ailleurs. Ces modèles, aux côtés de nombreuses autres voitures de légende, font de ce musée un site véritablement unique.

LEWIS HAMILTON

Lewis Hamilton ne sera pas présent lors de l'ouverture du M24.

////
CHIFFRES
CLÉS DU
M24

197

ŒUVRES (SANS LES
MINIATURES)

48

VOITURES
D'ENDURANCE

16

PIÈCES DE F1

3 700

HEURES DE TRAVAIL
DE RÉNOVATION SUR
LA BENTLEY 3L DE 1924

6

DISCIPLINES REPRÉSENTÉES:
ENDURANCE, INDYCAR, F1,
RALLYE, MOTO, CAN-AM

11

MOIS DE
RÉNOVATION

2026

OUVERTURE
DU MUSÉE

4 667

MINIATURES





UNE COLLECTION UNIQUE

Le M24 expose l'une des collections les plus riches du monde du sport automobile. Les modèles authentiques et en état de fonctionnement présentés ont tous marqué l'histoire, et ce, depuis le XIX^e siècle.

La centaine de véhicules exposés au M24 sont tous porteurs d'un passé glorieux. Quelques-uns des objets les plus rares les accompagnent, à l'image des combinaisons d'Ayrton Senna (triple

champion du monde de F1) et de Jacky Ickx (six fois vainqueur des 24 Heures du Mans), qui figureront au cœur de cet espace dédié à la légende. C'est également le cas de l'incroyable coupe Rudge-Whitworth, le trophée de la première édition des 24 Heures du Mans 1923.

De plus, une collection de 4800 miniatures – répliques de toutes les voitures ayant participé aux 24 Heures depuis 1923 – est actuellement finalisée par des bénévoles.

► LES SPORTS AUTOMOBILES, UNE HISTOIRE AUSSI VIEILLE QUE L'AUTOMOBILE !

Les compétitions automobiles du début du XX^e siècle n'avaient rien à voir avec ce que nous connaissons aujourd'hui. À l'époque, il s'agissait principalement de rallier une ville à une autre en traversant des routes en mauvais état, sans aucune protection pour les pilotes ni pour le public. Ces courses dites « villes à villes » rencontraient un succès populaire considérable, jusqu'au drame du Paris-Madrid 1903. Cette épreuve coûta la vie à sept spectateurs, ainsi qu'à Marcel Renault – cofondateur de la marque éponyme, qui roulait alors dans l'un de ses propres véhicules. Face à ce bilan tragique, les gouvernements européens prononcèrent l'interdiction de ce type de manifestation, tout en ne pouvant ignorer l'engouement des foules pour cette nouveauté: le Paris-Madrid avait attiré plus de deux millions de personnes le long du parcours. Une réponse s'imposait donc, et elle semblait évidente: concevoir des circuits offrant de meilleures garanties de sécurité.

Après la Première Guerre mondiale débuta la construction de tracés un peu partout en Europe, et avec eux, des courses, qui passionnaient les masses. Plusieurs disciplines se distinguaient. Sur circuit naquit la formule « Grand Prix », encore employée de nos jours en voiture comme en moto. C'est ainsi qu'apparut l'ACO en 1906: l'Automobile Club de France élaborait un concours afin de trouver l'organisateur du premier Grand Prix de France. L'initiative mancelle, notamment soutenue par Georges Durand, le premier secrétaire général de l'ACO, remporta la mise. Le Hongrois Ferenc Szisz s'imposa au volant

de sa Renault AK sur ce circuit dessiné à l'est du Mans, d'une longueur de plus de 100 kilomètres. Ce succès populaire conféra à l'association la légitimité nécessaire pour créer d'autres événements d'envergure nationale, et, au début des années folles, une course révolutionnaire.

Il fallait déjà différencier les épreuves de vitesse et celles d'endurance, qui, elles, étaient davantage destinées à tester la fiabilité du parc automobile, un sérieux argument de vente à cette période.

C'est dans ce contexte que l'Automobile Club de l'Ouest organisa les 24 Heures du Mans, à l'origine Grand Prix d'Endurance de 24 Heures, disputées pour la première fois en 1923. Le succès du modèle de l'ACO influença toute l'Europe.

Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que les championnats actuels prirent forme, à commencer par les Grands Prix motocyclistes, en 1949 – aujourd'hui MotoGP –, puis la Formule 1, en 1950, suivie du Championnat du monde des voitures de sport, en 1953. Celui-ci était dédié aux épreuves d'endurance et les 24 Heures étaient au calendrier. Plus tard, en 1973, se tint le premier Championnat du monde des rallyes, devenu WRC. Parallèlement, aux États-Unis, contrée la plus motorisée au début des années folles, se créèrent des représentations de très grande importance, et qui se différenciaient considérablement des événements européens.

Ces singularités, entretenues par une culture marquée, entraînèrent la naissance des championnats d'Indycar, de NASCAR, et de bien d'autres disciplines endémiques au pays de l'Oncle Sam.



UNE PHILOSOPHIE RÉSOLUMENT M24

Par sa légitimité aux portes du circuit, le M24 célèbre un patrimoine vivant. La richesse des collections – datant de la fin du XIX^e siècle jusqu'à nos jours – couplée à la grandeur du projet en fait une référence dans l'univers du sport automobile.

Destination touristique, à part entière, le M24 est un lieu incontournable pour comprendre l'identité du Mans ou comment cette course mythique marque à jamais ceux qui y ont assisté ou participé. Lieu d'émotion et de transmission, le M24 partage ainsi tout au long de l'année sa passion des courses automobiles.

Le M24 est un musée en mouvement, immersif, résolument tourné vers l'émotion. Seront exposés des modèles exceptionnels, mais également l'âme de plus d'un siècle de sports mécaniques, forgée par les destins marquants de dizaines d'hommes, de raconter les batailles, les victoires et les défaites qui les ont élevées

au rang de légende. La diversité de son contenu permettra à quiconque de s'y retrouver, du passionné de longue date au novice qui veut profiter d'un détour par Le Mans pour découvrir la formidable histoire de ce lieu.

Le dépassement de soi, l'innovation, l'audace, telles sont les valeurs que transmet le M24.



MAIS POURQUOI LES 24 HEURES DU MANS SE COURENT-ELLES SUR DES ROUTES PUBLIQUES ?

En 2026, les concurrents des 24 Heures du Mans s'affronteront sur des routes publiques; en effet, le tracé du circuit est composé, pour la majorité, de voies accessibles toute l'année aux usagers. De ce fait, il n'existe que quelques jours par an... mais pourquoi ?

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, une grande partie du réseau routier français était en très mauvais état. Georges Durand et Charles Faroux, cofondateurs des 24 Heures, s'attellent à ce problème en utilisant la course comme levier politique pour réclamer la réfection des routes nationales. Ils veulent agir dans l'intérêt des automobilistes.

En 1926, l'ACO va plus loin en testant trois revêtements différents le long du circuit, afin de déterminer lequel résiste le mieux au passage des voitures – pour une proposition concrète à soumettre au gouvernement. La ligne droite des Hunaudières devient même la première route de France à se doter d'une bande centrale en 1933; plus qu'un secteur, c'est un véritable laboratoire national.

Quelques années après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'épreuve renaît en conservant sa partie routière emblématique. Aujourd'hui encore, il est possible d'emprunter les Hunaudières en véhicule ordinaire, en respectant, bien sûr, les limites de vitesse.

Cette singularité distingue les 24 Heures du Mans de toutes les autres grandes courses, et rappelle l'audace et l'esprit d'innovation de l'ACO depuis plus d'un siècle.

////

UN PROJET ARCHITECTURAL ET MUSÉOGRAPHIQUE AMBITIEUX



L'idée du M24 est née en 2022, par la création de la société MACO : association entre l'ACO, représentée par son président Pierre Fillon, et Richard Mille. Débute alors un chantier titanesque, composé de la rénovation du bâtiment existant et de la création d'une extension dessinée par l'architecte Frédéric Audevard. L'un des principaux défis de cette mission est de finaliser les travaux en moins d'un an, afin que l'ouverture soit garantie pour les 24 Heures du Mans 2026.

UN CHANTIER COLOSSAL POUR DESSINER UN NOUVEAU MUSÉE

Héritier d'un premier musée datant des années 1960, et maintes fois remodelé, le M24 s'articule autour de 2 grands espaces : le premier bâtiment, daté de 1961 - totalement rénové et une extension dessinée par Frédéric Audevard ; pour une surface totale de 8 600 m².

À l'occasion de la construction de ce nouveau bâtiment, de nombreuses entreprises de tous horizons sont parvenues à œuvrer de façon concomitante et de manière très efficace. Pour rappel, le Musée des 24 Heures du Mans sous

son ancienne forme devait rester ouvert jusqu'au soir de l'édition 2025 du Mans Classic (début juillet), alors que la finalisation du M24 est prévue en amont des 24 Heures du Mans 2026.

L'assistance à maîtrise d'ouvrage a été confiée à Philippe Morançais et la société CMB. Pour la réalisation de cet écrin, un effort de collaboration entre les quatorze corps de métiers présents et pas moins de vingt-trois entreprises – implantées localement pour la grande majorité d'entre elles – sont mobilisées, dans le but d'avoir un impact positif sur l'économie sarthoise.

► MOA / AMO

EXPLOITANT
Automobile Club
de l'Ouest

MAÎTRE D'OUVRAGE
MACO

**ASSISTANT MAÎTRE
D'OUVRAGE**
CMB

► INGÉNIERIE

ARCHITECTE
Audevard Architecture

SCÉNOGRAPHIE
The Immersers

**ÉCONOMISTE MAÎTRE
D'ŒUVRE D'EXÉCUTION**
Cecia Ingénierie

BET VRD
Soderef Développement

BET STRUCTURE
Sigma Ingénierie

O.P.C
CMB

COORDINATEUR SSI
BATTIS

GÉOTECHNICIEN
Ginger Sarthe Mayenne

CONTRÔLE TECHNIQUE
Bureau Veritas

COORDINATEUR SPS
Apave

► ENTREPRISES BTP

GROS ŒUVRE
Sadrin Rapin

**MENUISERIE INTÉRIEURE /
AGENCEMENT SIGNALÉTIQUE**
Leroi Menuiserie

FONDATIONS SPÉCIALES
Botte Fondations

CHARPENTE MÉTALLIQUE / SERRURERIE
CMG

COUVERTURE/ BARDAGE / ÉTANCHÉITÉ
LCB

MENUISERIE EXTÉRIEURE
Miroiterie Lebrun

CLOISON SÈCHE/ PLAFOND
Vallée Bâtiment

TERRASSEMENT / VRD
HRC Eurovia

RÉSINE
TBSO

PEINTURE
Lucas Le Mans

ÉLÉVATION
Orona

PLOMBERIE / VENTILATION
Clim MA

ÉLECTRICITÉ
Barbé Devaux

FRÉDÉRIC AUDEVARD / ARCHITECTE, AUDEVARD ARCHITECTURE



Le projet M24 affirme une identité architecturale forte, directement inspirée de l'aérodynamisme, de la vitesse et de l'émotion propres à l'univers de la course automobile, et plus particulièrement à l'esprit des prototypes engagés aux 24 Heures du Mans.

L'architecture se déploie à travers des lignes continues et des volumes en tension, dessinés comme des trajectoires. La circulation intérieure est pensée comme un flux, une progression fluide comparable à l'air épousant la carrosserie d'un véhicule de course. Ici, le bâtiment ne se contente pas d'abriter la performance : il en est le prolongement naturel.

La lumière naturelle, précisément maîtrisée, accompagne le visiteur tout au long de son parcours, révélant les espaces sans effets superflus. La technique s'efface au profit d'une scénographie

immersive, où architecture et contenu conversent en permanence pour renforcer l'émotion.

Pensé dès l'origine comme un bâtiment durable, le M24 répond à des exigences environnementales élevées. Le projet intègre notamment une toiture végétalisée, conçue pour gérer de manière fine les eaux pluviales, en assurant leur temporisation et leur infiltration à la parcelle. Les choix constructifs privilégient des matériaux durables et responsables, tels que l'aluminium, sélectionné pour sa légèreté, sa pérennité et sa recyclabilité.

Respectueux de son site, le M24 établit un dialogue attentif avec le paysage qui l'entoure. Cette approche s'inscrit pleinement dans la stratégie RSE ambitieuse portée par l'Automobile Club de l'Ouest, affirmant une vision où innovation architecturale, responsabilité environnementale et héritage sportif se rejoignent durablement.

LA MUSÉOGRAPHIE DÉDIÉE À L'IMMERSION

The Immersers, une entreprise de scénographie nantaise, a été chargée de mettre en valeur les collections par le biais d'une muséographie inédite dans le monde automobile, avec un seul but en tête: rapprocher le spectateur au plus près de la légende. Avec l'immersion comme maître mot, Raphaël Daguet et ses équipes ont préparé plus qu'une visite, mais une histoire racontée de la plus belle des manières.



RAPHAËL DAGUET / SCÉNOGRAPHE, THE IMMERSERS



En 2021, l'ACO et Richard Mille sont venus nous chercher pour concevoir avec eux le M24 – Musée du Sport Automobile. Nous avons accepté ce projet collectif

comme un véritable projet entrepreneurial, avec ses opportunités et ses prises de risques. Chacun y a apporté son regard singulier: l'ACO, fruit d'une vision mancelle qui a transformé un artisanat en industrie, puis en art; Richard Mille, avec l'œil d'un bijoutier convaincu que le plus beau des bijoux mérite la plus belle des vitrines; Frédéric Audevert, qui a pensé l'écrin — le lieu, les volumes, la fonctionnalité; et nous, The Immersers, missionnés pour mettre en mouvement, en vie, et imaginer les moments spectaculaires du projet. Notre méthode est narrative: écrire et présenter un récit qui fasse voyager dans le temps, en utilisant la technique comme un moyen, jamais comme une fin. Bien conter une histoire, c'est d'abord asseoir les gens autour d'un narrateur. Nous sommes un collectif de créateurs et d'architectes qui conçoit des expériences d'émerveillement.

En ce sens, le M24 est un voyage. Les voitures nous font l'honneur d'une escale pour nous laisser s'immiscer dans leur vie de championnes: rencontrer les pilotes, les mécaniciens, se retrouver entre passionnés. La narration se déploie en déambulation entre le samedi et le dimanche, entre 1923 et 2026 — un double mouvement pour raconter les deux temps du sport automobile: l'Histoire et la course. Le visiteur se balade entre les ères, en allant du pesage en centre-ville, heure où les 24 Heures

entrent en communion avec le public, jusqu'à l'arrivée, en passant par toutes les étapes marquantes de la classique mancelle, et ceci durant toutes les périodes mémorables.

Cette double ligne temporelle assure une immersion totale, au plus près de la légende des 24 Heures du Mans. La volonté d'intégrer le public à cette expérience est représentée par une matériauthèque, espace où il est possible de toucher des répliques de volants et de combinaisons. Trois autres temps forts incarnent particulièrement l'intention d'immerger le spectateur: le diorama à taille réelle, véritable prise de risque pour mettre en scène des moments de vie, ou encore l'expérience de la nuit, qui utilise la technologie pour voyager dans ce temps intermédiaire entre les époques. Pour raconter ce moment d'introspection des 24 Heures du Mans, une salle immersive des plus ambitieuses a été conçue. Finalement, les trois gigantesques fresques abstraites de 30 m x 6 m, hommage à Pierre Soulages, témoignent que ces voitures sont devenues des œuvres d'art.

Le M24 est probablement le musée le plus théâtral du sport automobile. Bien sûr, il était difficile d'imaginer l'exposition d'œuvres aussi conséquentes, car une voiture est bien différente d'un tableau. Notre ambition a été de créer des capsules temporelles, des capsules de vie et de rencontres — avec les pilotes, les équipes, le peuple des passionnés — pour que ce lieu soit émouvant, sensationnel, historique. Nous sommes fiers d'avoir pris les moyens de cette grande ambition.



AU CŒUR DES COLLECTIONS

UN PARCOURS NOVATEUR

Lorsqu'il franchit les portes du musée, le visiteur débute une authentique aventure, longue de 24 heures.

Tout d'abord, le pesage, préambule mythique de la classique mancelle. Historiquement, les vérifications techniques ont toujours eu lieu en public, au centre-ville du Mans, afin de permettre aux gens de se rapprocher de la course.

La deuxième salle est consacrée au départ; à 16 heures précises, les concurrents des

24 Heures du Mans s'élancent pour une journée entière d'épreuve intense. Les visiteurs peuvent sentir le frisson des pilotes, la tension de ce moment crucial à travers les âges. Au Mans, l'envol des voitures est unique, aussi beau que stressant, qu'il soit fait en épi ou lancé. Cette salle vise à transmettre toute la puissance de cet instant.

Après avoir fait un détour par une exposition dédiée à la famille Bollée.

▶▶ LA DYNASTIE DES BOLLÉE

Afin de souligner son ancrage régional, le M24 n'oublie pas les Bollée, grande lignée d'inventeurs et fratrie emblématique de la ville du Mans. Fondateurs de cloches à l'origine, les Bollée deviennent en trois générations l'une des familles les plus impactantes de l'histoire de l'automobile.

Si Ernest-Sylvain est le premier à poser ses valises au Mans en 1842, son fils Amédée (1844-1917) en est la figure centrale. Il imagine L'Obéissante en 1873, un véhicule à vapeur de 12 places capable de 40 km/h. Puis vient La Mancelle (1878), dotée d'un moteur avant, d'une boîte de vitesses et d'un différentiel très moderne dans sa conception. La Rapide, achevée en 1881, n'est autre que la première automobile à avaler un kilomètre en une minute. Grâce à ces modèles, Amédée Bollée a largement contribué à l'industrie mancelle et française.

Ses enfants prennent le relais. Amédée fils (1867-1926) construit, dès 1898, la

première carrosserie aérodynamique en aluminium et s'illustre en compétition. Léon (1870-1913), prodige polyvalent, invente en 1896 la « Voiturette » et accueille les frères Orville et Wilbur Wright en 1908 pour leur premier vol en Europe. Les pionniers de l'aviation profitent de l'hippodrome des Hunaudières pour faire décoller leur Flyer III, ce qui renforce encore l'image innovante de la ville. Les fondateurs de l'ACO ont d'ailleurs utilisé cette facette du Mans à leur avantage pour organiser le premier Grand Prix de France en 1906, et pour y établir une course novatrice, les 24 Heures du Mans, en 1923.

En quelques décennies, les Bollée ont posé les bases techniques de l'automobile moderne, avant que le grand public ne connaisse les patronymes de Peugeot ou Renault pour ces mêmes activités. Cet héritage est omniprésent au Mans: l'une des principales avenues de la ville porte le nom Bollée, qui traverse, elle-même, le quartier Bollée-Sainte-Croix. Cette saga familiale et locale est mise à l'honneur au M24.

Cette partie de la course est à part; alors que les héros, en piste, commencent à ressentir la fatigue des premières heures, l'obscurité avale le tracé, les laissant seuls avec leurs réflexes.

En tribunes, c'est l'heure des festivités, des repas, de la communion des fans. Depuis 1923, pilotes comme spectateurs ne restent pas insensibles au charme de la nuit sur le circuit. Le M24 offre l'occasion d'éprouver toutes les émotions inhérentes à ce moment hors du temps grâce à un important dispositif technologique et une savante gestion de la lumière et de la noirceur.

C'est d'ailleurs la nuit que certains mécaniciens de génie s'illustrent dans les boxes, lorsque les participantes connaissent leurs premiers ennuis. Justement, la prochaine salle est dédiée aux coulisses de l'épreuve, aux stands et aux innovations. Avec une ouverture sur l'atelier du M24, les visiteurs découvrent, apprécient, comprennent et vivent cette dimension immanquable des courses d'endurance. C'est aussi l'opportunité de revenir sur les grandes innovations testées aux 24 Heures du Mans, car l'événement a toujours été tourné vers l'avenir.



▶ LES GRANDES INNOVATIONS NÉES AU MANS

Depuis 1923, le règlement incite fortement les marques participantes aux 24 Heures du Mans à innover, afin que les apprentissages de la course puissent servir l'industrie et les usagers. Cette politique chère au premier directeur sportif et cocréateur de l'épreuve Charles Faroux persiste encore de nos jours. Voici ce que Le Mans a apporté à l'automobile.

1926 / Les feux de brouillard

Apparu pour la première fois sur les Lorraine-Dietrich engagées aux 24 Heures 1926, le cyclope Marchal est l'ancêtre des feux de brouillards modernes. Il servait à mieux percevoir la piste au niveau de l'ancienne section de Maison Blanche lorsque la brume planait au-dessus de la rivière Roule-Crottes.

1927 / La traction avant

Si elle n'a pas été inventée au Mans, la transmission avant, dite traction, a été en partie développée sur les routes du circuit. En 1927, la firme Tracta, née de l'initiative d'un industriel, Maurice Fenaille, et de Jean-Albert Grégoire, un ingénieur, convainc le public avec un modèle à traction avant. La Gephi, voiture innovante, est à retrouver au sein du M24.

1951 / Le pneu radial

Michelin a profité de la dimension innovante incarnée par les 24 Heures du Mans pour y tester sa technologie radiale en 1951. La firme clermontoise chausse alors une Lancia Aurelia B20 GT de pneus à carcasse radiale; un procédé qui vise à renforcer les flancs afin d'améliorer la solidité de la gomme et la tenue de route. Équipée des « Michelin X », la Lancia remporte les 24 Heures dans sa catégorie.



Puis, c'est la présentation du drapeau à damier, la célébration des champions, le dimanche à 16 heures. Le soulagement d'avoir réalisé un périple sans embûches, la joie d'avoir triomphé. L'arrivée des 24 Heures du Mans construit des légendes. L'ultime salle de cette section est dédiée au franchissement de la ligne, soit quelques secondes qui ont changé le destin de milliers d'Hommes depuis 1923.

Tout cela s'accompagne d'importants dispositifs de médiation, à l'image d'un circuit interactif, une matériauthèque, qui, par exemple, permettra au public de toucher des répliques de volants, des gants, et bien d'autres éléments d'ordinaire inaccessibles.

1953 / Les freins à disque

Aux 24 Heures 1953, Jaguar équipe ses Type C d'une innovation qui va changer l'industrie automobile à jamais: les freins à disque. Plus puissants et efficaces en tous points comparés aux tambours, ils permettent aux Anglais de bénéficier d'un énorme avantage sur les phases de freinage appuyées que compte le Circuit des 24 Heures du Mans. À l'arrivée, deux Type C figurent aux deux premières places, en partie grâce à cette technologie aujourd'hui devenue la norme.

2006 / Un diesel vainqueur ?

Dans l'imaginaire collectif, diesel rime avec camions ou utilitaires. Mais au milieu des années 2000, Audi puis Peugeot développent des prototypes d'endurance très performants munis de moteurs diesel à la pointe. L'Audi R10 TDI et son V12 diesel, s'imposent aux 24 Heures du Mans 2006 et démontrent que ce carburant économique peut aussi triompher de la plus prestigieuse course du monde. Toutes les victoires aux 24 Heures de 2006 à 2014 sont signées de voitures à moteur diesel (hybride diesel-électrique de 2012 à 2014).

2011 / Plein la vue

Au Mans, la nuit est impitoyable. La question de l'éclairage s'est logiquement posée dès 1923, puisqu'ils représentent une sorte d'organe vital pour survivre sur les routes sarthoises. En 2011, Audi innove avec les optiques LED sur les R18 TDI, et introduit les phares laser en 2014 sur les R18 E-Tron Quattro. Il s'agit là de solutions plus performantes, mais surtout moins énergivores; la recette parfaite pour s'illustrer au Mans.

La suite de la visite s'ouvre sur la nouvelle extension, partie incontournable du M24. Baigné de lumière naturelle, cet espace se focalise sur l'histoire plurielle des sports mécaniques. La culture américaine est d'abord mise à l'honneur, avec la présence d'Indycar et de Can-Am. Ces deux championnats ont profondément marqué les États-Unis.

Puis, c'est au tour de la F1 de se retrouver au cœur de l'action. Une large variété de modèles, datés des années 1950 à nos jours, parsèment cette salle immense – 2 300 m². La Formule 1 est la discipline reine de tout ce qui a quatre roues et un moteur. Le premier championnat des pilotes remonte à 1950, et, depuis, fut remporté par les plus grands. Dès le début, la compétition n'a pas opposé que des héros, mais des esprits ingénieurs capables de créer des monoplaces toujours plus rapides. Tous les moyens sont bons pour dominer la concurrence. Comme pour les

pilotes, seules des écuries au savoir-faire unique se sont imposées : Ferrari, Lotus, McLaren, Mercedes-Benz, Williams et bien d'autres ont été les architectes de ces moments de gloire. Les plus illustres ont tous foulé les pistes de ce championnat, et bon nombre d'entre eux, à l'image de Fernando Alonso, Juan Manuel Fangio, Jim Clark ou Phil Hill ont aussi participé aux 24 Heures du Mans, ce qui n'a rien d'étonnant au vu de la renommée qu'avait l'épreuve au début des années 1950. Ceci explique la place de choix occupée par la F1 au cœur du M24.

Le rallye et le rallye-raid ne sont en rien oubliés ; ces disciplines extrêmement populaires ont bien entendu leur espace dans cet écrin. Deux dioramas à l'échelle humaine attendent les visiteurs, un portant sur la F1 et l'autre sur l'endurance. Ils permettent de se plonger dans les ambiances d'époque jusqu'aux moindres détails.

LES 24 HEURES DU MANS PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Après seize éditions des 24 Heures du Mans disputées entre 1923 et 1939, l'ACO s'était forgé une réputation prestigieuse. Mais la course de 1939 se déroule dans une atmosphère tendue, avec les régimes totalitaires qui investissent le sport automobile pour afficher leur supériorité technique.

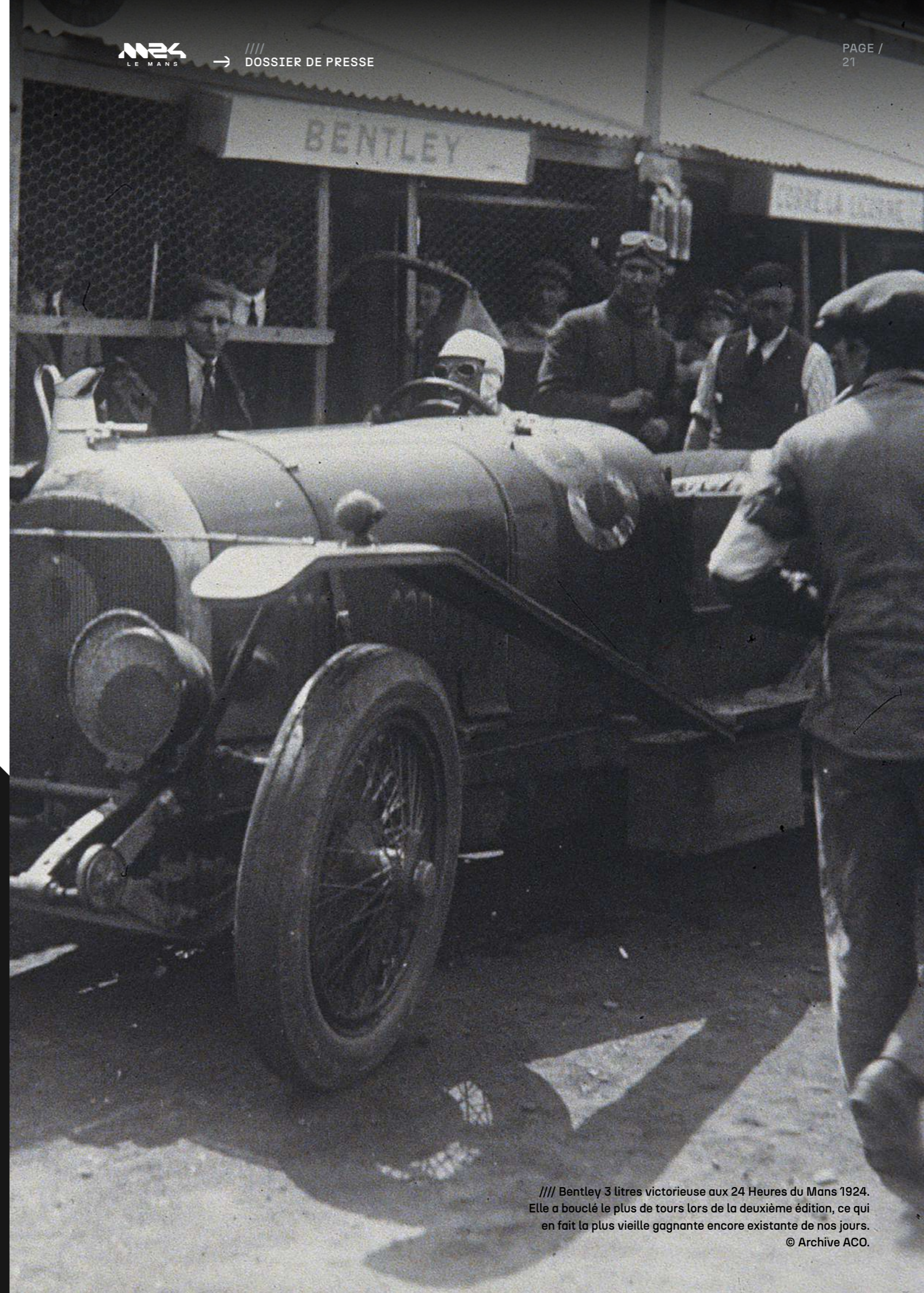
Avec le déclenchement de la guerre, les 24 Heures 1940 sont annulées. L'ACO s'engage alors autrement : secours aux mobilisés, aide aux réfugiés, collaboration avec la Croix-Rouge, et envoi de colis aux travailleurs forcés du STO.

Plus tard, Le Mans devient une cible stratégique pour les Alliés, notamment en raison de la présence du général allemand Friedrich Dollmann et d'une

usine de moteurs d'avions voisine du circuit. Les bombes américaines, larguées à 5 000 mètres d'altitude avec une grande imprécision, endommagent largement les tribunes et les stands.

À la sortie du conflit, il ne reste plus rien des installations. Mais l'ACO, forte de son expérience, s'attelle à tout reconstruire. Suite à des tentatives avortées en 1947 et 1948 à cause du rationnement de l'essence, les 24 Heures reprennent finalement en 1949 devant 100 000 spectateurs, non sans un investissement d'environ cent millions d'anciens francs.

Le départ symbolique est donné par Christian Pineau, ministre et résistant, signe de l'importance nationale de l'événement. La victoire de la Ferrari 166 MM de Luigi Chinetti et Lord Selsdon vient couronner ce retour triomphal : l'ACO a réussi à faire renaître sa plus belle création.



//// Bentley 3 litres victorieuse aux 24 Heures du Mans 1924. Elle a bouclé le plus de tours lors de la deuxième édition, ce qui en fait la plus vieille gagnante encore existante de nos jours.
© Archive ACO.

PLACE AUX LÉGENDES

L'allée des héros rend hommage à 35 figures clés des sports mécaniques dans un cadre consacré à leur grandeur.



ODETTE SIKO

La pionnière

Certaines femmes ont marqué de leur empreinte les 24 Heures du Mans. C'est le cas d'Odette Siko, véritable légende. Née Séguin à Paris en 1899, elle est l'une des pionnières du sport automobile féminin. Elle fait ses débuts aux 24 Heures en 1930 aux côtés de Marguerite Mareuse, sur une Bugatti Type 40. Les deux compères terminent septièmes après 132 boucles sans accroc, premières de leur catégorie, sous les ovations du public et les éloges de la presse internationale.

En 1932, associée cette fois à Louis Charavel, elle réalise l'exploit de franchir la ligne d'arrivée en quatrième position au classement général – un record féminin aux 24 Heures du Mans qui tient encore aujourd'hui. Sa dernière participation en 1933 tourne au cauchemar : elle perd le contrôle de son Alfa Romeo sous une averse, percute plusieurs arbres et la voiture prend feu. Projetée dans les airs, elle s'en sort avec un poignet cassé et une jambe partiellement brûlée, mais ne revient plus jamais au Mans.

Elle poursuit sa carrière en rallye et contribue à établir vingt-cinq records du monde de vitesse à Montlhéry en 1937, avant que la Seconde Guerre mondiale ne mette malheureusement fin à son parcours sportif. Odette Siko décède en 1984, non sans avoir marqué son époque. Véritable symbole de l'émancipation féminine, Odette Siko a ouvert la voie à de nombreuses pilotes qui lui ont succédé ; un héritage qui se perpétue encore de nos jours.



TOM KRISTENSEN

M. Le Mans

Personne n'a autant gagné au Mans que Tom Kristensen. En dix-huit participations de 1997 à 2014, le Danois décroche neuf victoires et monte sur le podium à cinq autres reprises, pour seulement quatre abandons — bilan d'une régularité presque irréaliste.

Tout commence par un coup d'éclat retentissant. En 1997, à tout juste 30 ans, il s'impose dès sa première fois au Mans, au volant d'une Porsche

préparée par le Joest Racing. Une entrée en matière fracassante qui annonce la couleur. Devenu l'homme clé du programme Audi, il remporte six éditions consécutives avec sept coéquipiers différents de 2000 à 2005, ce qui constitue un exploit unique dans l'histoire de la course. Le tout non sans un détour remarqué chez Bentley en 2003, offrant à la firme britannique sa première couronne depuis 1930.

Le 19 juin 2005, son septième triomphe fait de lui le détenteur du plus grand nombre de victoires au Mans, délogeant Jacky Ickx. « Tom K » y ajoute encore deux succès en 2008 – avec une performance folle sous la pluie – et 2013, portant son total à neuf unités. Surnommé « M. Le Mans », Kristensen conclut sa carrière en 2014 et reste à ce jour le recordman absolu de l'épreuve. Il a profondément marqué le sport automobile au XXI^e siècle, à jamais indissociable de l'aventure Audi.



JACK ICKX

Quelques pas tranquilles vers la gloire

Jacky Ickx fait partie des pilotes les plus emblématiques de l'histoire des 24 Heures du Mans. En dix-sept participations de 1966 à 1985, il y remporte six victoires, décroche cinq pole positions – record qu'il détient toujours – et monte sur le podium à trois autres reprises. Ce palmarès lui vaut le surnom de « M. Le Mans », titre honorifique seulement hérité par Tom Kristensen plusieurs décennies plus tard. Il a été l'acteur d'un moment déterminant, au début des 24 Heures 1969. Au départ, alors que tous les héros sprintent de l'autre côté de la piste vers leur voiture, comme le veut la tradition, Ickx choisit de marcher, pour protester contre ce type de départ qu'il juge trop dangereux. Il prend

ensuite le temps de s'attacher avant de s'élancer et part bon dernier. Mais sa Ford GT40, aussi emmenée par Jackie Oliver, remonte sur la tête, si bien que le duel avec la Porsche 908 de Gérard Larrousse et Hans Herrmann s'éternise. Au bout de l'effort, il franchit la ligne avec seulement 120 mètres d'avance, soit le plus petit écart jamais enregistré entre deux concurrents encore en compétition.

Le départ « Type Le Mans » est interdit dès 1970, remplacé par un départ arrêté en épi avec pilotes dans les voitures à l'abaissement du drapeau. La suite de son épopée mancelle s'écrit chez Ferrari, Mirage, puis Porsche. En 1976, avec son coéquipier Gijs van Lennep, il offre la première victoire au Mans à un prototype équipé d'un moteur turbocompressé, la Porsche 936. L'année d'après, il réalise une remontée spectaculaire depuis les tréfonds du classement pour s'imposer, assurément l'une des plus belles performances de l'histoire. Ickx ne s'est pas illustré qu'au Mans malgré son surnom : il compte des succès formidables en Formule 1 ou en rallye-raid, deux autres disciplines mises à l'honneur au M24.



AYRTON SENNA

Un talent démesuré

« Magic Senna » était à part. Habité par une immense envie de gagner, le Brésilien né à São Paulo en 1960 a considérablement aidé à la popularisation de la Formule 1 dans les années 1980 et 1990. Après avoir fait ses armes en karting au Brésil, il s'envole pour le Royaume-Uni en 1981, afin d'apprendre l'art de piloter une monoplace. Il enchaîne les titres en Formule Ford puis en Formule 3, avant de faire ses débuts en F1 en 1984 avec la modeste écurie Toleman. Sa révélation au grand public survient dès ce

premier exercice : sur une piste détremée à Monaco, il remonte depuis la treizième place pour dépasser tous ses adversaires un à un, avant que le directeur de course n'interrompe l'épreuve alors qu'il menaçait de prendre la tête. Sa rivalité avec Alain Prost, le vainqueur du jour, venait de naître. En 1988, il rejoint McLaren et fait équipe avec « le professeur » Prost. Dès la première saison, l'écurie écrase la concurrence en remportant quinze des seize manches, et Senna décroche son premier titre pour un rien face au Français. S'en suivent plusieurs années de rivalité acharnée, qui culmine à Suzuka en 1989, puis en 1990, où les deux hommes s'accrochent à chaque fois dans des circonstances tumultueuses. Triple champion du monde en 1988, 1990 et 1991, son palmarès compte 41 victoires en Grands Prix et 65 pole positions en onze ans de compétition. Il est également reconnu pour ses performances d'exception sous la pluie, avec des triomphes d'anthologie, comme au GP du Portugal en 1985.

Il rejoint Williams en 1994 avec l'ambition de rafler un quatrième titre. Mais le 1^{er} mai, il perd le contrôle de sa monoplace dans la courbe de Tamburello à Imola et percute un mur de béton. Il décède quelques heures plus tard, à 34 ans. Trois jours de deuil national sont décrétés au

Brésil, et des millions de personnes s'amassent dans les rues pour lui rendre hommage. Trente ans après sa disparition, son aura reste intacte; son nom demeure synonyme de génie, de passion et de courage.



MICHAEL SCHUMACHER

Le baron rouge

Comment évoquer la grande histoire de la Formule 1 sans parler de Michael Schumacher? L'Allemand fait ses débuts en F1 en 1991 en tant que remplaçant au pied levé de Bertrand Gachot chez Jordan, avant d'être immédiatement recruté par Benetton, où son talent éclate au grand jour. La même année, d'ailleurs, il participe aux 24 Heures du Mans pour Mercedes-Benz, signant au passage le meilleur tour en course. Avec sa monoplace Benetton, il remporte sa première victoire en 1992, puis décroche ses deux premiers titres mondiaux en 1994 et 1995. Schumacher rejoint la Scuderia Ferrari en 1996 avec l'objectif clair de ramener la firme italienne au sommet. Le succès lui résiste de longues

années durant, puis il gagne huit Grands Prix sur seize disputés en 2000 pour devenir triple champion du monde. Il est sacré quatre fois consécutivement en 2001, 2002, 2003 et 2004, dépassant ainsi le record de cinq couronnes qu'avait établi Juan Manuel Fangio dans les années 1950. L'équipe du Cheval Cabré, dirigée par Jean Todt, est une machine précise, sans défauts; « Schumi » exécute son rôle à merveille en ne laissant rien ou presque à ses adversaires.

En 2004, doté d'une Ferrari dominatrice, il remporte treize des dix-huit GP de la saison, dont douze des treize premières manches. Au total, il comptabilise 91 victoires en Grands Prix, 155 podiums et 68 pole positions. Après une première retraite en 2006, il revient en 2010 chez Mercedes pour trois ans supplémentaires, sans succès, avant de raccrocher définitivement fin 2012. Schumacher est plus qu'un champion.

Au début des années 2000, il était l'incarnation de la détermination en piste, de la rage de vaincre, animé par une fougue rarement vue au plus haut niveau. Le baron rouge n'a pas seulement gagné, non, il a défini une époque.



SÉBASTIEN LOEB

Peu importe les conditions

Le monde du rallye n'est pas dénué de grandes légendes. Sébastien Loeb est l'un des pilotes les plus titrés de tous les temps, toutes disciplines confondues. Issu d'un milieu modeste, il est repéré par la filière de détection de la Fédération Française du Sport Automobile et fait ses débuts en rallye en 1995. Il signe sa première victoire en catégorie reine en 2002, lors du rallye d'Allemagne, avant d'être titularisé à plein temps en World Rally Championship dès 2003 avec Citroën. S'en suit une domination sans précédent.

Loeb et son copilote Daniel Elena remportent neuf fois le Championnat du monde des rallyes WRC consécutivement avec la marque aux chevrons, de 2004 à 2012, sans rien laisser à ses adversaires. Au total, il compte 80 succès pour 184 départs, personne n'a fait mieux depuis. Loeb s'est illustré dans toutes les conditions et sur toutes les surfaces. En grand passionné, sa carrière va bien au-delà des spéciales du WRC. Il pulvérise le record de la mythique Pikes Peak International Hill Climb en 2013, en étant le premier à descendre sous la barre des neuf minutes.

L'Alsacien termine également deuxième des 24 Heures du Mans en 2006, avant de se lancer dans le World Touring Car Championship, le rallycross, mais aussi le Rallye Dakar, qu'il achève deuxième en 2022, et même le tout électrique avec l'Extreme E. Au début de la saison 2022, pour un retour en WRC avec Ford, il s'impose au Rallye Monte-Carlo, et devient ainsi le vainqueur le plus âgé d'une manche du championnat à bientôt 48 ans – l'un des rares records qui ne lui était pas encore attribué. Sa longévité et sa polyvalence font de lui un mythe unique en sport automobile.



MICHÈLE MOUTON

La reine des rallyes

Michèle Mouton, née le 23 juin 1951 à Grasse, s'impose d'abord sur la scène nationale avant qu'Audi ne lui propose de rejoindre son équipe World Rally Championship au début des années 1980. Avec l'Italienne Fabrizia Pons comme copilote, elle révolutionne la discipline en devenant la première femme pilote professionnelle en WRC.

L'aventure continue avec la marque aux anneaux. Il s'agit alors de la grande époque du Championnat du monde, caractérisé par la popularité exceptionnelle de la mythique catégorie Groupe B. Au sein de cette classe se battent les meilleurs, dotés de véritables monstres mécaniques: Audi, Peugeot, Lancia, MG et bien d'autres. Michèle Mouton ne retrouve plus le chemin de la victoire, mais parvient tout de même à accrocher de très beaux résultats en 1984 ainsi qu'en 1985.

Cette même année, elle écrit l'histoire en devenant la première femme et première Européenne à ravir la première place sur la Pikes Peak International Hill Climb, aux États-Unis, pour le compte d'Audi. Elle signe également le record de la montée à cette occasion.

Mouton est extrêmement rapide au volant de la légendaire Audi Quattro, aidée par ses quatre roues motrices. Dès le Rallye de Sanremo 1981, elle triomphe au plus haut niveau mondial, devenant ainsi la seule femme, à ce jour, à avoir réalisé cet exploit en WRC. Puis, en 1982, elle fait encore mieux, avec trois succès sur l'année, au Portugal, en Grèce et au Brésil. Cette campagne lui permet de figurer deuxième du classement général à la fin de la saison derrière Walter Röhrl.

Au-delà de son palmarès des plus fournis – qui compte également une victoire de catégorie aux 24 Heures du Mans 1975 –, Michèle Mouton est souvent considérée comme la meilleure pilote féminine de tous les temps, décrite par Niki Lauda, triple champion du monde de Formule 1, comme une véritable Superwoman. Pour ses exploits, son talent, son combat pour la présence des femmes en sports mécaniques et son implication pour la sécurité en rallye, elle reçoit le Lifetime Achievement Award de la Fédération Internationale de l'Automobile en 2024.



DAVID CONTRE GOLIATH

Parmi les grands exploits qui ont façonné la légende des 24 Heures du Mans, celui de Jean Rondeau tient une place toute particulière. Né à Champagné, à seulement quelques kilomètres du Mans, Jean se passionne pour les 24 Heures du Mans dès l'enfance. Il rêve d'y piloter, mais est également animé par la construction d'automobiles de course. Les années passent, et son objectif ne le quitte pas. Après plusieurs participations, il décide d'engager un prototype créé par ses soins en 1976, et muni d'un moteur Ford. Pour se financer, il opte pour le « naming », en donnant le nom Inaltera à ses voitures, une marque de papiers peints. L'aventure de son groupe de passionnés se poursuit, jusqu'à devenir une équipe respectée et capable de très grandes choses.

Alors que son budget est très limité en comparaison avec les monstres de l'industrie automobile, il parvient quand même à se distinguer. En 1980, Rondeau se retrouve en mesure de jouer la victoire face à la Porsche de Jacky Ickx et Reinhold Joest – un duel

rappelant celui de David contre Goliath. La Rondeau M379 est pilotée par... Jean Rondeau lui-même, accompagné de la légende Jean-Pierre Jaussaud.

La course, rythmée par la pluie, bascule définitivement en faveur des Français le dimanche matin, quand un problème de boîte de vitesses coûte une demi-heure à l'Allemande. Mais c'est loin d'être gagné ! À trois quarts d'heure de l'arrivée, Jean-Pierre Jaussaud part en tête-à-queue sous une averse et cale. Il lui faut trois coups de démarreur pour relancer le moteur. Puis, c'est la consécration.

Jean Rondeau entre alors dans l'histoire en devenant le seul pilote à avoir remporté les 24 Heures du Mans au volant de sa propre voiture — un exploit qui lui vaut d'être reçu par le président Valéry Giscard d'Estaing.

Après sa disparition dans un accident de la route en décembre 1985, ses prototypes continuèrent à courir sous l'initiative d'équipes privées, ultime hommage et témoignage de la pertinence de ses choix techniques.

Enfin, pour prendre conscience de l'épaisseur de l'histoire des 24 Heures du Mans, quoi de mieux que d'admirer la folle collection de miniatures du M24 ? Pour conclure le parcours, pas moins de 4800 modèles au 1/43^{ème} sont rassemblées, soit toutes les voitures engagées au double tour d'horloge depuis 1923. Quatre bénévoles s'occupent de cette incroyable collection, et rénovent, entretiennent, et reprennent les

moindres défauts visibles. Ils sont actuellement missionnés pour s'assurer de la fidélité de ces modèles réduits, à tel point qu'ils n'hésitent pas à changer un essuie-glace de 3 mm de long lorsque celui-ci n'est pas conforme à la réalité ! Ce fabuleux trésor est accompagné de dioramas minutieusement créés à la même échelle, afin de revivre certaines scènes marquantes des 24 Heures.



DES COLLECTIONS INESTIMABLES ET VARIÉES

Débutée à l'aube des années 1960 et alimentée par des initiatives privées, la collection de l'ACO se compose de voitures, principalement d'endurance, mais aussi d'objets en lien avec les sports automobiles d'une rareté incomparable, entre gants, combinaisons, trophées, et diverses pièces uniques. Il s'agit de la colonne vertébrale du M24, à laquelle s'ajoute notamment la collection de Richard Mille, plus large, qui couvre un pan immense de l'histoire des disciplines motorisées, de la Formule 1 au rallye. La vaste majorité des modèles recensés sont en parfait état de marche, et sont fréquemment démarrés et entretenus dans l'atelier du M24. De plus, une grande attention a été portée à l'authenticité

des châssis, et à leur correspondance avec leurs engagements passés. C'est là une preuve d'excellence ; la vie de ces héroïnes est ainsi prolongée grâce à la philosophie de MACO.



LES CHEFS-D'ŒUVRE DU MUSÉE

Parmi la centaine de véhicules que compte le M24, dix sont élevés au rang de chefs-d'œuvre. Ces modèles ont tous eu une importance considérable dans l'histoire, ou se sont démarqués par leur nature innovante, leur palmarès, ou leur design.

PORSCHE 917LH 1971



Surnommée la « voiture sportive du siècle », la Porsche 917 est mythique. Cette version est nommée LH pour Lang Heck (« queue longue ») en référence à l'allongement de la partie arrière de sa carrosserie. Une telle modification permettait d'avoir une meilleure vitesse de pointe dans les Hunaudières, jusqu'à 386 km/h. Ferdinand Piëch, ingénieur responsable de la compétition, désirait un prototype élaboré en soufflerie pour être vélocé en ligne droite. Sans avoir jamais remporté la course dans cette configuration, elle marque pourtant les 24 Heures.

Lors de l'édition 1971, ce modèle établit plusieurs records restés inégalés. Aux essais préliminaires, le pilote Jackie Oliver réalise un chrono de 3'13"6, franchissant pour la première fois la barre des 250 km/h de moyenne sur un tour. Ce temps figure toujours parmi les plus rapides de l'histoire des 24 Heures du Mans. L'impact culturel de la 917 LH n'est pas négligeable, puisqu'elle incarnait, au début des années 1970, la voiture de sport-prototype par excellence. Son moteur douze cylindres à plat à la sonorité unique a également contribué à sa réputation, tout comme ses décorations spéciales, ou encore, ses apparitions dans le film Le Mans (1971), dans lequel Steve McQueen tient le premier rôle.

La 917 est une icône, et sa déclinaison LH, bien que non victorieuse au Mans, n'est pas sans reste.

TRACTA GEPHI 1928



La Tracta incarne les valeurs de l'Automobile Club de l'Ouest : celles de l'innovation et de la recherche technologique. La traction avant existe depuis le XIX^e siècle, mais elle était jugée trop dangereuse et peu fiable. Pourtant, en 1926, le riche industriel Pierre Fenaille et l'ingénieur Jean-Albert Grégoire – diplômé de Polytechnique – se lancent dans la construction d'une voiture de course à traction avant. La condition de Fenaille est simple : il veut bien la financer, oui, mais uniquement si elle est différente. Grégoire met donc au point un joint homocinétique : celui-ci permet la synchronisation des deux arbres de transmission, et rend la traction véritablement efficace. La Tracta Gephi (contraction de Grégoire et Fenaille) est engagée aux 24 Heures du Mans 1927 : sur vingt-deux participantes, seules huit rallient la ligne d'arrivée, et elle en fait partie.

Au cours des années suivantes, Tracta devient une force connue des 24 Heures du Mans, marque appréciée de tous les observateurs. D'ailleurs, Jean-Albert Grégoire pilote lui-même ses machines en Sarthe de 1927 à 1930, preuve de son implication. Sa fiabilité en course contribue à l'essor de la traction qui s'impose peu à peu face à la propulsion sur les voitures du quotidien.

Aujourd'hui, la grande majorité du parc automobile mondial est composé de tractions ; nul doute que les travaux de Grégoire et Fenaille, au Mans, ont eu un impact non négligeable dans cette adoption massive.

MAZDA 787B 1991



L'année 1991 marque la première victoire d'une Japonaise et la seule du moteur rotatif, spécialité de Mazda en course. Le constructeur n'a cessé de faire évoluer cette technologie jusqu'en 1990, malgré son impopularité au sein de la Fédération Internationale de l'Automobile. Une dernière dérogation permet à Mazda d'engager ses 787B quadri-rotors pour l'édition 1991.

Contre toute attente et grâce à un équilibre parfait entre performance, fiabilité et consommation, Mazda triomphe devant le champion du monde Sauber Mercedes, le vainqueur en titre Jaguar,

et les redoutables Peugeot. Johnny Herbert, Volker Weidler et Bertrand Gachot, ses trois pilotes, peuvent se féliciter d'un véritable exploit. Herbert, au volant pour l'ultime relai, est épuisé, si bien qu'il s'effondre à peine la ligne d'arrivée passée. Directement emmené à

l'infirmerie, il n'a pu monter sur le podium qu'en 2011, au cours d'une cérémonie spécialement organisée pour les vingt ans de la victoire du constructeur nippon.

Son moteur rotatif, dont la sonorité a marqué toute une génération de fans, fait de la 787B l'une des voitures les plus mythiques des 24 Heures du Mans. Durant les dernières heures de course, les chaînes de télévision japonaises ont cessé de diffuser leur programme pour suivre le dénouement en direct, preuve de l'importance de l'épreuve au pays du Soleil levant.

TOYOTA TS050 2020



La TS050 signe le début du règne de Toyota au Mans. Créée en 2016, elle est employée dès cette année-là en Championnat du monde d'Endurance (WEC). C'est bien ce prototype qui permet à Toyota de conquérir sa première victoire aux 24 Heures du Mans en 2018, trente-trois ans après sa première participation, non sans avoir connu deux années très difficiles.

Il s'impose à nouveau en 2019. Engagée lors de la saison 2020 du WEC, la TS050 remporte un troisième succès consécutif aux 24 Heures grâce à Sébastien Buemi, Brendon Hartley et Kazuki Nakajima, et cinq autres manches du championnat. Toyota décroche par le fait le titre mondial avec ses pilotes Mike Conway, Kamui Kobayashi et José María López.

Ce modèle détient également le record du tour sur le Circuit des 24 Heures du Mans, établi en 3'14"791 par Kamui Kobayashi en 2017, ainsi que le record du tour en course en 3'17"197, réalisé par Mike Conway en 2019. C'est un prototype extrêmement important dans l'histoire des 24 Heures, puisqu'il s'agit de la dernière LMP1 victorieuse en Sarthe, avant que la catégorie reine de l'endurance soit remodelée en 2021 pour donner naissance à la formule Hypercar.

La TS050 représente l'aboutissement d'une génération entière, et reste, à l'heure actuelle, la voiture la plus performante sur un tour au Mans.

FERRARI F2002



Entièrement repensée par rapport à la F2001, la F2002 présente un châssis avec une nouvelle structure, un design arrière affiné pour un meilleur aérodynamisme et une boîte de vitesses en titane afin de gagner en légèreté.

À l'époque, le Cheval Cabré domine outrageusement la discipline. La formation italienne, menée par Jean Todt, peut compter sur son mythique directeur technique Ross Brawn et son designer Rory Byrne. Rien n'est laissé

au hasard : le fabricant Bridgestone dessine des pneus spécialement pour cette voiture.

La F2002, dotée de son V10 hurlant, est l'une des Formule 1 les plus victorieuses de l'histoire : quinze succès sur les dix-sept courses de la saison, dont neuf doublés et dix pole positions. Ferrari remporte le championnat constructeur cette année-là, avec un total de 221 points grâce à Schumacher (onze premières positions à lui tout seul) et Barrichello, égalant exactement le cumul des dix autres équipes réunies.

Dès le 11e Grand Prix, Michael Schumacher assure son cinquième titre pilote, record auparavant détenu par Juan Manuel Fangio. D'ailleurs, la F2002 permet à l'Allemand de ne jamais descendre du podium toute l'année durant, avec une unique troisième place pour plus mauvais résultat. Personne d'autre, dans l'histoire, n'a réussi à faire de même.

MASERATI 250F V121



L'expiration des deux litres, fin 1953, lance le projet de la Maserati 6C 2500, rebaptisée 250F, en référence à la nouvelle réglementation : 250 pour la cylindrée de 2500 cc et F pour Formule 1. Connue dans sa configuration six cylindres, elle est déclinée en 1957 en une rare variante dotée d'un V12 de cylindrée égale, pour une puissance d'environ 315 chevaux. Trois exemplaires de ce type seulement sont produits.

Conçu par l'ingénieur Giulio Alfieri, le moteur rend la voiture 70 kg plus lourde que la version six cylindres. Ce surpoids en fait un modèle

moins performant, et cette motorisation est finalement abandonnée. Le châssis présenté est le seul équipé d'un V12 à participer à un Grand Prix.

Le Français Jean Behra s'est engagé à son volant au Grand Prix d'Italie 1957, à Monza, le « temple de la

vitesse ». Il est également utilisé lors des essais du Grand Prix du Maroc par Juan Manuel Fangio, très souvent victorieux avec le six cylindres.

La 250F permet d'ailleurs à Maserati de remporter le Championnat du monde de Formule 1 en 1957 avec le pilote argentin, qui empoche son cinquième et ultime titre mondial, non sans avoir comblé un écart de 48 secondes pour s'affranchir de l'un de ses rivaux dans le dernier tour en Allemagne. Cet exploit est fréquemment considéré comme le plus beau réalisé en Formule 1, et la 250F était de la partie.

RENAULT RE40



La Renault RE40 est produite à sept exemplaires pour la saison 1983 de Formule 1. Elle s'inscrit dans la prestigieuse lignée des monoplaces turbocompressées introduites par la Régie avec la RS 01 en 1977, à une époque où cette technologie révolutionne la discipline.

La RE40 triomphe de quatre Grands Prix sur l'année 1983 : France, Belgique, Grande-Bretagne et Autriche. Alain Prost, à son bord, finit vice-champion du monde cette même année face à Nelson Piquet. Le titre est perdu pour à peine deux points, et Renault passe à côté d'un exploit sans précédent : imposer une voiture française à moteur français, dotée de pneus Michelin français, avec de

l'essence Elf française, et un pilote français. Prost réalise quelques prouesses en cette saison, notamment en France, où après avoir pris la pole position, il remporte la course au Paul Ricard, devant son public, avec près de 30 secondes d'avance sur son rival Piquet. L'Américain Eddie Cheever, coéquipier du « professeur », décroche quatre podiums à son volant.

Il s'agit de la première Renault dont le châssis est entièrement constitué de fibre de carbone, fabriqué, lui aussi, par une entreprise française spécialisée dans l'aéronautique. Elle présente également un fond plat, apparu à la suite de l'interdiction de l'effet de sol en 1982.

FERRARI 712 CAN AM



La Scuderia Ferrari développe le prototype de la Ferrari 712 à partir du modèle 512M engagé en endurance, en un exemplaire unique, afin de concourir dans le championnat Can-Am. Elle est pilotée par la légende Mario Andretti pour la saison 1971. Grâce à sa cylindrée de presque sept litres, elle devient la Ferrari équipée du plus gros moteur de l'histoire de la marque.

La voiture est ensuite vendue à Luigi Chinetti, qui l'améliore et la confie au Français Jean-Pierre Jarier en 1972 pour la tester sur quelques manches. La 712 manque encore de maniabilité, ce qui lui fait défaut en comparaison avec la Porsche 917. En 1974, elle court ponctuellement sur des épreuves avec Brian Redman.

La 712 surprend par son contraste face aux autres modèles de la firme italienne, possédant les caractéristiques d'un prototype adapté au style du championnat américain : une mécanique pensée pour atteindre de hautes vitesses en ligne droite et des accélérations brutales.

Aux États-Unis, Mario Andretti la hisse en quatrième position à Watkins Glen en Can-Am, dans une classe alors dominée par McLaren, mais Ferrari arrête officiellement de supporter cet effort outre-Atlantique après cette occurrence.

LANCIA STRATOS ALITALIA



Présentée en 1972, la Lancia Stratos est l'œuvre du designer Marcello Gandini et du carrossier Nuccio Bertone, issue du concept « Stratos Zero » dévoilé deux ans plus tôt. Son dessin futuriste s'associe au V6 2,4 l de la Ferrari Dino pour concevoir une voiture originale et unique.

La Stratos est pensée pour le rallye: les 500 exemplaires destinés à la route, nécessaires à l'homologation en Groupe IV, sont créés à partir de la version de course, et non pas l'inverse tel que c'est habituellement le cas. Cette démarche singulière est récompensée par des victoires qui affluent dès 1973 en Groupe V (prototypes) lors d'épreuves majeures, dont le Tour de France Automobile.

Son empattement court en faisait une arme de choix sur l'asphalte et dans les passages sinueux. Elle obtient finalement l'homologation Groupe IV (Grand Tourisme) en 1974 et contribue au sacre mondial de Lancia cette même année.

Grâce au coup de volant de Sandro Munari, Lancia rafle trois titres constructeurs entre 1974 et 1976, avant que Fiat, la maison mère, ne décide de faire briller un autre modèle pour des raisons commerciales. Ces succès et cette ligne intemporelle permettent à la Stratos de s'imposer comme l'une des voitures les plus mythiques de l'histoire du rallye et du sport automobile.

TRANSPORTEUR FERRARI



Depuis les années 1950, Ferrari utilise des camions Fiat pour assurer l'acheminement de ses véhicules de course. Les deux marques sont historiquement liées, et les premières relations remontent bien avant l'achat de 50 % de Ferrari par Fiat en 1969. Le modèle 643, connu pour sa robustesse et sa polyvalence, est modifié par le carrossier et préparateur de camions turinois Rolfo. Équipé de trois essieux, il est propulsé par un moteur diesel, garantissant un couple important pour le transport en simultané de trois voitures sur deux étages.

Il permet également d'acheminer des outils et des pièces mécaniques nécessaires à l'entretien des bijoux frappés du Cavallino Rampante.

DES COLLECTIONS BIEN VIVANTES
- LES RESTAURATIONS EN COURS

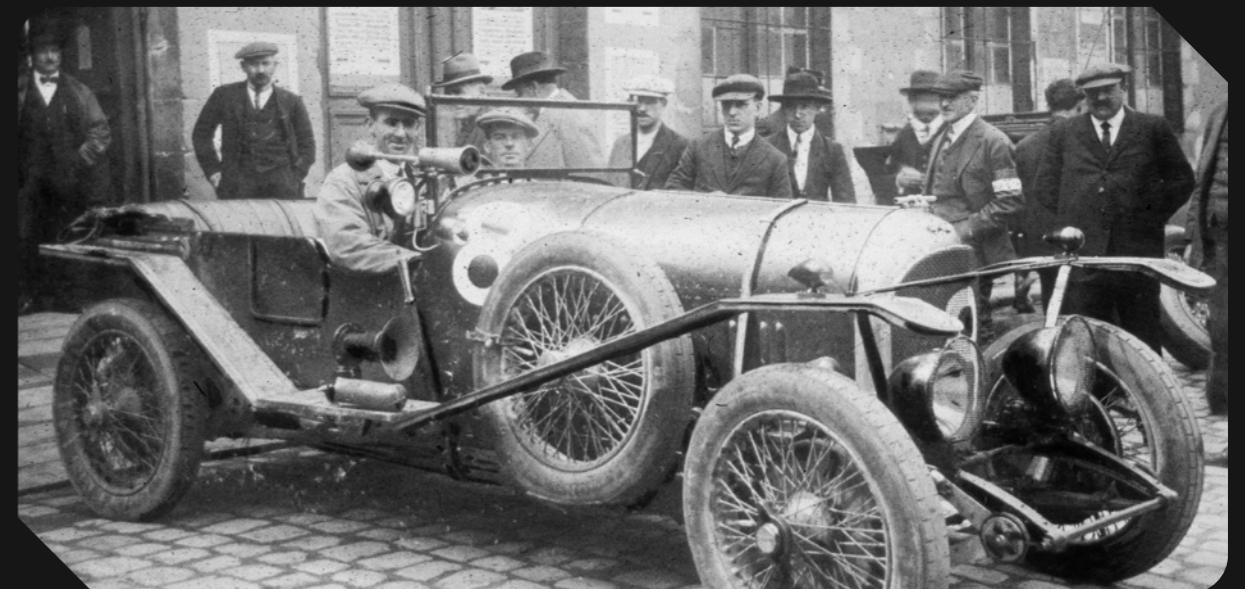
Le M24 n'expose pas seulement ses voitures, il les fait vivre.

Dans le but de garantir l'activité des collections, de nombreuses restaurations sont en cours. Trois modèles historiques, tous porteurs d'une âme chargée de légende, sont actuellement remis en état, afin de faire perdurer leur grandeur pendant de longues années. Tout d'abord, la Bentley 3 litres victorieuse aux 24 Heures du Mans 1924, véritable chef-d'œuvre du M24. C'est bien celle qui a bouclé le plus de tours lors de la deuxième édition, ce qui en fait la plus vieille gagnante encore existante de nos jours. Elle connaît une restauration complète, aussi bien du point de vue cosmétique que mécanique. Dans le but d'assurer l'authenticité de cette Bentley, d'importantes recherches ont été effectuées; c'est pourquoi une caisse en aluminium a été expressément conçue pour coller au passé. Les boiseries ont également été refabriquées. En revanche, le châssis, le bloc moteur, le radiateur, et le pont sont des pièces qui étaient déjà sur le modèle vainqueur en 1924.

Pour la Ford GT40 du M24, le constat est à peu près similaire. Cette véritable icône des années 1960 et star du film Le Mans 66 est actuellement dans un atelier manceau pour une révision complète, qui a nécessité de nombreuses

recherches. Tout a été refait: la carrosserie, le moteur, la boîte de vitesses, mais aussi des éléments de décoration afin qu'elle apparaisse identique en tous points au modèle qui a couru les 24 Heures du Mans 1967. Assurément, une fois revenue, elle fera partie des plus belles et authentiques GT40 dans le monde, d'ailleurs composée à plus de 85 % de pièces de 1967.

Enfin, un peu plus tard, arrivera l'incroyable Ferrari 166 MM, première voiture frappée du Cheval Cabré victorieuse en Sarthe, à l'occasion de l'édition 1949. Pour cette héroïne bien connue et appréciée des passionnés, une restauration totale du moteur est en cours. Le M24, référence mondiale pour le sport automobile, fait le choix de la vie pour les trésors qu'il renferme.



/// UNE OFFRE CULTURELLE RICHE & DIVERSIFIÉE

EXPÉRIENCES LUDIQUES ET IMMERSIVES POUR PETITS ET GRANDS AU PROGRAMME !

Des visites mémorables de l'atelier et du circuit

L'offre culturelle s'articulera notamment autour des visites thématiques, mais de nombreuses visites guidées pour un public plus large sont bien entendues au programme. Une à deux fois par mois, l'atelier du M24, où sont entretenues les voitures, pourra être découvert. Cet endroit est l'une des pierres angulaires du musée : étant donné que toutes les légendes exposées sont en état de marche, certaines doivent fréquemment être révisées. Par le fait, il sera possible de s'immiscer dans les coulisses en petit groupe, et de se pencher sur un modèle en particulier, qui changera au fil du temps.

Les visites guidées longues d'une heure et demie, elles, porteront tantôt sur les 24 Heures du Mans, tantôt sur le rallye, l'Indycar et la Formule 1. Leur tarif sera accessible à tous.

Des ateliers pour les familles

Pour compléter cette offre, trois ateliers seront mis à disposition des familles pendant les vacances scolaires, à l'occasion des Journées européennes du patrimoine, ainsi que pour d'autres moments spéciaux dans l'année.



Une formule permettra de pénétrer sur le Circuit des 24 Heures du Mans afin d'en savoir plus sur les secrets de la plus grande course d'endurance au monde, par le biais d'une visite guidée longue de deux heures.



Au cours de l'atelier « Sustainable endurance award », les curieux pourront se familiariser avec la stratégie RSE des équipes, et créer un projet innovant pour rendre le sport automobile plus durable et responsable. Lors de l'atelier « Conception d'amulette », il sera possible d'imaginer son porte-bonheur comme le ferait un pilote, en s'aidant des traditions inhérentes aux disciplines motorisées. Les familles pourront ainsi repartir avec leur objet symbolique et personnalisé.

Finalement, l'atelier « Création d'affiches » offrira l'opportunité de concevoir sa propre affiche des 24 Heures du Mans, visuel porteur d'une grande histoire. L'occasion parfaite de mêler patrimoine sportif et créativité. Ces trois ateliers, longs d'une heure chacun, permettront de mieux appréhender le mythe qu'incarne cette course.

Une salle pédagogique dédiée aux plus jeunes

Le M24 promet une ambiance et des activités immersives pour tous les âges, même pour les plus petits.

Pour l'occasion a été pensé un espace chaleureux de 70 m² dédié au jeune public, pour que les passionnés de demain puissent jouer dans un endroit sans écrans, mais aussi se reposer. Le mobilier est déplaçable afin d'aménager la salle en fonction des besoins, et cet espace, au total, peut accueillir entre 15 et 20 personnes à la fois en toute autonomie. De nombreux éléments interactifs aideront les plus jeunes à découvrir l'univers de la course automobile de manière pédagogique. Plusieurs passe-têtes seront installés, une bibliothèque roulante, un module « qui est-ce ? », une table basse « circuit », un podium photo en plus d'une réplique d'une voiture dont les enfants pourront ouvrir le capot, le coffre, les portes, ou démonter les roues.



Autant d'activités ludiques qui complètent l'expérience totale offerte par le M24.

Les élèves sont les bienvenus

Dans cette même démarche, le musée accueillera volontiers les écoles et élèves de tous niveaux en son sein, dans le but de transmettre le riche héritage de la course.



Pour ce faire, des visites thématiques sont prévues toute l'année, pour des classes allant du cycle 1 (maternelle) jusqu'au lycée.

Les plus petits pourront, par exemple, se familiariser avec les émotions du pilote, ou apprendre à distinguer couleurs et silhouettes sur les modèles exposés au M24.

Les plus grands, eux, auront l'occasion d'étudier l'histoire des 24 Heures du Mans plus en détail, mais aussi en découvrir davantage sur la place du circuit durant les conflits mondiaux. Les actions de médiation à destination des scolaires sont étroitement alignées avec les programmes de l'Éducation nationale, en particulier sur les volets histoire, géographie, et éducation morale et civique (EMC), abordant des thèmes comme la mobilité durable et la sécurité routière.

Au total, ce ne sont pas moins de 17 visites thématiques et ateliers que pourront découvrir les élèves en comptant des sorties sur le circuit, avec durées adaptées en fonction du niveau.

LA BOUTIQUE, L'ENDROIT IDÉAL POUR PROLONGER L'EXPÉRIENCE M24

Située à la fin du parcours comme le prolongement de la visite, la boutique officielle permet de découvrir une collection complète à l'effigie des 24 Heures du Mans, des constructeurs ou d'autres épreuves majeures. Les produits exposés dans cet espace de 300 m² sauront séduire tous les visiteurs, novices comme passionnés. La boutique a été totalement redessinée et sera dotée d'une esthétique singulière pour offrir une expérience unique aux visiteurs. Un nouvel espace repensé pour profiter d'un dernier temps fort avant de repartir avec un souvenir de la légende du Mans.



La boutique sera accessible sept jours sur sept, librement, hors des visites. Ses horaires d'ouverture suivront ceux du musée. Un espace vivant à découvrir pendant toute l'année, y compris pendant les épreuves.



//// La F2002 présente un châssis avec une nouvelle structure, un design arrière affiné pour un meilleur aérodynamisme et une boîte de vitesses en titane afin de gagner en légèreté.
© Louis Monnier

UN LIEU PARFAIT POUR LES SÉMINAIRES

Le M24 s'impose comme le nouveau lieu de séminaires du Circuit des 24 Heures du Mans, alliant salles modernes, accompagnement sur mesure, offres de restauration et expériences exclusives, de la visite des coulisses aux découvertes du musée. Ainsi, il incarne le cadre idéal pour les entreprises: il comprend deux salles pédagogiques modulables de 70 m² chacune, mais décloisonnables pour créer un espace unique de 140 m².

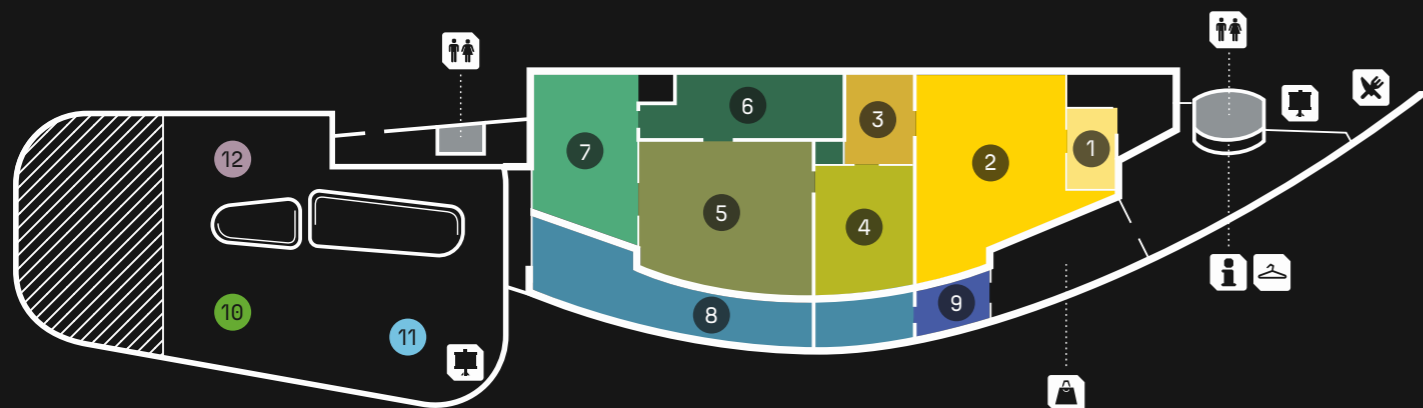
En configuration plénière, cette zone peut accueillir pas moins de 110 personnes; parfaite pour les formations, les conférences et les présentations.



S'ajoute à cela une salle de réunion équipée de 50 m² prévue pour 18 personnes, avec système de visioconférence inclus. Pensée pour les plus petits comités, elle est conçue pour les échanges à distance. Finalement, un salon réceptif vitré de 80 m² vient compléter l'espace disponible au M24. Dans un cadre lumineux et convivial, 18 personnes – et plus en format cocktail – peuvent bénéficier d'un confort inégalé au cœur de la légende des 24 Heures du Mans.



//// INFORMATIONS PRATIQUES



LES 24 HEURES DU MANS

- 1 Le pesage
- 2 Le départ
- 3 Les Bollés
- 4 La nuit
- 5 Les stands
- 6 L'atelier
- 7 La victoire
- 8 Les héros
- 9 Le Mans au 1/43^e

LE SPORT AUTOMOBILE

- Salle d'exposition temporaire
- 10 Formule 1
- 11 Rallye
- 12 Indy car

ESPACES & SERVICES

- Accueil
- WC
- Vestiaire
- Cafétéria
- Boutique
- Espace séminaire

//// CONTACTS

▶ ANNE-LAURE VIGNERON

DIRECTRICE COMMUNICATION & RSE
al.vigneron@lemans.org

▶ FABRICE BOURRIGAUD

DIRECTEUR CULTURE ET HÉRITAGE
M24 MUSÉE DU SPORT AUTOMOBILE

▶ JEAN-BAPTISTE SCHMIDT

RESPONSABLE PRESSE & CONTENUS
06 12 27 71 01 / jb.schmidt@lemans.org

▶ MATHILDE BLOT

RESPONSABLE PATRIMOINE
M24 MUSÉE DU SPORT AUTOMOBILE

▶ AGENCE ALAMBRET COMMUNICATION

EMILIE HARFORD & EMMA DROUIN
01 48 87 70 77 / m24@alambret.com

▶ AGENCE COM'OVER

INÈS CORFMAT
M24.comm@ext.lemans.org



WWW.M24-MUSEE.COM

9 place Luigi Chinetti, 72100 Le Mans

02 43 72 72 24



@ MUSEE24H

