

DOSSIER DE PRESSE

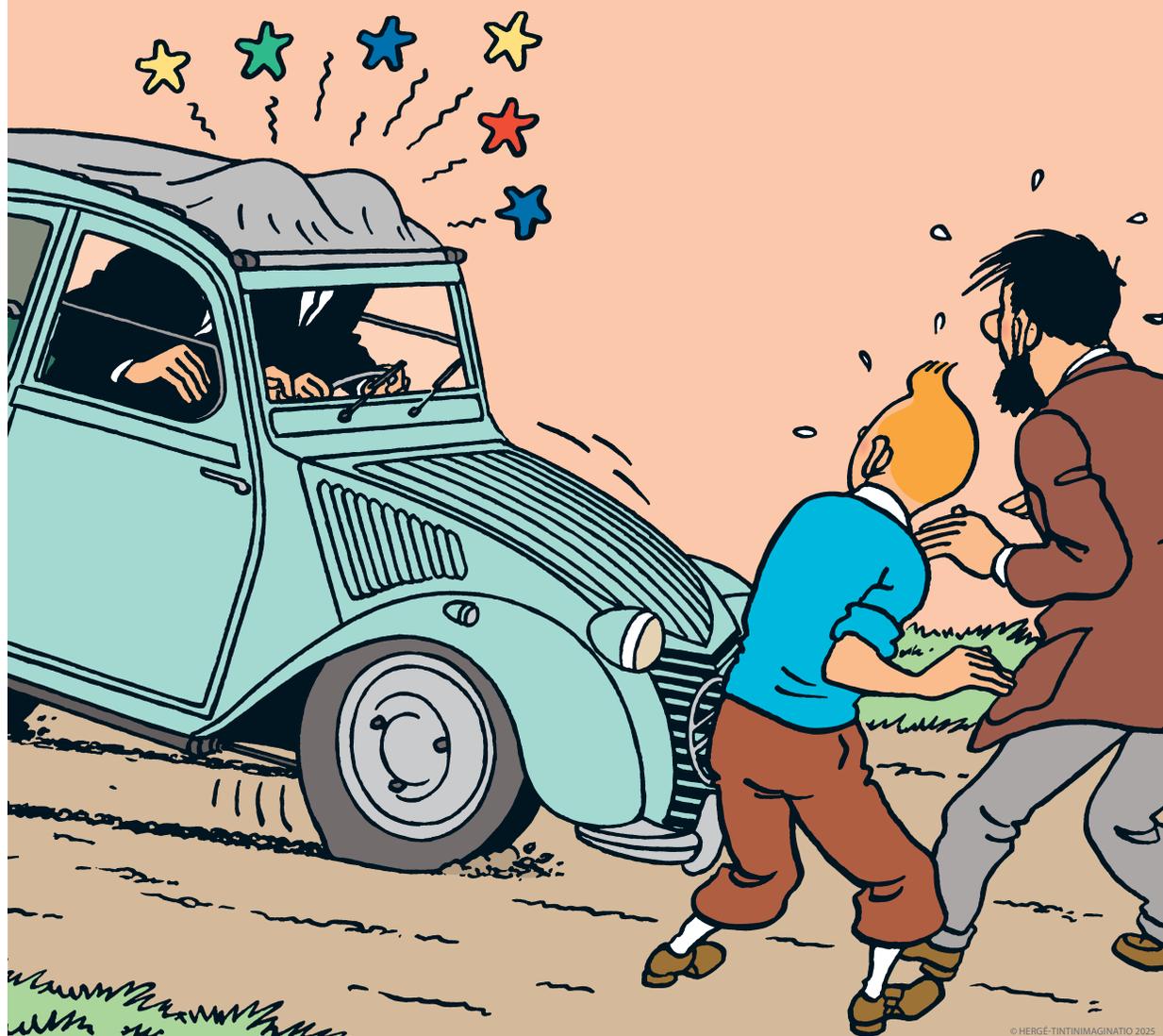
Expo Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf

En voiture avec

TINTIN

EXPOSITION INTERNATIONALE
AU MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
MULHOUSE

5 AVRIL – 11 NOVEMBRE 2025



© HERGÉ-TINTINIMAGINATIO 2025

www.musee-automobile.fr



LE FIGARO

Le Point



L'ALSACE

DNA Journal
Nouvelles
d'Alsace

Europe 1



Éditorial	3
Communiqué de presse	4
Parcours de l'exposition	5
Les voitures de Tintin	6
Les Studios Hergé	9
Présentation du musée	12
Informations pratiques et contacts	13

LE MIROIR DU VINGTIÈME SIÈCLE

Les Aventures de Tintin et Milou, c'est une véritable encyclopédie par l'image.

Au fil des épisodes, des milliers de cases nous informent sur l'état du monde, les avancées technologiques et les faits de société les plus divers. Dans ses histoires de fiction, Hergé nous conte aussi la grande Histoire, celle du vingtième siècle, de ses peuples et de ses univers. De *Tintin au pays des Soviets* (1929) à *Tintin et les Picaros* (1976), le dessinateur aura le souci permanent de coller à l'actualité de chaque période envisagée, une actualité qui passera systématiquement par la case « automobile ». En effet, dès la première aventure qui se déroule majoritairement en Russie, Tintin se trouve au volant d'une voiture. Dans le même récit, on le verra également conduire une moto et piloter un avion ! C'est chose étonnante pour un héros à peine sorti de l'adolescence...

Mais qu'importe, le ton est donné : Tintin conduit, vite et plutôt bien, quelle que soit l'engin qui lui tombe entre les mains.

L'originalité d'Hergé - il fut l'un des premiers à le faire - c'est que l'auto ne figure pas dans les cases en tant qu'accessoire. Bien plus qu'un simple élément du décor, elle participe à l'action, alliée ou complice de tel ou tel personnage

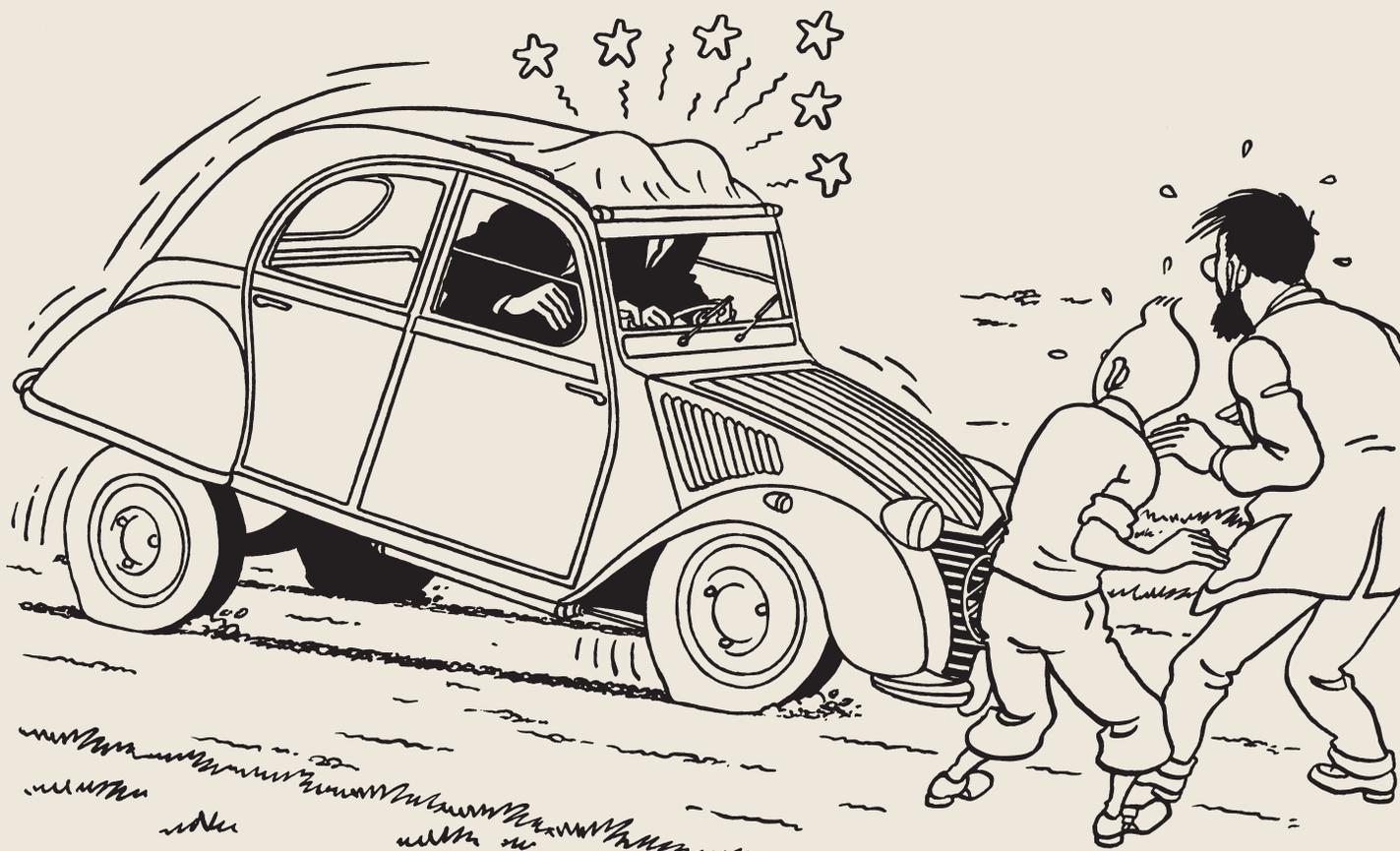
présent dans l'histoire. Qu'elle soit à l'arrêt, qu'elle démarre en trombe, qu'elle participe à une course-poursuite ou qu'elle se progresse à un train de sénateur, le bénéfice est garanti pour le lecteur, autant sur le plan du dynamisme du récit que celui de l'esthétique de l'image.

Si dans les trois premiers albums (*Tintin au pays des Soviets*, *Tintin au Congo*, *Tintin en Amérique*), les engins représentés ressemblaient fort peu aux modèles qui les avaient inspirés, les notions de réalisme, de rigueur et d'authenticité vont s'imposer dans l'esprit du dessinateur par la suite et ne plus jamais le quitter.

Car c'est bien à un spécialiste du monde automobile que nous avons à faire.

Le dessin précis des différents modèles de voitures sera facilité par les apports documentaires (catalogues, dépliants publicitaires, photographies, articles de revues spécialisées, mais également grâce au concours d'une équipe de dessinateurs chevronnés, spécialisés dans la représentation des engins motorisés.

Pouvait-on imaginer un endroit plus adéquat que le Musée National de l'Automobile de Mulhouse pour accueillir une exposition sur les voitures de Tintin ?



EN VOITURE AVEC TINTIN

EXPOSITION

Du 5 avril au 11 novembre 2025, le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf propose une immersion unique dans l'univers automobile de Tintin à travers une exposition inédite consacrée aux voitures emblématiques des aventures du célèbre reporter créé par Hergé.

C'est l'histoire d'une passion pour l'automobile, reflet d'une époque et d'une culture, que l'on retrouve tout au long des *Aventures de Tintin*. Hergé, lui-même grand amateur de voitures, a fait des véhicules de véritables personnages à part entière, témoins de l'évolution stylistique et technologique de leur temps.

Pour la première fois, cette exposition propose de (re)découvrir les voitures mythiques de Tintin, mises en scène au fil des albums à travers des dessins, des modèles réduits et des documents d'époque. Un parcours immersif qui invite petits et grands à voyager dans l'histoire automobile en compagnie du célèbre reporter et de ses compagnons d'aventures.

Hergé et les autos, une grande histoire d'amour

De *Tintin au pays des Soviets* (1929) à *Tintin chez les Picaros* (1976), les engins motorisés peuplent les pages de chaque album. Chaque modèle dessiné par Hergé nous en apprend un peu plus sur son travail et sur l'histoire passionnante de l'automobile. Ses archives, dûment classées et conservées par la Fondation Hergé témoignent de son intérêt pour les belles carlingues. Elles viennent de France, d'Italie, d'Angleterre, d'Allemagne ou des États-Unis. Berlines, limousines, décapotables, coupés, conduites intérieures, leurs lignes racontent une époque, un esprit, un art de vivre. Dans les aventures de Tintin, les voitures sont indissociables de l'action et participent pleinement au ressort comique et dramatique du récit. Si Hergé les représente d'abord sans grande volonté de réalisme, il acquiert au fil du temps un souci d'authenticité qui le pousse à soigner particulièrement le galbe d'une ligne ou encore les attributs techniques des plus sophistiquées d'entre elles. Hergé lui-même aimait les belles mécaniques, avec une préférence marquée pour les carrosseries et les marques italiennes.

Un écrin exceptionnel

Pour rendre hommage à cette œuvre qui a tant célébré les voitures de légende et le vingtième siècle, un lieu d'exposition s'est d'emblée imposé aux promoteurs de l'événement : Le Musée National de l'Automobile, Collection Schlumpf à Mulhouse. Le bâtiment abrite la plus importante collection automobile du monde, avec plus de 600 voitures d'exception et parmi celles-ci, des modèles emblématiques signés par les grands constructeurs qui ont marqué l'histoire tant sur le plan de la performance que sur celui du progrès mécanique.

Du papier à la 3D et inversement

Le Musée National de l'Automobile propose cette exposition inédite qui mêlera savamment fiction et réalité, modèles réduits des voitures mythiques qui peuplent les pages des albums des aventures de Tintin et, côte à côte, leurs équivalents grandeur nature, joyaux de la collection du musée. On verra, par exemple, la 2CV des Dupondt dans *L'Affaire Tournesol*, la Ford T de *Tintin au Congo*, la Bugatti type 35 de Bobby Smiles dans *Tintin en Amérique* ou encore la 5CV Trèfle des Dupondt dans *Tintin au pays de l'or noir*.

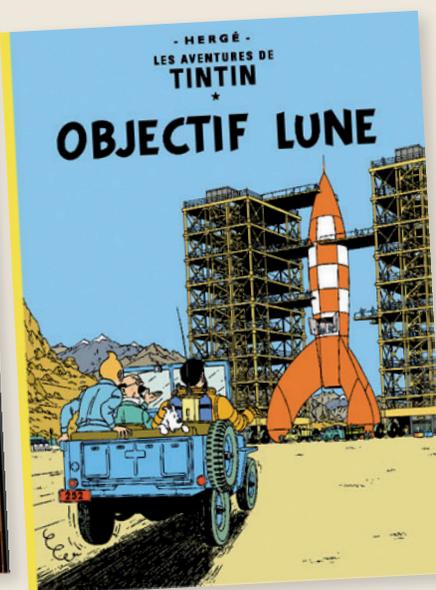
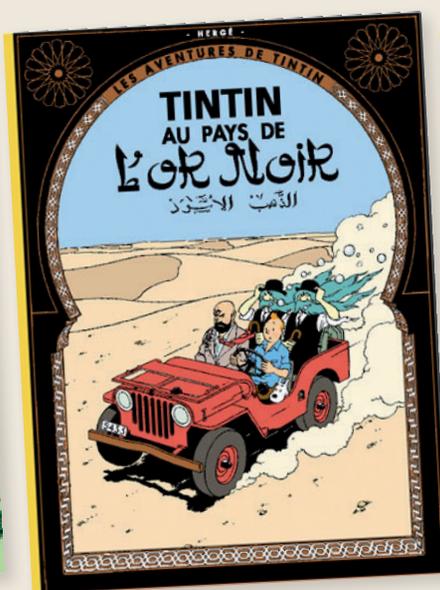
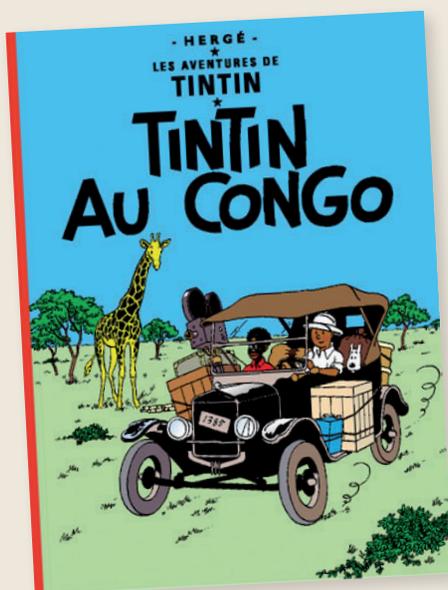
Un parcours riche de couleurs et de formes

Dès l'entrée de l'exposition, de grands visuels reprenant des décors et des voitures emblématiques de la célèbre série jalonnent le parcours. Voilà le visiteur plongé dans un monde fascinant de cases et de bulles. De l'appel du grand large aux paysages de la campagne de Moulinsart et son fameux château, il est invité à revisiter les trésors graphiques d'Hergé au fil des récits qui ont célébré l'automobile des années 30 aux années 70. À chaque étape, les autos de Tintin sont présentées dans leur contexte narratif, enrichi par des documents rares extraits des archives de la Fondation Hergé : croquis documentaires, bleus de coloriages, mises à l'encre, esquisses, revues, catalogues, dépliants publicitaires, photographies, maquettes et prototypes de véhicules. Le tout, complété par les deux revues qui ont publié tour à tour les exploits du célèbre petit reporter : *Le Petit Vingtième* et le journal *Tintin*. Une évocation des Studios Hergé (à partir de 1950) est également à épinglez : les dessinateurs qui secondent Hergé, spécialistes du monde de l'automobile, joueront un rôle important dans la représentation de toutes sortes de véhicules présents dans *Objectif Lune* et *On a marché sur la Lune*, *L'Affaire Tournesol*, *Coke en stock*, *Tintin au Tibet*, *Les Bijoux de la Castafiore*, *Vol 714 pour Sydney* et enfin, *Tintin et les Picaros*.

Léonard Gianadda sur les traces de Tintin

En guise de bonus à l'exposition *En voiture avec Tintin*, des photographies qui racontent le parcours du journaliste suisse Léonard Gianadda, qui va parcourir le monde entre 1953 et 1961. À l'instar de Tintin, il visite les États-Unis, l'Europe, Le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud, la Russie des Soviets, l'Afrique et les pays méditerranéens. De quoi fournir une belle matière riche de personnages, de scènes et de paysages qui ont l'air de sortir tout droit des albums d'Hergé. Rencontre de deux globe-trotters, rime d'images entre les exploits réels de l'un et les aventures fictives de l'autre.

En voiture avec Tintin, c'est une invitation au voyage en compagnie du célèbre petit reporter et ses amis dans le plus grand espace au monde consacré à l'automobile, le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf.



Le Musée National de l'Automobile de Mulhouse, un lieu où l'histoire et la passion pour l'automobile se racontent sous toutes leurs formes, a le plaisir de présenter dès le 5 avril 2025, sa nouvelle exposition temporaire : **En voiture avec Tintin**, une aventure mêlant art, littérature et patrimoine automobile.

Pour la toute première fois, les voitures emblématiques de l'univers de Tintin, imaginées par le génial Hergé, sont exposées aux côtés des modèles réels qui les ont inspirées. Cette exposition plonge le visiteur dans un parcours immersif qui transcende les frontières de la fiction. Chaque voiture, chaque esquisse, chaque anecdote met en lumière un épisode marquant des aventures du célèbre reporter.

Au fil de l'exploration, le visiteur est convié à découvrir, ou à redécouvrir, des modèles automobiles emblématiques qui ont marqué l'imaginaire collectif, mais aussi l'histoire réelle de l'automobile. De la mythique Bugatti 35 de *Tintin en Amérique* à la célèbre 2 CV des Dupondt dans *L'Affaire Tournesol*, chaque véhicule raconte une histoire unique, entre audace technologique et élégance intemporelle. En fin de parcours, le visiteur aura un aperçu des Studios Hergé et des photographies de Léonard Gianadda, qui a suivi Tintin dans ses aventures.

Cette exposition saura ravir les passionnés de bandes dessinées, les amateurs de belles voitures ou les curieux, qui pourront revivre la magie des albums de *Tintin* tout en enrichissant leur regard sur l'évolution automobile.

Au musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf, un musée entièrement dédié à ce moyen de locomotion qui a révolutionné notre façon de parcourir la planète depuis la fin du dix-neuvième siècle, le visiteur pourra admirer de nombreuses voitures présentes dans différentes aventures de Tintin, mais également leurs modèles authentiques, bijoux des collections du Musée National de l'Automobile. La scénographie, parfaitement adaptée à la configuration des lieux, fait la part belle aux grands visuels, panneaux et cadres qui subliment le trait d'Hergé, entre esthétique de la ligne claire et réalisme maîtrisé.

Dès l'entrée de l'exposition, le ton est donné : Tintin est un grand voyageur, il parcourt la planète en tous sens et quand ce n'est pas au volant d'une automobile, c'est à bord d'un paquebot qu'il embarque, et plus spectaculaire encore, c'est au poste de pilotage d'une fusée interplanétaire qu'on le retrouve dans le double épisode lunaire. Une réplique en trois dimensions de la célèbre fusée à damiers rouges et blancs, haute de plus de six mètres, trône majestueusement dans les jardins du Musée de l'Automobile.

Pour le visiteur qui entame le parcours de l'exposition, rien de tel qu'une entrée en matière avec de splendides reproductions en couleurs et en grand format de quelques voitures présentes dans les cases de certains épisodes. Face à elles, on mesure combien le trait d'Hergé peut s'adapter à toutes sortes de traitement, sans perdre de son efficacité et de sa lisibilité.

Premier volet de cette exposition riche en images, en objets (voitures miniatures et autos en taille réelle) et en documents divers (facsimilés de dessins originaux, feuillets de documentation, catalogues et dépliants, bleus de coloriage, photographies, croquis techniques,...), le parcours est jalonné de nombreuses découvertes, tant pour les amateurs de belles mécaniques que pour les tintinophiles.

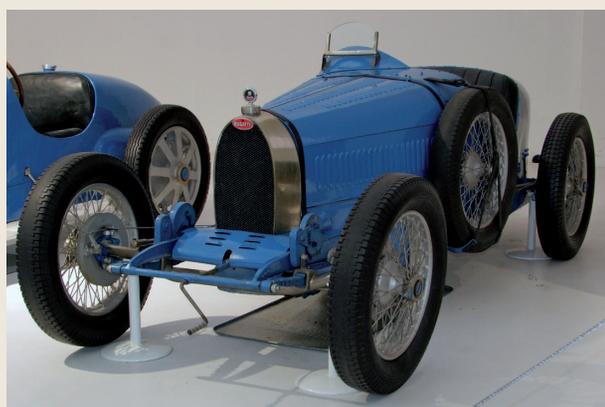
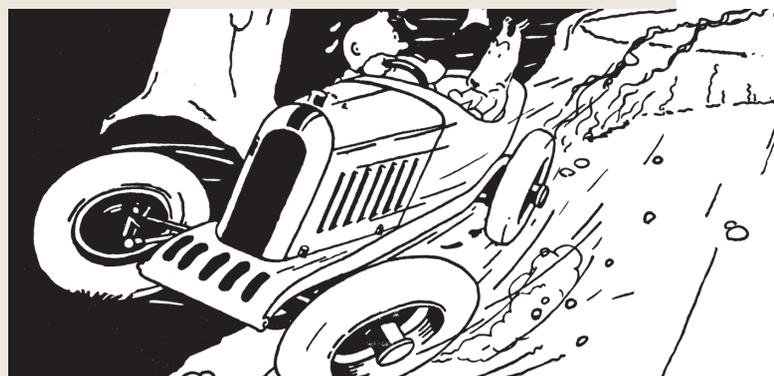
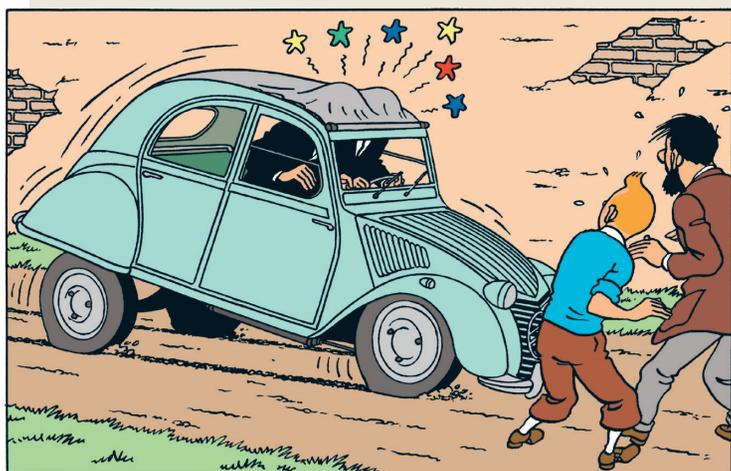
Et nous voilà partis pour un rallye pédestre à travers l'imposante salle dévolue aux séduisantes carrosseries que l'on retrouve dans les pages des albums de Tintin.

De grands panneaux délimitent les différents espaces et les différentes sections prévus par la scénographie. Ils sont habillés aux couleurs des campagnes du village de Moulinsart et débouchent dans un second temps sur la majestueuse façade du château de Moulinsart, inspirée par l'authentique château de Cheverny, dans le département de Loire-et-Cher.

Dans les différents espaces consacrés au monde automobile dans l'univers de Tintin, le visiteur aura le loisir d'admirer les voitures qui ont servi de modèles à Hergé.

Parmi la sélection, on pointera, dans l'ordre d'apparition, la mythique 2CV présente à dans les pages des albums à trois reprises, de *L'Affaire Tournesol* (1956) aux *Bijoux de la Castafiore* (1963) en passant par *Coke en stock* (1958).

On peut s'évertuer à citer toutes les qualités et les avantages de la conduite de cette petite voiture qui a fait les beaux jours de tant d'automobilistes à travers le monde, mais dès le moment où elle est confiée à des pilotes aussi maladroits et distraits que les Dupondt, la 2CV se retrouve dans la catégorie des autos qui apportent la poisse. Le célèbre duo de policiers n'a pas son pareil pour malmener un engin motorisé, quel que soit sa marque, sa cylindrée et ses performances.



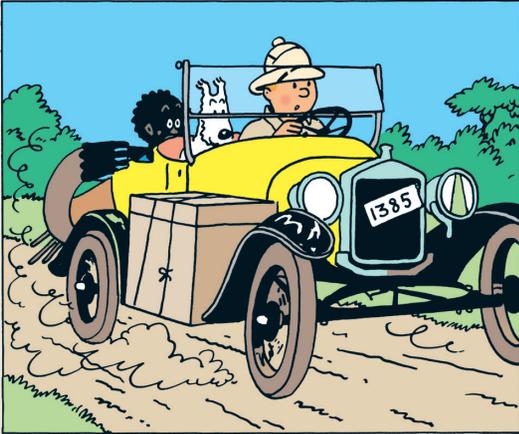
© Montestier

On l'aura compris, le monde automobile fait partie intégrante des aventures de Tintin, et cela, dès le tout premier épisode de la série, *Tintin au pays des Soviets* en 1929. Hergé a 22 ans. Il est fasciné par les dessins et les photos de courses automobiles montrant dans les journaux sportifs l'inconscience des pilotes et la beauté de leurs voitures. Parmi celles-ci, l'Amilcar et... sa fameuse calandre !

En ce temps-là la conduite automobile était une activité sportive, au même titre que la chasse, la boxe ou le tennis... Sans aucune sécurité, les duos pilotes-mécaniciens aux



© Musée National de l'Automobile, Mulhouse



© Philippe Lortscher

commandes de bolides aux calandres, briquées comme de l'argenterie et aux moteurs crachant l'huile se lançaient à tombeau ouvert dans un tonnerre d'échappements libres, à l'assaut de circuits tracés à la hâte sur les chemins publics faits de caillasse et de nids-de-poule.

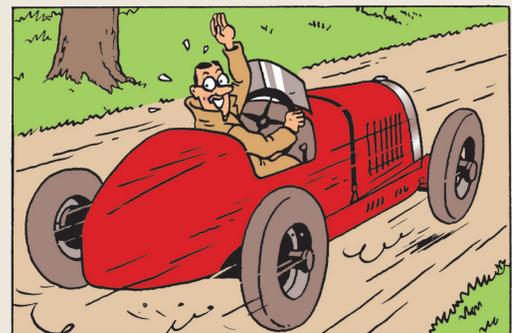
La vitesse était folle et les tonneaux nombreux et dramatiques. Si Tintin s'en sort avec quelques égratignures, on ne peut en dire autant des spectateurs de la Belle Époque. La puissance des voitures devenue excessive entraîna la construction de pistes spécialement conçues pour ce type de performances : les premiers circuits automobiles. Deux ans avant la publication de *Tintin au pays des Soviets*, Hergé, alors âgé de 20 ans, est déjà très actif dans le secteur du récit, de la publicité, de l'édition et surtout de l'illustration. Outre les travaux réalisés pour la presse scoute, c'est dans *Le Vingtième Siècle*, le journal qui l'emploie, qu'il signe le plus de dessins. Une intense activité qui le pousse à élaborer des croquis préparatoires et de nombreuses esquisses. Parmi ces essais graphiques souvent exécutés à la mine de plomb, on découvre la représentation à peine dégrossie d'une Amilcar lancée à grande vitesse. Un modèle qui semblait donc avoir retenu l'attention d'Hergé dès 1927.

Après ces deux voitures de légende, une autre, La Ford T, omniprésente dans les folles poursuites des films muets de Harold Lloyd ou de Buster Keaton ; son aspect sympathique a sans nul doute amusé Hergé qui la découvrait dans son cinéma de quartier. C'est en toute logique qu'il la choisira en 1931 pour accompagner les missionnaires en Afrique et développer les péripéties ferroviaires de *Tintin au Congo*.

Dans les archives du maître de la ligne claire, les éléments de référence et de contextualisation ne manquent pas. Le feuillet présenté dans la vitrine consacrée à la Ford T, extrait de la documentation personnelle du dessinateur, est exceptionnel : au côté de plusieurs photographies de la voiture, on découvre un dessin à la mine de plomb réalisé

par Hergé pour l'occasion. Le croquis reproduit assez fidèlement le modèle se trouvant sur la photographie placée juste au-dessus du dessin. Il sera par ailleurs l'inspiration directe de l'illustration de couverture de l'album *Tintin au Congo* à partir de 1937.

De fabrication standardisée, on retrouvait la Ford T sur tous les continents, et notamment en Afrique. Ce n'est pas sans raison que le marchand l'a vendue à Tintin comme « un modèle transsaharien excellent ».



Autre perle et objet de fierté pour le Musée National de l'Automobile, la Bugatti Type 35. Depuis 1925, elle est l'archétype de la voiture de compétition, celle qui écume les Grands Prix et aligne victoire sur victoire. En 1931, à l'âge de 24 ans, Hergé entame *Tintin en Amérique* et offre ce nouveau bolide de course à l'un de ses personnages, Bobby Smilles, un chef de la mafia de Chicago. Pour échapper à la loi, le dirigeant des gangsters de Chicago s'est glissé au volant d'une Type 35, reconnaissable à son profil effilé et à la forme de son radiateur.

Hergé la représente en rouge, malgré la couleur bleue généralement appliquée à ce type de véhicules. Il va enrichir son dessin grâce aux photographies noir et blanc des rubriques sportives de *La Vie au grand air* (revue française) ou du *Patriote illustré* (revue belge) dans lesquelles sont relatées les nombreuses victoires de ces bolides. Comme c'est souvent le cas chez le dessinateur, quelques différences sont à remarquer entre le modèle réel de la voiture

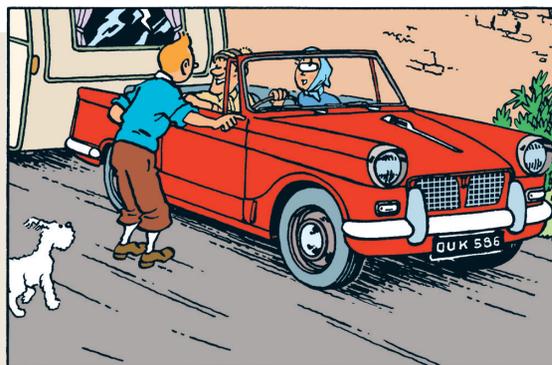
et l'interprétation graphique que le dessinateur en a faite. En faisant apparaître les automobiles sportives dans les cases de ces histoires, Hergé rend compte d'une actualité bien précise : celle des bolides qui roulent sur les circuits de compétition au début du vingtième siècle.

Parmi notre sélection, deux autres véhicules qui rappelleront sans doute d'excellents souvenirs de conduite aux plus âgés d'entre-nous : la Citroën 15 CV et la Simca Aronde, on les retrouve non seulement dans le même album, *L'Affaire Tournesol* (1956) mais qui plus est, dans la même case !

Tout commence à la gare de Genève-Cornavin. Pour Tintin, le professeur Tournesol est en danger et il faut le prévenir sans tarder. Dès son arrivée, il est pris en filature par des agents secrets envoyés sur place par la Bordurie. Les deux agents bordures sont chargés d'éliminer Tintin et le capitaine Haddock. Une 15 CV coupe la route au taxi, en l'occurrence une Simca Aronde où se trouvent nos deux héros. Le chauffeur perd le contrôle et c'est le grand plongeon dans le lac Léman ! Mais la tentative d'assassinat échoue comme toutes les autres d'ailleurs...

Douce, performante et confortable, surnommée « la Reine de la Route », la Citroën 15 CV est devenue mythique et symbolise parfaitement la France des années 50. Son superbe dessin original restera immuable tout au long des 25 années de production.

Quant à la Simca Aronde, avec ses lignes douces et son appétit d'oiseau, cette voiture porte admirablement son nom : « Aronde » qui signifie hirondelle en vieux français. C'est aussi le symbole de la marque Simca. Elle est considérée comme la première « véritable » Simca (pour Société industrielle de mécanique et de carrosserie automobile).



Fabriquée à près d'un million et demi d'exemplaires entre 1951 et 1963, elle présente ici les particularités spécifiques au taxi genevois de *L'Affaire Tournesol* : peinture trois tons, logo, enseigne, pare-brise bombé, calandre chromée et phares encastrés, tout y est, y compris la plaque minéralogique, également bien identifiable dans l'album. Hergé a poussé le souci du détail en illustrant la plaque arrière avec le blason cantonal de Genève, l'écusson suisse et l'immatriculation en quatre chiffres.

Terminons ce petit tour d'horizon par une voiture de marque anglaise, la Triumph Herald Convertible. Elle n'apparaîtra que dans la dernière version en couleur de *L'Île Noire*.

L'Île Noire est le seul album des aventures de Tintin qui ait connu trois versions différentes : la version originale en noir et blanc (124 pages - 1938), la première version couleur (62 pages-1943) et la dernière version couleur, entièrement redessinée (62 pages - 1966). C'est l'excellent Bob De Moor, le bras droit d'Hergé, qui avait réalisé un important travail de repérage sur place, en Angleterre. De son voyage, il rapporta quantité de croquis, d'esquisses, mais aussi de catalogues, de dépliants, de cartes géographiques et de cartes postales.

D'une version à l'autre de *L'Île Noire*, la folle équipée de Tintin garde la même saveur, seuls changeront les accessoires et l'environnement dans lequel se déroule l'action.

À quelques détails près, le cabriolet de l'album *L'Île Noire* est très fidèle au modèle de référence, la Triumph Herald convertible.



Les secrets de fabrication

Dans ce second volet de l'exposition *En voiture avec Tintin*, le visiteur va découvrir l'envers du décor avec une reconstitution du bureau du père de Tintin, au cœur des studios Hergé, créés en 1950. C'est avec l'épisode de *L'Affaire Tournesol* (1956) que débute une nouvelle méthode de travail dans ce qu'on pourrait appeler l'atelier d'Hergé. Entouré de dessinateurs chevronnés et de coloristes qui le sont tout autant, le père de Tintin a mis au point une série de procédés et de procédures qui vont aboutir à une sorte de perfection graphique rarement atteinte dans le passé. Elle se caractérise par le recours systématique aux planches crayonnées (exécutées à la mine de plomb) de format identique (300 x 500 mm en moyenne) avant de finaliser le travail avec les planches au trait (réalisées à l'encre de Chine).

Le petit groupe des dessinateurs formé autour d'Hergé est maintenant parfaitement structuré; chacun connaît son rôle dans le processus de création des albums *Tintin* ou des produits dérivés qui s'y réfèrent. Dans ce minutieux chantier qui tend à l'excellence, Hergé reste le seul maître à bord. Les autres membres de l'équipe sont avant tout présents pour le seconder. Rien de plus, rien de moins.

Hergé, amateur de belles voitures

Hergé aimait les belles voitures, il adorait la vitesse, du moins dans la première partie de son existence. Quelques voitures qu'il avait acquises sont représentées dans les 24 albums de *Tintin*.

Ainsi, l'Opel Olympia cabriolet du *Sceptre d'Ottokar*, la voiture des espions syldaves, est la même que celle qu'Hergé possédait à l'époque. En effet, il s'offrit sa première voiture en 1938, à l'âge de 31 ans.

« Je l'avais achetée aux Établissements Paul Cousin. Pendant la guerre, je l'avais cachée dans une grange, car les Allemands réquisitionnaient les voitures. Je n'ai donc pas beaucoup roulé avec. En plus, l'essence était quasi introuvable. Puis je l'ai prêtée à un médecin... À la Libération, elle s'est fait un peu plier par un gros camion américain... »

Peu de gens le savent, Hergé a été également le propriétaire d'une Imperia Mésange qu'il a dessinée dans *Le Crabe aux pinces d'or*, remorquée par une dépanneuse. Un modèle de 1940, acheté d'occasion. Les automobiles Imperia étaient fabriquées à Nessonvaux, en Belgique, et le modèle « Mésange » était une « Adler » construite sous licence avant-guerre (1932).



Dans l'album *Au pays de l'or noir*, Tintin conduira la Lancia Aprilia de l'émir Ben Kalish Ezab. Hergé avait fait l'acquisition d'une auto du même modèle avec conduite à droite, qu'il inaugura en partant pour la Suisse. « C'était une excellente petite voiture qui, à l'époque, se tapait facilement le 140! Ultramoderne... » Il n'hésita pas à la qualifier de « vraie automobile ».

Le dessinateur conduisit également une Porsche 356 de couleur bleue. Elle figure discrètement dans le grand rassemblement automobile du rallye du « Volant Club » organisé par l'assureur Séraphin Lampion et visible (elle porte le numéro 8) dans une splendide case panoramique de l'album *Coke en stock*, en l'occurrence la dernière case, page 62.

En revanche, aucun épisode de la série ne montre son Alfa Romeo ou encore sa Peugeot d'occasion achetée en 1946.

La documentation d'Hergé

Cette partie de l'exposition fait également la part belle au volet documentaire des Studios Hergé, un élément crucial dans l'élaboration des aventures de Tintin.

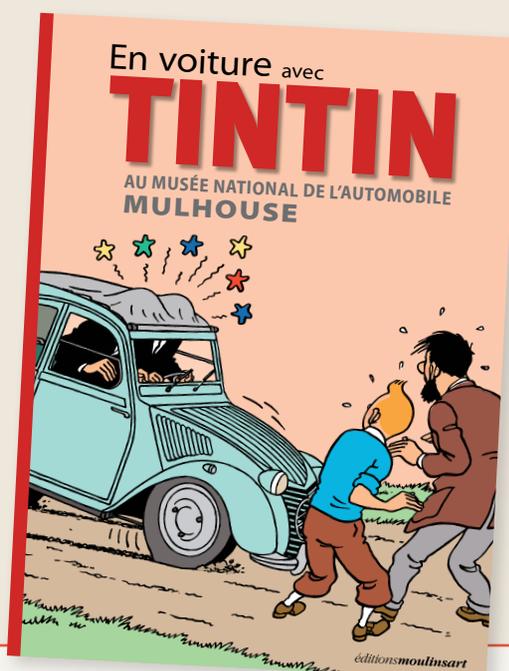
À ce propos, le dessinateur témoigne :

« C'est donc au moment du *Lotus bleu* que j'ai découvert un monde nouveau. Je découvrais une civilisation que j'ignorais complètement et, en même temps, je prenais conscience d'une espèce de responsabilité. C'est à partir de ce moment-là que je me suis mis à rechercher de la documentation, à m'intéresser vraiment aux gens et aux pays vers lesquels j'envoyais Tintin, par souci d'honnêteté vis-à-vis de ceux qui me lisaient : tout ça grâce à ma rencontre avec Tchang. »

EXTRAIT DES ENTRETIENS AVEC NUMA SADOUL, 1971

Concrètement, les collaborateurs d'Hergé alimentaient les dossiers des Studios de documents divers sur les sujets les plus variés. Dans la partie réservée au thème des voitures, les coupures de presse, les photos et les illustrations se comptent en grand nombre. On peut en découvrir quelques spécimens dans les vitrines de cet espace.

Précisons tout de même qu'Hergé n'a pas attendu la création de ses studios pour créer sa base de données. Dès les années trente, il commence à rassembler quantité de références susceptibles de l'aider dans son travail de création. Ses fonctions dans l'équipe de rédaction du quotidien bruxellois *Le Vingtième Siècle* lui permettront d'accéder à de nombreux clichés émanant des agences nationales ou internationales de presse.



UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE INCONTOURNABLE

À l'occasion de cette exposition, les éditions Moulinsart publient un ouvrage richement illustré qui plonge le lecteur au cœur de cette rencontre fascinante entre la bande dessinée d'Hergé et le patrimoine automobile, reflet de l'évolution stylistique et des innovations qui ont marqué le xx^e siècle.

Un livre essentiel pour les passionnés de Tintin, d'automobile et d'histoire, où chaque page célèbre l'élégance, la précision et l'audace des créations d'Hergé.

En voiture avec Tintin
au Musée National de l'Automobile – Mulhouse.

Format : 220 x 295 mm • 208 pages • impression 4 couleurs • Couverture souple à rabats
PVP : 25 €



© Alexis Tourreau

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf abrite la plus importante collection automobile du monde, réunissant plus de 600 voitures d'exception et modèles emblématiques des grands constructeurs qui ont révolutionné nos modes de vie : Bugatti, Panhard, Maserati, Rolls-Royce, Citroën...

Installé depuis 1982 dans une ancienne usine de filature de laine peignée, le musée présente sur plus de 20 000 m² l'évolution de l'industrie automobile, grâce aux collections historiques des frères Schlumpf enrichies de nouveaux modèles au fil du temps.

Le musée en quelques dates, chiffres et informations clés

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

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

Le musée bénéficie du soutien de nombreux partenaires comme : Région Grand Est / DRAC Grand Est / Collectivité européenne d'Alsace

En 2022, 40 ans après sa création, le musée a connu un changement majeur : changement de nom, de gestionnaire et nouvelles orientations stratégiques. Créée en 1981 en parallèle du musée, l'Association de Gestion du Musée National de l'Automobile, présidée par Bruno Fuchs et dirigée par Guillaume Gasser, a repris en main l'explo-

itation du site le 1er janvier 2022, assurée depuis 1999 par Culturespaces. L'association a souhaité revenir aux origines du lieu en redonnant au musée son nom initial : le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf succède à la Cité de l'automobile, nommée ainsi depuis 2006.

Dans le cadre de son projet de restructuration, le musée a réaménagé sa librairie-boutique ainsi que son restaurant de cuisine traditionnelle française. L'espace d'exposition temporaire a été remanié et agrandi de 800 à 1 100 m².



© Alexis Tourreau



© Alexis Toureau

La collection Schlumpf est répartie en cinq espaces :

L'espace Aventure expose sur 17 000 m² 243 automobiles en trois périodes – les « ancêtres » de 1878 à 1918, les « classiques » de 1918 à 1938 et les « modernes » d'après 1945

L'espace Course présente des modèles sportifs exceptionnels

L'espace Chefs-d'œuvre présente 80 voitures de grand prestige des années 30

L'espace Bugatti Supercars expose la Bugatti Veyron, joyau des collections dont le savoir-faire technique est issu de l'aéronautique et de l'astronautique

La salle des moteurs complètement réaménagée en 2024. Le visiteur peut analyser les moteurs pour en comprendre chaque détail, et admirer des pièces d'exception exposées sous un nouvel angle.

Deux autres collections complètent le parcours :

La collection Jammet présente 101 voitures d'enfants, du début du 20^e siècle à nos jours

La collection de mascottes, qui sont les figurines décoratives des bouchons de radiateurs

L'autodrome

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

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf est le premier musée de ce type à avoir créé un équipement qui rompt délibérément avec l'image statique d'une collection exposée. Les voitures reprennent leur mouvement pour le plaisir des visiteurs et des collectionneurs.

Un musée lieu de vie

Librairie-Boutique

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

© Alexis Toureau



Restaurant-Bar

Le musée propose une offre de restauration avec un bar et un restaurant, les deux disposants d'une belle terrasse. Le premier permet de profiter de la jolie cour intérieur du musée, le second offre une vue imprenable sur l'auto-drome.



Animations

Le parcours du musée propose diverses animations pour agrémenter la visite de manière divertissante. Les visiteurs peuvent s'installer à bord d'une voiture tonneau ou peuvent remonter quelques décennies en arrière en tentant de démarrer un moteur à manivelle. Ils découvrent également des expériences de réalité virtuelle et augmentée qui les plongent dans des univers variés. Enfin, les visiteurs pourront avoir un premier aperçu de la collection depuis le petit train électrique qui circule dans les allées du musée.

Pour rendre la visite encore plus captivante, le musée a intégré des QR codes sur les cartels de leurs véhicules. En les scannant avec son smartphone (sans besoin de télécharger quoi que ce soit), les visiteurs accèdent à du contenu exclusif qui leur apprendra l'histoire automobile. Par exemple, les visiteurs découvrent des vidéos d'archives, écoutent le rugissement authentique des moteurs, explorent des anecdotes insolites, et bien plus encore !

INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS

Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf
17 rue de la Mertzau 68100 Mulhouse
(entrée des visiteurs)

192 avenue de Colmar, BP 1096, 68051 Mulhouse cedex
(adresse postale et administrative)
03 89 33 23 21 – info@museedelauto.org

ACCÈS

- > **En voiture :** autoroutes A35 et A36, sortie « Mulhouse-Centre »
Parking visiteurs : 17 rue de la Mertzau 68100 Mulhouse
- > **En tramway :** ligne 1, arrêt "Musée de l'Auto"
- > **En train :** gare Mulhouse-Ville (en TGV à 2h40 de Paris-Lyon) puis tramway ligne 1
- > **En avion :** aéroport Basel-Mulhouse à 20 mn

HORAIRES

Ouvert tous les jours de l'année sauf le 25 décembre
Du 6 janvier au 7 février : 13h-17h et le week-end 10h-17h
Du 8 février au 4 avril : 10h-17h
Du 5 avril au 2 novembre : 10h-18h
Du 3 novembre au 4 janvier : 10h-17h
Fermé le 25 décembre 2025

TARIFS

Plein tarif : 18 €
Tarif réduit (étudiants, demandeurs d'emploi, pass Éducation, carte d'invalidité) : 14 €
Tarif jeune (4 à 17 ans) : 11 €
Tarif famille (2 adultes et 2 enfants de 4 à 17 ans) : 50 €
Museums-Pass-Musées : 123 € / Réduit 113 €

Réservations : www.musee-automobile.fr

CONTACTS PRESSE

AGENCE ALAMBRET COMMUNICATION

Alice Zakarian

01 48 87 70 77 – alice.z@alambret.com

111 boulevard de Sébastopol 75002 Paris

MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
– COLLECTION SCHLUMPF

Sophie Mehl – Responsable d'exploitation
03 89 33 23 29 – s.mehl@museedelauto.org