

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Du 17 DECEMBRE 2021 AU 23 JANVIER 2022

AUTOWORLD BRUSSELS



## SUPERCAR STORY

**PLUS DE 40 VOITURES D'EXCEPTION  
RENOUENT AVEC LES EXPOSITIONS MAJEURES DE FIN  
D'ANNEE A AUTOWORLD**



En cette fin d'année, il n'y aura pas que les lumières des villes et des sapins qui étincelleront ! Les étoiles brilleront certainement aussi dans les yeux de tous les fans automobiles. **Plus de quarante voitures d'exception** illustreront un chapitre d'une des grandes périodes de l'histoire de l'automobile. Celle des **Supercars**, réunies en un espace unique et **scénarisé** au cœur d'un des plus importants musées automobiles européens, **Autoworld**.

Toutes les Supercars exposées ont marqué l'histoire **depuis les années d'après-guerre jusqu'à 2015**. C'est-à-dire qu'aucune d'entre-elles ne peut désormais s'acquérir neuve via les marques qui les distribuent. L'acquéreur intéressé ne les trouvera que via des ventes aux enchères spécialisées ou des collectionneurs privés qui souhaitent s'en séparer. Les Supercars exposées proviennent en grande partie de musées internationaux et de collections privées. Certaines n'ont d'ailleurs encore jamais été exposées.

Tout cela rend cette exposition absolument unique !  
**C'est le cadeau de Noël d'Autoworld à son public.**



---

## UNE SUPERCAR... C'EST QUOI ?

---

Chacun y va un peu de sa propre interprétation car, pour les fans, le terme « **Supercar** » est souvent un mélange de divers facteurs tels que **l'exclusivité**, le **nombre d'exemplaires** produits, le **prix**, la **rareté**, la **vitesse**... L'Oxford English Dictionary le définit comme « **une voiture de sport hautes performances** ».

Le terme « Supercar », bien qu'il ait pu être utilisé assez confidentiellement dès les années '20, ne fait encore qu'une timide apparition dans le langage courant au milieu des années '50, avec la mise sur le marché de voitures de sport aux performances exceptionnelles, telles la **Mercedes 300SL** (1954) ou la **Chevrolet Corvette C1** (1953).



Il se popularise dans les années '60 avec, entre autres, la création de la **Ford GT**, fabriquée suite au refus de Ferrari de rejoindre Ford, et la sortie de la **Lamborghini Miura** à moteur central, initialement conçue comme une routière. La Ford GT est d'ailleurs devenue une incontournable Supercar, prouvant que performances et design peuvent aller de pair. Au début des années '70, la crise pétrolière a manqué avoir raison de ces véhicules d'exception. Ils ont pourtant réussi à survivre et à se développer. On vit, à cette époque, le lancement des premières voitures de route turbo grand public, dont la **Porsche 911 Turbo**. Cette dernière s'est démarquée par ses éléments de conception excentriques et ses performances exceptionnelles. Avec la naissance de la 911 Turbo, Porsche s'est imposé sur la scène des Supercars où il brille encore toujours aujourd'hui.

La Supercar la plus importante de cette génération est probablement la **Lamborghini Countach**. Ce modèle à moteur central avait un design saisissant qui se démarquait du reste du peloton. Son moteur V12 fut monté longitudinalement avec de légères modifications à l'emplacement du moteur de la Miura. Le résultat final met le moteur en sandwich entre le différentiel arrière et la transmission centrale. La Countach reste, à juste titre, l'une des préférées des fans de Supercars et des fous de mécanique du monde entier.



---

## LES PORSCHE 959 ET FERRARI F40 OUVRENT LA VOIE AUX GENERATIONS SUIVANTES...

---

Dans les années '80, le Nürburgring joue un rôle important. On y vit les records réalisés par l'emblématique **RUF CTR « Yellowbird »** et la naissance de la légendaire rivalité entre Porsche avec sa 959 et Ferrari avec sa F40. Ces deux modèles eurent un impact énorme et ont ouvert la voie aux Supercars de la génération suivante.

La **Ferrari F40**, et non plus uniquement la **Porsche 959**, furent les exemples à suivre. Au début des années '90, la **Honda NSX** a prouvé qu'une Supercar pouvait également être fiable et conviviale pour une conduite quotidienne.

Aujourd'hui, on parle également d'**Hypercars**. Leur développement s'est poursuivi avec la marque **Bugatti** pour l'ère moderne et son **EB110**. Les années '90 ont également donné naissance à une multitude de supercars passionnantes et révolutionnaires. Certaines des vedettes de la large gamme de ces années-là comptent des voitures comme la **Ferrari F50**, la **Porsche GT1**, la **McLaren F1**, la **Jaguar XJ220**, la **Lotus Esprit V8**, la **Mercedes-Benz CLK GTR** et la **Lamborghini Diablo**.



---

## LES SUPERCARS EN EXPOSITION A AUTOWORLD

---

Sur la **quarantaine de véhicules** qui seront exposés en cette fin d'année, citons tout d'abord ceux des partenaires principaux de l'exposition, dont on retrouvera quelques surprises contemporaines dans les espaces qui leur seront alloués (voir plus bas dans ce communiqué "Black boxes").

### **La Lamborghini Miura**

Quand Ferruccio Lamborghini se lance dans l'aventure automobile, il rêve de produire de confortables GT si parfaites que l'on ne voudrait plus en descendre. Donc, pas question d'ultrasportives. Jusqu'au jour où l'ingénieur Gianpaolo Dallara conçoit à l'insu de Ferruccio un châssis révolutionnaire doté d'un spectaculaire V12 à l'arrière. Présentée au Salon de Turin de 1965, cette base technique soulève un enthousiasme tel que Lamborghini n'a d'autre choix que de continuer le projet. L'année d'après, Bertone lui confectionne un costume si séduisant que la voiture devient une légende de son vivant. C'est la sportive la plus rapide de son époque et la première Lamborghini à porter le nom d'une race réputée de taureaux.

### **La LaFerrari**

La saga entamée avec la F40 et prolongée par la F50 et l'Enzo a finalement abouti à la surnaturelle LaFerrari, une voiture dont chaque fibre est à ce point gorgée de l'ADN de Ferrari qu'on l'a baptisée LaFerrari.

Tout comme la Porsche 918 et la McLaren P1, la LaFerrari est un véhicule hybride : à eux deux, le V12 et le moteur électrique sortent 963 ch. C'est la première Ferrari conçue de A à Z en interne. Au grand dam de Pininfarina, l'ancien carrossier attitré. Par tradition, Ferrari construit toujours un exemplaire de moins que ce qu'il pense vendre, soit 499 dans ce cas-ci. Même au prix d'un million d'euros, ils se sont littéralement vendus comme des petits pains. Au point que seuls les fidèles d'entre les fidèles ont pu l'obtenir.

### **La Porsche 959**

Lors de sa création, la 959 était une voiture révolutionnaire, un véritable concentré de technologie, motorisée par un petit six cylindres (moins de trois litres) biturbo à quatre soupapes par cylindre de 450 cv. Son développement fut long et elle ne fut livrée qu'en 1987. Elle est alors présentée comme une vitrine du magnifique savoir-faire de la marque. Elle ne sera utilisée en compétition qu'au rallye Paris-Dakar où elle connaîtra le succès. La 959 servit à la mise au point des versions 4x4 de la 911.

### **La McLaren P1**

Comme Williams, Lotus et Cooper, McLaren était un de ces teams de F1 qu'Enzo Ferrari adorait dénigrer en les qualifiant de «garagistes». De fait, il s'agissait de teams amateurs qui bricolaient des voitures dans des ateliers crasseux, et s'étaient frayés un chemin jusqu'en F1. Grâce à Ron Dennis, son CEO charismatique et tellement cool, McLaren fut toujours au-dessus du lot. Après avoir complètement dominé la discipline dans les années 80, il visa plus haut encore en imaginant de produire la sportive de route ultime. C'est ce que fut la F1, motorisée par un V12 BMW, dotée de 3 places avec le conducteur au centre, conçue par le top ingénieur Gordon Murray et dessinée par Peter Stevens. Dans les années 90, elle fut de loin la voiture la plus rapide que de (très) riches clients puissent s'offrir. 107 de ces clients firent l'affaire de leur vie, car une F1 vaut aujourd'hui quelques millions d'euros. Parmi ces chanceux, Rowan Atkinson, alias Mister Bean.

### **La Bugatti Veyron**

En 2000, le prototype Bugatti Veyron, dessiné par Hartmut Warkuss et son équipe de designers, est dévoilé aux Salons de Detroit, Genève et Paris. Il porte le nom d'un des plus grands pilotes de l'avant-guerre, Pierre Veyron, qui remporta, avec Jean-Pierre Wimille, la dernière victoire de

Bugatti aux 24 Heures du Mans, en 1939. Après cinq ans de mise au point, la Veyron entre en production à Molsheim, dans l'« Atelier » flambant neuf érigé à quelques pas du château Saint Jean.

Cette voiture de sport était la plus rapide au monde à circuler sur route. Quelque 80 Veyron 16.4, construites dans le respect de la marque - art, forme et technique - sortent chaque année du siège traditionnel de Bugatti, où la plupart des propriétaires viennent directement en prendre possession... comme au temps d'Ettore.

Le visiteur découvrira également une bonne trentaine d'autres modèles. Parmi eux, bien sûr !, une **Mercedes 300SL Gullwing**, une **Aston Martin One77**, une **BMW M1**, une **Ford GT40**, une **Jaguar XJ220**, une **Lexus LFA**, une **Honda NSX**, et encore bien d'autres.



---

## DEUX BLACK BOXES OUVERTES

---

Cette exposition est rendue possible grâce au soutien de deux partenaires principaux : la société D'leteren (Porsche, Bugatti, Lamborghini, Bentley) et le Ginion Group (Ferrari, McLaren, Rolls-Royce). Chacun d'eux s'installera dans un espace privatisé (une « Black box »), dans laquelle il présentera ses modèles de Supercars actuels. Ces derniers varieront au cours du mois.

Ces espaces seront ouverts et le public aura dès lors la possibilité de découvrir les Super et Hypercars actuels des 7 marques représentées.



**AUTOWORLD MUSEUM  
INFOS PRATIQUES**

**SUPERCAR  
STORY**

17.12.21  
23.01.22

EXPO AUTOWORLD  
MUSEUM BRUSSELS  
AUTOWORLD.BE

**SUPERCAR  
STORY**

17.12.21  
23.01.22

EXPO AUTOWORLD  
MUSEUM BRUSSELS  
AUTOWORLD.BE



---

## Autoworld Museum Brussels

Parc du Cinquantenaire 11, 1000 Bruxelles

Metro Merode

---

### Heures d'ouverture :

Ouvert tous les jours 7/7 de 10h à 17h en semaine (jusqu'à 18h en week-ends)

### Prix d'entrée au musée :

Adultes : 15 €

Seniors : 12 €

Etudiants : 11 €

Enfants 6-12 ans : 8 €

### Infos visiteurs :

[www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

+32 2 736 41 65

### Service de presse :

Patricia Raes

[p.raes@autoworld.be](mailto:p.raes@autoworld.be)

+32 476 34 42 04

