



LVMH et le sport automobile : un lien tissé dans le temps

Louis Vuitton, TAG Heuer, Moët & Chandon : Les trois maisons du groupe LVMH investies dans le partenariat avec la Formule 1 sont intimement liées au sport automobile. Une saga que le malletier et l'horloger racontent volontiers.

Publié le 23 mai 2025 à 10h29, mis à jour le 23 mai 2025 à 10h29

1867, en Angleterre, en 1878, dans le Wisconsin, en 1887, entre le pont de Neuilly et le bois de Boulogne... de premiers duels de prototypes automobiles sont organisés. Il ne s'agit pas tant d'arriver en tête que d'arriver tout court. Cela fait déjà un siècle que le « fardier à vapeur », ancêtre autopropulsé de la voiture, s'était lancé – sans frein et sans direction – sur les chemins caillouteux de Vanves, en banlieue parisienne. En 1875, les sages de l'Académie lexicalisent le mot « automobile », au masculin alors. La toute première course de « *voitures sans chevaux* » de l'Histoire est également française : elle relie Paris à Rouen, en 1894 ; elle est organisée par Pierre Giffard, grand reporter au *Petit Journal*. On compte 102 inscriptions (un Belge, un Anglais, deux Allemands et 98 Français), mais seulement 21 concurrents à l'issue des épreuves éliminatoires. Sur la ligne de départ, les constructeurs sont venus défendre les couleurs de leurs modèles, Peugeot, Panhard & Levassor, De Dion-Bouton et Cie, nos trésors nationaux de l'époque. Pour les encourager : une foule nombreuse et, parmi elle, nous assure Paul-Gérard Pasols (1), Georges Vuitton, fils de Louis, décédé deux ans plus tôt. Cela fait tout juste quarante ans que la famille fabrique des malles tout exprès pensées pour accompagner l'évolution des moyens de transport, depuis la première malle plate de 1854, idéale à glisser sous la couchette d'un transatlantique ou à empiler dans les compartiments à bagage des trains, les malles armoires compartimentées pour les voyages d'agrément ou celles, parfaitement hermétiques, en zinc, destinées aux périples plus aventureux. Cette même année, Georges a même publié son opuscule d'érudit : *Le Voyage : depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours* (2). L'intérêt qu'il porte à l'industrie automobile naissante est professionnel, bien sûr, c'est un nouveau champ des possibles qui s'offre à son métier. Mais au-delà, la passion est aussi toute personnelle. Elle concentre à la fois la modernité d'une époque, l'innovation tous azimuts (les recherches technologiques sont alors multidirectionnelles : sur notre Paris-Rouen, on trouve des moteurs hydrauliques, à pétrole, à air comprimé, électrique et même à pesanteur), mais aussi une indiscutable dimension sportive, un esprit de compétition, de dépassement de soi. Pensez donc : le grand gagnant de notre première course de l'Histoire, le marquis de Dion, atteint la vitesse moyenne vertigineuse de 18 km par heure... avec un moteur à vapeur ! L'année suivante, celle de la création de l'Automobile Club de France, sur une course entre Paris et Bordeaux, une automobile Panhard & Levassor et son moteur à explosion inventé par l'Allemand Gottlieb Daimler poussera cette moyenne à 25 km par heure.

La course à la vitesse est lancée. « *Fabricants et utilisateurs sont encore en petit nombre, mais ils forment une élite de pionniers avisés, et Georges Vuitton crée à leur intention de nouveaux modèles d'accessoires et de bagages* (3) », écrit Paul-Gérard Pasols. En 1897, ce sont les premières Malles Auto. Elles sont étanches, imperméables et anti-poussière. En quelques années, l'offre automobile est métamorphosée. Chez Peugeot, Renault, Panhard, Voisin, Clément ou Bayard, les clients achètent le châssis et la motorisation puis s'adressent à Labourdette, Kellner ou Janteaud pour la carrosserie. C'est auprès de ces derniers que Georges Vuitton travaille. Au Salon de l'Automobile de 1904, quatorze des seize carrossiers présents ont équipé leurs modèles de malles Louis Vuitton, « *des Malles Auto pour le porte-bagage ou le pavillon*, assure Henry-Louis Vuitton. (...) *Pour l'arrière, (Georges) prévoit des jeux de malles superposables et épousant exactement le galbe du dos de la carrosserie. Il propose également une grande malle à devant abattant, contenant plusieurs porte-habits pour permettre à chacun des passagers d'avoir sa propre valise. Pour le pavillon, il dessine des malles à dessus plat et à fond cintré afin de répartir la charge et de ne pas endommager le toit* (4) . » Cette même année, Louis Vuitton





publie ses premiers catalogues automobiles, s'adressant, indépendamment des carrossiers, directement aux clients finaux : 40 pages de modèles ingénieux allant jusqu'à la petite malle de marchepied pour les outils ou le « sac chauffeur » pour roue de rechange et effets personnels, si parfaitement étanche qu'il se transforme en bac pour la douche !

En 1911, l'horloger suisse Heuer (la Maison ne s'appellera « TAG Heuer » qu'en 1985, après son rachat par le groupe Techniques d'avant-garde) développe un premier instrument de bord pour les voitures : un chronographe baptisé « *Time of Trip* » qui indique l'heure sur le cadran principal tandis qu'un compteur à 6_h permet de calculer la durée du trajet, actionnable facilement par un poussoir. C'est alors la deuxième génération depuis la fondation de la manufacture par Edouard Heuer, en 1860, qui fait du chronographe sa spécialité (un premier modèle date de 1882) grâce au brevet améliorant le « pignon oscillant », en 1887. Toujours utilisé sur la plupart des mécanismes, il permet une mise en œuvre et un arrêt instantané des aiguilles à la pression du poussoir. La quête de la précision est lancée. En 1916, le Mikrograph affiche le temps au centième de seconde; en 1966, le Mikrotimer affine au millième de seconde et, en 2004, la précision atteint le dix millième. Parallèlement, Heuer améliore sans cesse la lisibilité de ses modèles : sous-compteurs, jeux de contraste et de couleur. Issu de la quatrième génération Heuer, Jack prend les commandes de l'entreprise familiale en 1958 qui se concentre alors sur les chronographes, les chronomètres et les instruments de tableaux de bord. Les noms des modèles développent toute une sémantique liée à l'univers de la course automobile : Camaro, Carrera, Monaco, Monza, Jarama... Dans les gradins, les spectateurs aussi mesurent les temps de leurs champions.

En 1969, Heuer sponsorise le pilote suisse Jo Siffert : pour la première fois, un nom autre que celui d'un constructeur s'affiche sur une voiture. Mario Andretti, Jacky Ickx, Niki Lauda, Clay Regazzoni, Gilles Villeneuve, Alain Prost, Michael Schumacher, Daniel Ricciardo, Mika Häkkinen, Lewis Hamilton... chez TAG Heuer, on l'affirme : 85 % des pilotes ont une relation avec la Maison, que ce soit parce qu'ils en sont les ambassadeurs ou parce qu'ils ont choisi de porter un modèle. Les partenariats touchent également les écuries : Ferrari de 1971 à 1979, McLaren de 1986 à 2015, Red Bull depuis 2016. De 1992 à 2003, l'horloger est déjà le chronométrateur officiel des épreuves de Formule 1, puis des 500 miles d'Indianapolis, avant de revenir à la F1 dans le cadre du partenariat global avec LVMH que TAG Heuer a rejoint en 1999.

Le champagne aussi s'est construit une place de choix sur les podiums. L'histoire remonte à la toute première saison de Formule 1, en 1950. La sixième course a lieu à Reims, et Juan Manuel Fangio, vainqueur du Grand Prix, se fait offrir une bouteille qu'il boira sagement par la suite. L'initiative s'étend rapidement aux autres circuits puis à tous les rallyes et à toutes les courses. En 1967, aux 24 Heures du Mans, Dan Gurney, tout à sa joie de terminer premier, fait mousser la bouteille qu'il tient en main. Le bouchon saute. La tradition est lancée. L'image contraste avec les podiums policés des autres disciplines sportives. Elle fait écho à l'environnement festif des courses automobiles et revêt sans doute aussi une dimension cathartique pour le vainqueur trompela-mort.

(1) Paul-Gérard Pasols, Louis Vuitton, *Éditions de La Martinière*, 2005, p.500. (2) Georges Vuitton, *Le Voyage : depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, *Éditions Édouard Dentu*, 1894. (3) Paul-Gérard Pasols, op. cit., p.159. (4) Henry-Louis Vuitton, *La Malle aux souvenirs*, *Éditions Mengès*, 1984, p.64.

