

Manon Prudhon et Victor Massonnet debout dans leur Austin Mini (entourés d'une Porsche 928 et d'une BMW E30). Le couple a lancé LMP, un garage spécialisé dans les youngtimers. *Olivier Coret pour «Le Figaro Magazine»*

Ces voitures cultes des années 1980 et 1990 que s'arrachent les jeunes actifs

ENQUÊTE - Chez les collectionneurs d'automobiles, un nouveau phénomène émerge: celui des youngtimers, modèles des années 1980 et 1990, qui ont bercé l'enfance et l'adolescence des actifs d'aujourd'hui.

Par **Alexis Feertchak** et **Luc Lenoir**

Publié le 19/08/2022 à 11:36,

Mis à jour le 25/08/2022 à 12:35

Dans le rétroviseur de la vieille «Béhème» qui nous emmène, la calandre rectangulaire d'une Renault grossit à vue d'œil, armée du losange eighties de la Régie. Un septuagénaire aurait-il oublié de profiter de la prime à la casse? Son conducteur, à peine 30 ans, déboîte sur la file de gauche. En un coup de gaz, la sage familiale est propulsée à la borne suivante. C'est une R21 Turbo, enfant terrible d'une époque où rouler vite faisait encore rêver la France. Le petit 6 en ligne de la BMW est battu à plate couture. Beau joueur, son conducteur, lui aussi trentenaire, se rassure: au moins, il n'y a pas de doute, il est bien sur la route de Monthéry. Dans quelques kilomètres, il retrouvera ses congénères au festival des «youngtimers». Youngtimers? Un anglicisme – opposé aux «oldtimers» – pour qualifier les voitures de 1980 à 2000, celles qui ont bercé, non sans nausée, l'enfance des actifs d'aujourd'hui. Celles que personne ne regardait il y a encore dix ans. Et qui, aujourd'hui, s'arrachent...

Madeleine de Proust

Une vieille voiture, avant d'être désirable, tombe d'abord dans l'oubli. Les youngtimers en sortent. Dans la circulation, on ne les remarquera pas tout de suite, puis, comme une madeleine de Proust, une odeur, un bruit, un détail fera naître un sourire. Elles n'arborent pas les couleurs rutilantes des autres «anciennes» restaurées, dont les chromes brillent souvent plus qu'au premier jour. Dans l'enceinte du mythique circuit, les peintures légèrement passées des Peugeot 205 ou Citroën BX portent au contraire la marque des années, leurs plastiques ternis aussi. Populaires, sportives ou luxueuses, françaises, anglaises, allemandes, italiennes ou japonaises, elles sont des centaines à fouler le bitume.



La Peugeot 205, ici en cabriolet, a marqué son époque... *Olivier Coret pour «Le Figaro Magazine»*

Ainsi de cette Twingo vert coriandre de 1993, avec son toit en toile et sa bouille de batracien. Qui imaginerait qu'elle pourra décrocher l'année prochaine une carte grise de collection? Assis devant la calandre pour pique-niquer, ses quatre occupants incarnent la réclame de naguère: «Des

voitures à vivre». Pour eux, pas de doute: la Twingo, tout juste trentenaire, est la prochaine 4L.

Un quadragénaire costaud, une clé de 10 à la main, s'allonge sous son increvable Saab 900, relevée par une paire de chandelles. Oubliez les impeccables tapis glissés sous les véhicules anciens des ventes aux enchères parisiennes! À Monthéry, on respire l'essence, on suinte le cambouis et les voitures, *«on les roule vraiment»*, comme lâche le conducteur d'une Mercedes. Pour preuve, une file d'autos hétéroclites se presse devant l'entrée de l'anneau, cette piste fortement inclinée, au béton défoncé. Dans un vacarme, mais non sans mélodie, une Toyota Celica Supra à six cylindres en ligne enchaîne les chicanes. Improbable, un pilote et sa copilote attendent de s'élancer, casqués dans leur... break Renault Nevada. À l'opposé des autos muséifiées, les youngtimers sont aussi des «voitures à conduire», le plus souvent dans leur jus, mais entretenues avec soin par des propriétaires qui mettent souvent la main à la pâte. Leur cote augmente certes, mais les prix restent encore accessibles.



La Porsche 911, grand classique de la voiture de collection. Olivier Coret pour «Le Figaro Magazine»

À quelques kilomètres de là, toujours dans l'Essonne, Manon Prudhon et son petit ami Victor Massonnet, à peine 20 ans, incarnent cette nouvelle tendance. Le couple vient de lancer LMP automobiles passion, spécialisé dans ces véhicules générationnels. Elle s'occupe du «business», il se forme à la mécanique et projette de restaurer leurs futurs bébés, plus vieux qu'eux. Les prix commencent à 1800 euros, pour une Twingo en état moyen, jusqu'à 48.000 euros pour une BMW Z3 M Coupé, break de chasse sportif. Parfois plus, suivant la rareté des modèles. *«Le plaisir, c'est de conduire ces voitures sur des petites routes, même tranquillement. Bon, une accélération en sortie de péage, ça fait plaisir aussi»*, rigole Manon au volant de sa Porsche 944 de 1991.

Chaque amateur a ses raisons de préférer l'ancien monde. À Monthéry, Hervé, au volant d'une Porsche 911 de 1986 – star des youngtimers –, reproche aux voitures actuelles de n'avoir *«aucune personnalité»*. *«Leur carrosserie est à la fois informe et compliquée, leur conduite ennuyeuse, et le pire, c'est que le confort ne s'améliore plus.»* Comme beaucoup d'autres, le «bagnolard» gronde contre le durcissement à venir des «zones à faible émission» (ZFE) dans les métropoles, bannissant pour des «raisons idéologiques» leurs véhicules, dont le coût écologique de construction est pourtant largement amorti et qui ne consomment pas toujours plus que les gros SUV actuels. *«Cela n'a pas de sens de s'en prendre à des voitures qui sont la plupart du temps des deuxièmes, voire troisièmes véhicules»*, tacle un autre festivalier propriétaire d'une Peugeot 406 coupé, qui roule en hybride au quotidien.

Objets de collection

Certains vont beaucoup plus loin dans la frénésie. Au milieu d'un décor nivernais où le gris d'une friche industrielle se mêle au vert de la campagne, Pierre-Emmanuel Pègues sort en sautant de son garage. Ancien d'HEC, cadre supérieur dans le secteur automobile, le verbe haut et chantant, «Pep» dénote au milieu de ses 24 véhicules endormis, protégés par des draps élimés. Il les amasse comme un enfant collectionne les miniatures. *«À 18 ans, je suis passé à l'échelle 1»*, résume-t-il. Virevoltant entre ses pensionnaires, il a mille histoires à raconter, qu'il interrompt en se demandant toutes les cinq minutes *«où sont les clés»*, réunies en vrac dans un sac. Au moins une fois par mois, il fait tourner son cheptel en empruntant le même circuit de 10 kilomètres autour de chez lui. Il les manœuvre avec légèreté comme un pianiste exécute, les yeux fermés, une sonate qu'il a mille fois répétée. Il y a une part de névrose dans ce rituel millimétré, mais en même temps la joie revigorante d'un gamin que ses rêves, l'âge venant, n'ont pas quitté. Il tourne

autour d'une R16: «C'est la sainte relique, achetée neuve par mon grand-père en 1978. En sortant de la maternité, j'étais dedans. J'aime les voitures ringardes, ça vient d'elle!» lâche-t-il.



Pierre-Emmanuel Pègues et une partie de son hétéroclite collection. Olivier Coret pour «Le Figaro Magazine»

Les ringardes, et les mal-aimées. Une rare Talbot Tagora – bide commercial des années 1980 – figure à son tableau de chasse, aux côtés d'une Renault Fuego ou d'une Citroën AX à la couleur turquoise douteuse. Le museau d'une camionnette C15 jouxte une majestueuse Jaguar XJ12 de 1988, qui dénote. Bien sûr, personne ne détestera la «plus belle berline du monde», mais son délicat moteur la rend lunatique. «*Vous ne pouvez pas savoir, avant d'en posséder une, si vous aimez les Jaguar. Il faut tomber en panne sur l'autoroute sous la pluie et, alors, soit ça vous traumatise et c'est fini, soit vous tombez définitivement sous leur charme*», sourit Pierre-Emmanuel.



Une famille de fans devant leur Jaguar XJS cabriolet. Olivier Coret pour «Le Figaro Magazine»

Le souvenir d'une splendeur

Le luxe automobile, c'est la spécialité d'Autology, le garage créé il y a une quinzaine d'années par Béranger Dortel. Dans son délire, l'avocat avait fini par compter personnellement 57 cartes grises, et a donc décidé de lancer une structure pour acheter et vendre les modèles qu'il aime. La société, installée discrètement dans les Yvelines, a atteint les plus hautes croissances françaises ces dernières années et dépasse les 5 millions d'euros de chiffre d'affaires. Aux petits soins pour des clients exigeants – il faut que la climatisation fonctionne pour les vacances cet été! –, le quinquagénaire, lunettes de soleil vissées sur le nez, prend le temps de nous emmener en balade. Il s'approche d'un Range Rover Classic, une voiture qui l'*«émeut sans explication»*, puis choisit finalement une Bentley Turbo R de 1993.



A bord de la Bentley, ne s'entend que le cuir Connolly des fauteuils qui se plisse dans un élégant froissement. LAL

Seule une monarchie est capable de produire une telle voiture. Les marqueteries de bois distraient le voyageur qui pourrait s'ennuyer tant le son du vénérable V8 de 6,75 litres est imperceptible. Nulle atteinte des vulgarités sonores du monde extérieur, non plus. Ne s'entend que le cuir Connolly des fauteuils, qui se plisse dans un élégant froissement. Que faire dans un tel monument? D'abord, trinquer en ouvrant le petit coffre qui renferme quatre verres et une fiole de brandy. Puis lancer sur l'autoradio *Slide Away* d'Oasis, grand groupe britannique des nineties, dont le titre épouse le mouvement de la berline «glissant» sur l'asphalte. Ou préférer la sarabande de Haendel, pour accompagner la sensation de grâce mélancolique qui s'en dégage? La vieille Bentley est un hymne artisanal et industriel à l'Occident de la fin du siècle dernier.

Les collectionneurs de youngtimers sont-ils nostalgiques? La plupart disent que non. Mais ils veulent se souvenir d'une splendeur, d'une émotion. À chaque génération les siennes.



Béranger Dortel et sa Bentley Turbo R de 1993. LAL

À VOIR AUSSI - Où en sont les essais de voitures autonomes? La réponse de Patrick Pelata