

**LA "FRENCH TOUCH" PAR LE MAGAZINE YOUNGTIMERS, LES FRANÇAISES
À L'HONNEUR AU SALON RÉTROMOBILE**

Pour la huitième année consécutive, le magazine Youngtimers participe à Rétromobile. Pour cette 43^e édition, le mensuel dédié aux voitures cultes des années 1970-90 met les voitures françaises à l'honneur. Mais pas n'importe lesquelles : les plus belles, les plus originales, les plus chics et les plus innovantes, avec cet art consommé qu'ont les constructeurs de savoir transformer le prêt-à-porter en haute couture. Quatre décennies d'automobiles françaises se donnent ainsi rendez-vous sur le podium Youngtimers, au travers de six modèles...



Citroën CX Prestige
crédits : E.Houplain

CITROËN CX PRESTIGE

Apparue en 1976, la version Prestige de la CX possède tous les attributs d'une voiture de haute lignée. Un empattement allongé de 25 cm – celui du break –, le toit vinyle typique des hauts de gamme des années 1970, de l'inox et du chrome en abondance, des enjoliveurs spécifiques. Il faut cependant pénétrer à bord pour prendre véritablement la mesure du travail accompli par la marque aux chevrons. Cuir capitonné à tous les étages, moquette pure laine, ciel de toit en Alcantara, pare-soleil et allume-cigares individuels, repose-pieds pour se détendre les voûtes plantaires, dragonnes pour s'extraire de la voiture, vitres électriques pour tout le monde et climatisation : ça, c'est palace !



Matra Bagheera «Courrèges»

MATRA BAGHEERA « COURRÈGES »

La Bagheera débute sa carrière le 14 avril 1973 devant les journalistes au bord du lac d'Annecy. Avec elle, Matra recycle les bonnes idées de la 530 : châssis-coque en acier, caisse en polyester armé et moteur central arrière, cette fois positionné transversalement. Seul point de discordance entre Chrysler-Simca et Philippe Guédon, le patron de Matra Automobiles : le nombre de places à bord. Le premier en souhaite quatre, le second deux... Compromis fut finalement trouvé avec les trois fauteuils de front ! La série limitée « Courrèges » apparaît en septembre 1974 et se singularise par sa teinte, son garnissage intérieur blanc et son sigle « AC » (pour André Courrèges) sur la porte conducteur.



Peugeot 406 Coupé
crédits : D.Meunier

PEUGEOT 406 COUPÉ

Elle débarque fin 1996, et de l'avis de tous, il s'agit d'une des plus belles réalisations françaises. C'est à Lorenzo Ramaciotti, directeur « études et recherches » depuis 1988 chez Pininfarina, que l'on doit son profil élancé. Ce brillant designer a supervisé la genèse d'une kyrielle de Ferrari, de la 456 GT à la méchante Enzo, en passant par les 550 Maranello, 360 Modena, 612 Scaglietti et F430. Les bonnes fées se sont en outre penchées sur le berceau de la belle, puisqu'à sa plastique avantageuse, la sculpturale franco-italienne ajoute une partie cycle sophistiquée et une motorisation de pointe (V6 3.0), en mesure de coller au train de certains coupés souabes ou bavarois du moment.



Renault Supercinq Baccara
crédits : A. Saunier

RENAULT SUPERCINQ BACCARA

A la fin des années 1980, le clivage « citadine sous-équipée » et « grande routière tout confort » est en passe de tomber. Car la clientèle urbaine chic n'entend plus parcourir le dédale des ruelles des centres-villes à bord d'une encombrante berline. La Supercinq Baccara apporte la réponse avec la manière : boucliers ton caisse, jantes en aluminium « Comète », antibrouillards, peinture métallisée ou noire, pack électrique (vitres avant électriques + verrouillage centralisé par télécommande), direction assistée, sièges garnis de cuir Connolly couleur Ficelle et... housse fixée sous la tablette arrière, permettant de loger quelques vêtements sans les froisser. So chic...



Renault Avantime
crédits : A.Saunier

RENAULT AVANTIME

Le bien nommé Avantime (« avant l'heure » en français), né dix ans trop tôt, n'a jamais rencontré le succès escompté. Dans l'esprit des concepteurs, il s'agissait en effet de capter la clientèle aisée des grands monospaces, appréciant la position de conduite surélevée et l'habitacle inondé de lumière, mais finissant généralement par céder aux charmes d'un statuaire coupé made in Germany, une fois les enfants émancipés... Ce « coupéspace » accouché par Renault (et Matra) à l'aube des années 2000 témoigne à lui seul de l'esprit d'innovation et de singularité des constructeurs français : carrosserie SMC (Sheet Moulding Compound), portes à double cinématique, structure et brancards en profilés d'aluminium, etc.



MVS Venturi
crédits : A.Saunier

VENTURI

En treize ans (1987-2000), Venturi s'est construit une petite légende : 643 voitures produites, quelques morceaux de bravoure sur route ou sur piste et un taux de survie exceptionnel, grâce à ses fanatiques. La sobriété élégante du dessin de Gérard Godfroy lui a permis de traverser le temps sans prendre trop de rides. A bord, l'impression reste flatteuse avec une atmosphère chaleureuse à souhait, digne d'un boudoir anglais, avec de nombreux placages en ronce de noyer et un garnissage en cuir intégral, aux coutures soignées. Une authentique GT doublée d'une vraie sportive : direction ultra vive, roulis réduit à néant et un goût très prononcé pour les changements d'appuis nets et sans bavure...