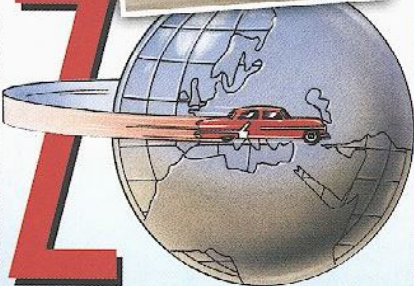


# GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE



**LANCIA FULVIA COUPÉ** p. 84  
Remontage du train arrière [1]

**FIAT 500** p. 92  
Autopsie des pièces moteur

**RESTAURATION** p. 100  
Simca Rallye 3 1978 [14]

**FICHES PRATIQUES** p. 109  
Remplacer un embrayage [3]



22 PAGES DE PETITES ANNONCES

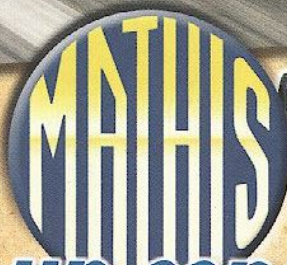
## PEUGEOT 504 CABRIOLET INJECTION

p. 18



MG TD

p. 26



MATHIS EMY 4S QUADRIFLEX



MATHIS EMY 6

## MATHIS un constructeur de poids



BORGWARD ISABELLA DE LUXE

p. 42

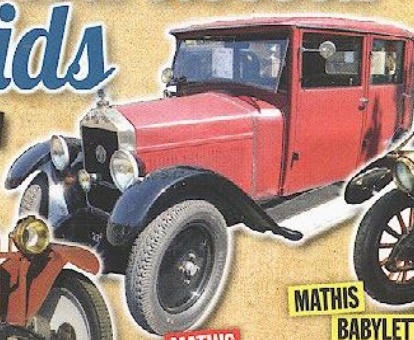


VOLKSWAGEN 1600 VARIANT

p. 34

MATHIS TYPE P

p. 50



MATHIS TYPE MY



MATHIS BABYLETTE

**5 JUILLET 1973 : L'OPEN DE MIRAFIORI** ■ TERRE DE MÉMOIRE : L'USINE DARRACQ DE SURESNES ■ PORTRAIT : TRAVAILLER EN ANCIENNES ■ COLLECTION DU MONDE : ALEKSANDAR KAMENOV [BULGARIE] ■ MUSÉE DU MONDE : THE HENRY FORD [USA]

www.gazoline.net

**VOLUME 25 - NUMÉRO 267**

**Date de parution**  
27 mai 2019

**ADMINISTRATION**

Gazoline est éditée par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €



**Siège social**

Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes  
RCS Nanterre 479348468

**Principaux actionnaires**

Michel Hommell, SMA

**Président Directeur Général**

Michel Hommell

**Directeur Général**

Jean-Claude Lebon

**Directeur de la publication**

Michel Hommell

**RÉDACTION**

Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes - T. 01.84.02.99.00  
Internet : www.gazoline.net  
e-mail : écrire@gazoline.net

**Comité de rédaction :** Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet

**Rédacteur en chef :** Stéphane Guitard

**Maquette :** Olivier Mincheneau (1<sup>er</sup> rédacteur graphiste)

**Secrétariat de rédaction**

Céline Mangin (1<sup>re</sup> secrétaire de rédaction) et Stéphane Tudela

**Conseiller technique :** Philippe Sauvat

**Ont collaboré à ce numéro :** Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Coupill, Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet, Jean-Marc Navarro, Dominique Pascal, François Roussel et Marco Visani

**Informatique éditoriale**

**DSI :** Christophe Denis assisté de Francine Barrillet

**Directeur technique adjoint**

Dominique Leblay

**Responsable des développements informatiques :** Patrick Surbled

**Support technique :** Cédric Liénhardt

**Responsable pôle digital**

Hélène Regnaud

**Chef de projet web**

Sabine Gros-Lafaige

**Responsable petites annonces**

M-B Pinheiro - T. 01.84.02.98.82

**Responsable promotion et partenariats**

Karine Leade - kleade@hommell.com  
T. 01.84.02.98.85

**PUBLICITÉ**

**Darius Média**

7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet  
T. 06.22.04.17.83

**Directeur de la publicité**

Morgan Fonteneau  
morgan@dariusmedia.fr

**ABONNEMENTS VPC**

T. 01.45.36.20.22

**Directrice marketing clients**

Sabine Aguera

**Responsable marketing direct**

Carène Petit - T. 01.84.02.98.80

**Distribution Presstalis**

**Responsable ventes**

Alexandre Campi - T. 01.84.02.99.17  
assisté de Nicolas Mayolle  
T. 01.84.02.99.18

**Pour les diffuseurs belges**

Tondeur Diffusion

9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles  
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

**Fabrication :** Loïc Rossigneux

**Impression :** NEWSPRINT,

1 bd d'Italie, 77127 Lieusaint.  
Dépôt légal à parution.  
Commission paritaire  
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détermination des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

**Crédits photos couverture :** Hugues Chaussin, Isola Press, Jean-Marc Navarro et Les Amateurs de Mathis.



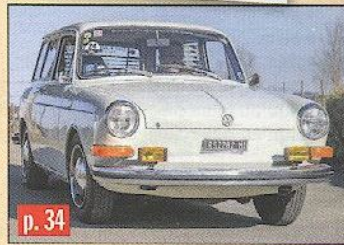
**p. 18**

**PEUGEOT 504 CABRIOLET INJECTION**

Courrier des lecteurs.....6  
Gazoline en voyage.....10  
**ACTUALITES**  
**5 juillet 1973 :**  
l'Open de Mirafiori .....12  
**TERRE DE MEMOIRE**  
**L'usine Darracq de Suresnes :** des machines à coudre au record du monde ! .....14  
**REDECOUVERTE**  
**Peugeot 504 Cabriolet injection :** élégance vitaminée .....18  
**MG TD :** un roadster... un vrai ! .....26  
**Borgward Isabella De Luxe :** l'autre marque au losange .....42  
**BREAK**  
**Volkswagen 1600 Variant :**

Volkswagen fait ses gammes ..... 34  
**COUPS DE CŒUR**  
Mathis, un constructeur de poids .....50  
**Mathis Babylette :** le tout premier cyclecar .....52  
**Mathis Type P :** l'anti-Citroën ..... 54  
**Mathis Type MY :** la guest-star .....56  
**Mathis EMY 6 :** pour deux cylindres de plus ..... 58  
**Mathis EMY 4S Quadruflex :** le chant du cygne ..... 60  
**ITINERAIRE BIS**  
**Le Pas-de-Calais :** t'es pas cap ? .....62  
**PORTRAIT**  
**Travailler en anciennes :** la passion au quotidien .....70

**COLLECTION DU MONDE**  
**Aleksandar Kamenov [Bulgarie] :** L'Eldorado selon "Sacho" .....76  
**MUSEE DU MONDE**  
**The Henry Ford [USA] :** l'empire de M. Ford ..... 80  
**RESTAURATION**  
**Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [18] :** montage du train AR [1] ... 84  
**Moteur-boîte Fiat 500 [17] :** autopsie des pièces moteur ...92  
**Simca Rallye 3 1978 [14] :** c'est nickel chrome ! .....100  
**TECHNIQUE**  
Bonnes adresses, nouveautés et refabrications .....104



**p. 34**

**VOLKSWAGEN 1600 VARIANT**

**FICHES PRATIQUES**  
194. Remplacer un embrayage [3] .....109  
**AGENDA**  
A partir du 30 mai .....114  
**PETITES ANNONCES**  
Annonces classées ..... 120  
Carnet d'adresses ..... 124  
**MINIATURES**  
Les nouveautés du mois .....142  
**GAZAFOND**  
Bon débarras .....146



**p. 26**

**MG TD ESSAIS**



**p. 42**

**BORGWARD ISABELLA DE LUXE**

**MATHIS**  
**un constructeur de poids**

**MATHIS EMY 4S QUADRUFLEX**  
**MATHIS EMY 6**  
**MATHIS TYPE P** **p. 50**  
**MATHIS TYPE MY**  
**MATHIS BABYLETTE**

**Suivez toute l'actu de Gazoline sur**



**PRATIQUE Pour mobile et tablette l'Appli**

Articles, petites annonces, agenda... Retrouvez tout pour votre ancienne **www.gazoline.net**



Géocalisez le marchand de journaux qui vend Gazoline là où vous êtes !





## Peugeot 504 Cabriolet injection

Après avoir pratiqué l'élégance discrète sur ses 203, 403 et 404 à carrosseries spéciales, Peugeot brise le moule en 1969. En s'éloignant clairement de la berline 504, les nouveaux coupés et cabriolets sochalliens osent enfin la touche sexy. Ou comment donner naissance à l'une des plus belles voitures de l'année érotique!

Texte et photos Hugues Chaussin

# ÉLÉGANCE VITA



# MINÉE

Sur la route, le cabriolet 504 est un bonheur d'homogénéité, de confort et de ressources. S'agirait-il de la décapotable idéale? Nous ne sommes pas loin de le penser.

peugeot504.info

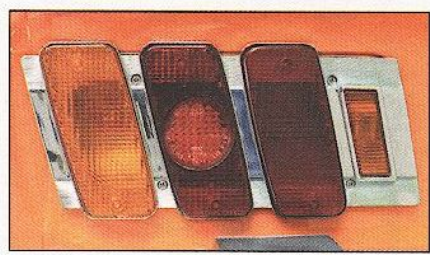
La Peugeot 504 est une évolution logique, mais surtout nécessaire de la 404. Chahutée par les Citroën ID et DS, la Renault 16 et même une Simca 1500 plus moderne, celle-ci a rapidement perdu la superbe qu'on lui a connue à ses débuts, en 1961 et 1962. Encore jeune pour être remplacée, la 404 va être épaulée en septembre 1968 par une petite grande sœur : un modèle conçu pour être sa remplaçante mais avec lequel elle cohabitera une dizaine d'années. Suivant la logique d'embourgeoisement qui dicte l'évolution des véhicules de la marque, la 504 se hisse dans la catégorie des 10, puis 11 CV (la 404 est une 9 CV) tout en conservant la même base moteur que la 404, à savoir un quatre cylindres en ligne culbuté à chambres de combustion hémisphériques. Œuvre conjointe de Paul Bouvot et de Pininfarina, la carrosserie se caractérise par un modernisme mâtiné de classicisme, avec cette pointe d'originalité incarnée par la pliure du couvercle de malle. Mais surtout, cette plastique fidèle aux codes de l'époque dissimule une sérieuse mise à jour technique. Par rapport à une 404, les roues arrière sont désormais indépendantes, alors que les quatre freins sont dévolus à des disques. Bien avant le lancement de la berline, l'étude d'un coupé et d'un cabriolet a été confiée à Pininfarina.

Contrairement à ce qui avait été fait avec les 203, 403 et 404, le styliste obtient de Peugeot la possibilité de modeler l'intégralité de la carrosserie des deux dérivés de 504, soubassements et face avant compris. Par ailleurs, c'en est terminé de l'uniformisation esthétique "Farinesque" qui valut à la 404 le privilège d'être quelquefois confondue avec une Ferrari du même dessinateur. Pour ces deux raisons, l'œuvre majeure de Sergio Pininfarina, qui a pris la direction de l'entreprise familiale en 1966 après le décès de son père Battista, apparaîtra comme la première Peugeot "spéciale" dotée d'une identité propre.

Malgré leur singularité, les 504 coupés et cabriolets s'inspirent subtilement de la Chevrolet Camaro, tout en apparaissant plus équilibrés et épicés grâce à cette pointe d'accent italien. Pour parvenir à une telle harmonie esthétique, Sergio Pininfarina et son équipe ont réduit l'empattement de 19 cm et amputé la longueur de 13 cm. Acheminés de Sochaux jusqu'à Grugliasco, à proximité de Turin, les soubassements de 504 "CC" sont carrossés, peints, puis habillés en Italie avant de reprendre le chemin de



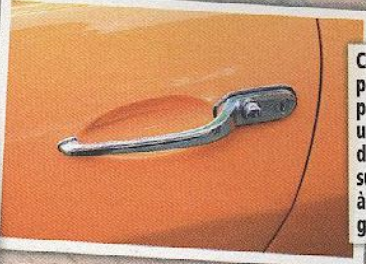
Les quatre projecteurs à iode qui procurent ce regard perçant au cabriolet 504 ne sont autre que les longues portées qui étaient incrustées dans la calandre des derniers cabriolets et coupés 404.



Les magnifiques feux arrière pourraient à eux seuls justifier l'achat d'un coupé ou d'un cabriolet première série.



Proposées en accessoires, les jantes Dunlop en alliage agrémentent à merveille les 504.



Ces sublimes poignées de portes apportent une touche d'exclusivité supplémentaire à ce cabriolet de grand couturier.



## Les Peugeot 504 coupés et cabriolets s'inspirent subtilement de la Chevrolet Camaro

la France où l'ensemble des composants mécaniques est monté sur chacune des caisses. À l'avant, les établissements Pininfarina ont habilement recyclé les phares additionnels rectangulaires du coupé et du cabriolet 404 deuxième série afin d'obtenir, une fois ces derniers doublés, le faciès volontaire d'une ambitieuse routière sportive. Par ailleurs, le repli à la pointe du capot forme une esquisse de bec qui accentue visuellement la virilité de la carrosserie. Cette proue fort réussie rappelle le précédent projet H élaboré en commun par Peugeot et Renault et qui fut, hélas (ou pas), dépourvu de suite commerciale. De l'autre côté, c'est-à-dire derrière, Pininfarina ose d'originaux ensembles de trois feux disposés en italique.

Mécaniquement, le cabriolet 504 se permet moins d'audace puisque le bloc et la boîte de la berline sont repris dans leur intégralité. Uniquement disponible en injection, le quatre cylindres de 1796 cm<sup>3</sup> fournit 103 ch SAE, soit la puissance d'une R8 Gordini, mais avec une masse 50% plus importante. Le cabriolet 504 n'est donc pas aussi nerveux que son apparence le laisse supposer : le constructeur annonce 173 km/h, soit seulement six de plus que le précédent cabriolet 404. C'est sans doute pour cela que, dès le millésime 1971, soit un an et demi après le démarrage commercial du coupé et du cabriolet, un nouveau bloc deux litres (1971 cm<sup>3</sup>) remplace le "dix-huit cents", une opération qui fait grimper la puissance à

**AMICALE 504** **Amicale 504**

Voici une association dynamique et très structurée dont l'adhésion est quasiment un passage obligé pour les possesseurs de 504. Parce qu'elle entreprend de très nombreuses refabrications, gère un grand stock de pièces et propose un véritable soutien technique, l'Amicale 504 œuvre activement à la restauration d'un nombre croissant de 504 berlines, coupés, cabriolets, breaks et utilitaires. Une fois ces autos remises en état dans leur configuration d'origine, les possesseurs sont invités à prendre part à des sorties conviviales et abordables, mais aussi à se retrouver sur les différents salons français sous la houlette de l'Aventure Peugeot. Vous envisagez l'achat d'un cabriolet ou de toute autre version de 504? Adressez-vous à l'Amicale, vous y serez forcément très bien accueilli. Cotisation: 45 euros.

**Amicale 504**, 24 rue du Beaulieu, 26760 Montéleger. T. 06 63 17 26 07. Internet: amicale504.fr

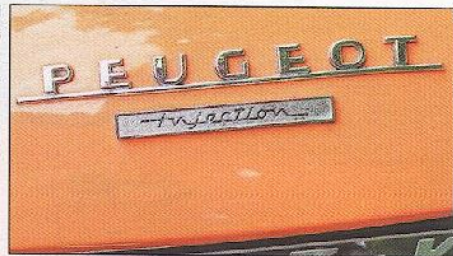


Ces trois fines barrettes de calandre sont caractéristiques de la première série des coupés et cabriolets 504.



Véritable trait de génie, le capot recourbé et plongeant muscle considérablement l'esthétique du cabriolet Peugeot 504. L'écope sur la baie de pare-brise s'accorde parfaitement avec l'agressivité de la ligne.

Injection: au début des années 70, ce mode d'alimentation était l'apanage du très haut de gamme.



Surmontant les pare-chocs chromés, les petits butoirs carrés sont l'une des touches esthétiques distinctives des coupés et cabriolets 504.

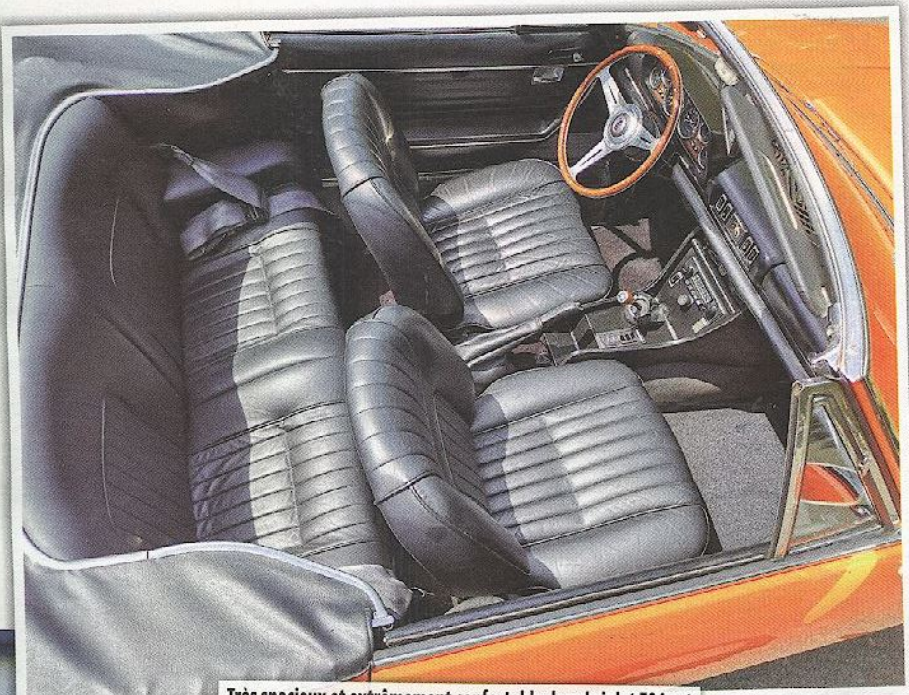
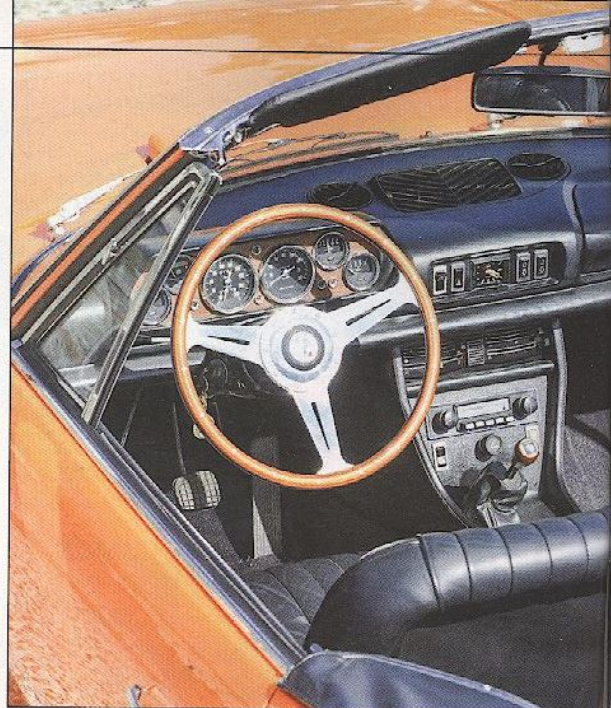


La contenance du coffre à bagages est hors normes pour un cabriolet. Cric et manivelle sont dissimulés derrière l'habillage situé à gauche.



Pour faire "mâle", tous les coupés et cabriolets 504 sont dotés d'une commande de vitesses au plancher. Le pommeau en bois est un accessoire d'époque.

La double poignée intérieure de porte semble être là pour permettre aux passagers arrière de fermer la portière... ou de s'accrocher dans les virages !



Très spacieux et extrêmement confortable, le cabriolet 504 est une voiture idéale pour s'échapper un week-end en famille.



Montre à quartz et glaces électriques de série: l'équipement high-tech des années 70.



Ce profil épuré propre à Pininfarina tutoie la perfection. L'important porte-à-faux arrière a permis d'aménager un coffre à bagages "à la Peugeot".



Le long couvercle de malle reprend le pli de son homologue avant. L'arrière abrupt et concave renforce le dynamisme sportif de cette création haute couture.

de ces montées sinueuses que comptent les causses du Quercy, je dois admettre qu'il est objectif: cette voiture dispose d'une belle ressource qui provient d'un bloc à la rondeur époustouflante. Quel que soit le régime, le 4 cylindres à injection reprend grassement, puis pousse de façon linéaire sans jamais perdre une once de souffle. Toujours disponible, il incarne la "force tranquille".

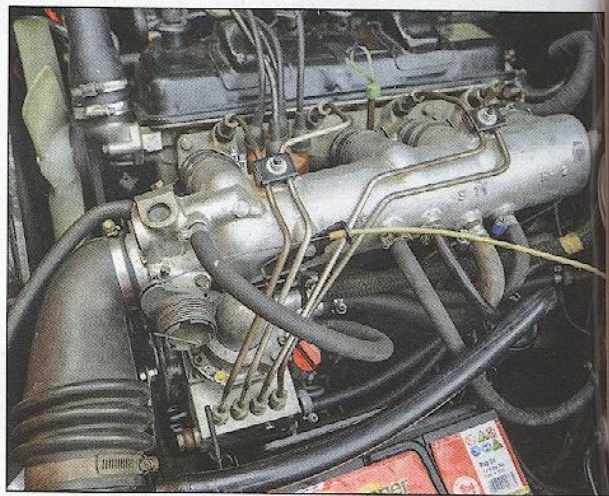
Parce qu'en 1971, la commande au volant était devenue *has been* sur les voitures de sport, tous les cabriolets 504 possèdent un levier de boîte au plancher dès la série. Un montage dont le bénéfice réel reste encore à démontrer. Il s'agit avant tout d'une pirouette marketing destinée à viriliser la conduite

## Quel que soit le régime, le 4 cylindres à injection reprend grassement, puis pousse de façon linéaire

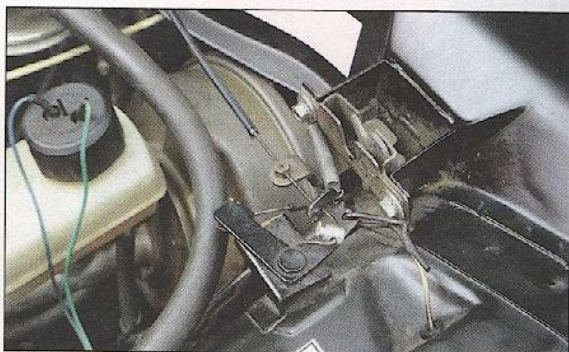
de ces autos "d'hommes". Reconnaissons toutefois la précision de la sélection de la boîte que l'on manipule ici depuis un pommeau en bois surmonté d'une pastille décorée d'un lion. Ce petit accessoire, c'est un peu la cerise sur le gâteau qui vient compléter le volant vernis dont le montage remonte certainement aux années 70. Peut-être a-t-il été adapté en même temps que le tableau de bord Jaeger, ce dernier ayant été installé alors que le véhicule avait un peu plus de 26 000 km ? Les deux yeux sur la route, je ne peux m'empêcher de jeter un cil sur ces magnifiques cadrans chromés disposés à même une platine en faux bois dont l'aspect évoque les BMW de l'époque. Bon sang que c'est beau ! Bien à l'aise aux commandes d'une auto facile à appréhender, me voici parti gaiement. De courbes en virages, je mesure désormais les qualités d'un châssis très réussi. Mon cœur d'alfiste en prend un sacré coup lorsque je me vois contraint d'admettre une triste réalité: cette Peugeot se comporte bien plus sagement qu'un cabriolet italien, une qua-

lité que j'attribue au train arrière à roues indépendantes. En prime, ce dernier permet un confort incomparable. Malgré un manque de rigidité tout à fait normal sur une auto de ce type, la Peugeot se laisse emmener bon train avec une aisance déconcertante. Le freinage, peut-être un peu trop assisté, mérite un petit temps d'accoutumance. J'avais déjà noté cela sur un coupé 404 essayé par le passé. Mais la puissance permise par les quatre disques correctement dimensionnés renforce la sérénité que l'on ressent au volant de cette voiture extrêmement agréable à emmener. Au terme de notre promenade, Philippe synthétise mieux que quiconque l'excellente impression que me laisse cette 504: «Ma femme me fait souvent remarquer que nous prenons tout le temps celle-là. Et pour cause, c'est celle que je préfère sortir du garage.» ■

*Merci à Philippe Perry pour sa disponibilité. Merci également à l'Amicale 504, en particulier à Olivier Merville, pour sa participation.*



Cette grosse tubulure dotée d'un papillon d'entrée, bardée de piquages et encombrée de tuyaux en tous genres gère le volume d'air admis et le transporte jusqu'à chacun des injecteurs, là où se produit l'émulsion nécessaire à la combustion des gaz.



Afin d'assurer un parfait maintien, le capot est croché à gauche et à droite.

### LIRE AUSSI

- **Peugeot 504 Cabriolet :** La plus grande réussite [Gazoline 237].
- **Peugeot 504 2 litres carbu :** Bourgeoise dépourvue [Gazoline 217].
- **Peugeot 504 Cabriolet :** Pour le plaisir [Gazoline 167].







Le volant en bois et le tableau de bord Jaeger, des équipements disponibles en accessoires auprès de son concessionnaire, égaient un environnement dont la noirceur est très germanique. Trop de fantaisie n'aurait sans doute pas rassuré le client Peugeot traditionnel!

104 ch DIN tout en imposant un cheval fiscal supplémentaire (11 CV au lieu de 10). Une boîte automatique optionnelle à trois rapports complète l'offre. Trois ans plus tard, le nouveau moteur V6 PRV fera ses débuts sous le capot du coupé et du cabriolet. Ses 21 mkg et 136 ch DIN occasionneront une hausse significative des performances, mais aussi et surtout du prix d'une auto qui accède désormais au cercle des voitures de Grand Tourisme.

En version 4 cylindres, le plumage prévaut nettement sur le ramage. Fidèle aux fondamentaux de la marque franc-comtoise, la 504 met l'accent sur le confort, la robustesse et l'homogénéité, des qualités sérieuses qui sont de nature à satisfaire une grande clientèle. Supprimées de 1975 à

1977 au profit des V6, ces variantes quatre cylindres seront réintroduites suite à l'échec commercial de ces motorisations six cylindres, en total décalage avec une période secouée par deux chocs pétroliers successifs et bridée par la mise en place des limitations de vitesses.

Coupé et cabriolet 504 partagent le même carrossier et des mécaniques semblables, mais chacun possède une finition spécifique. La sellerie cuir ne profite à aucun des deux, le coupé se parant d'un velours d'aspect cosu et le cabriolet d'un simili noir nommé Teppline apte à supporter les aléas météorologiques. Si la finition sobre et sans fantaisie est "très Peugeot", la richesse de l'équipement ferait davantage penser à une étrange: à part la peinture métallisée

optionnelle, tout est livré de série. Il en va ainsi des lève-vitres électriques, des phares à vapeur d'iode ou encore des fauteuils galbés. Enfin, contrairement aux berlines, tous les coupés et cabriolets sans exception disposent d'une commande de vitesses au plancher. En revanche, comme les versions à vocation familiale, les dérivés accueillent un coffre de forte contenance, ce qui est une tradition chez Peugeot.

Malgré des volumes de vente confidentiels par rapport à ceux de la berline, le coupé et le cabriolet assurent avec élégance leur fonction vectrice d'image. Vendues à un tarif très élevé, 60% de plus que les berlines, ces finitions bénéficient toutefois

d'octobre 1970 à mars 1971, c'est-à-dire qu'elle a habillé, au mieux, une ou deux centaines de cabriolets. Peut-être même moins... Son chanceux propriétaire se prénomme Philippe et celui-ci a été instantanément séduit par cette couleur orangée, mais aussi par ce fameux tableau de bord (voir notre encadré). Autant vous dire que cet exemplaire m'a également tapé dans l'œil. Je lui ai couru après un moment avant de retrouver sa trace, par hasard, à 10 km de chez moi. Une carte de visite déposée sur le pare-brise et hop! Philippe m'envoie un message, puis nous nous rencontrons quatre jours plus tard pour l'essai de son véhicule. Impeccable dans sa présentation, cette auto restau-

## Contrairement aux berlines, les coupés et cabriolets possèdent une commande de vitesses au plancher

d'une liste d'options quasi vide. C'est sans doute pour cela que quelques accessoiristes ont offert la possibilité, avec la complicité du constructeur, de leur donner une touche d'exclusivité. Il en va ainsi de Dunlop, qui fournit de belles jantes en nid-d'abeilles, ou encore de Jaeger qui propose sur catalogue ces tableaux de bord à cadrans sport qui ont fait fantasmer une génération de bons-hommes en culottes courtes.

Cette 504 munie de ces accessoires de bon goût, figurez-vous que nous l'avons trouvée. En prime, celle-ci arbore la teinte jaune capucine délicieusement *seventies* que l'on rencontre très peu. Et pour cause, elle n'a figuré au nuancier que

réée depuis la tôle nue est maintenue en parfait état mécanique par son propriétaire. Dès les premiers mètres à son volant, j'apprécie la quasi-absence d'usure des différents organes, de la direction à la boîte de vitesses en passant par les liaisons au sol. Rapidement, je retrouve les mêmes impressions que celles que j'avais eues aux commandes d'une berline en très bonne condition. La 504 est une voiture douce, prévenante, intuitive. Sa conduite parfaitement huilée est savoureuse. Pourtant coutumier des autos qui envoient du lourd, Philippe me fait remarquer, tout en m'incitant à appuyer, combien le moteur de son cabriolet marche bien. A l'assaut d'une



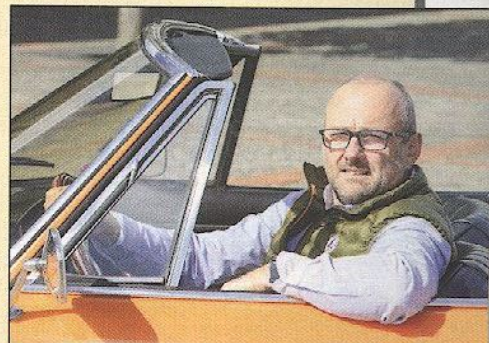
Véritable empire des sens, le tableau de bord Nardi est une merveille de sportivité qui apporte la touche de fantaisie qui peut manquer lorsqu'on se trouve aux commandes d'un cabriolet 504.



### Philippe Perry et sa Peugeot 504 Cabriolet injection de 1971

## "Le tableau de bord m'a décidé"

On peut tout à fait être passionné par les bolides de Grand Tourisme et s'enflammer pour une 504. C'est le cas de Philippe qui a fini par tomber amoureux de son cabriolet: «La passion des voitures ne m'est pas venue de cette Peugeot. J'ai une faveur particulière pour les autos de sport comme les Alpine et les Porsche, mais un jour, il y a cinq ans, j'ai choisi de goûter à autre chose de plus paisible: une ancienne, cabriolet, pour aller me promener en famille. Le choix s'est porté sur une 504, tout simplement car j'avais gardé dans un coin de ma tête un souvenir d'enfance, celui du cabriolet blanc que possédaient des voisins. J'avais toutefois l'idée d'en acheter un orange, une teinte rare mais que j'ai toujours trouvée très attirante. Il m'a fallu de la patience mais, un jeudi soir, sur Leboncoin, j'en ai déniché un à Paris mis en circulation le 4 octobre 1971. Après un coup de fil passé au vendeur et l'envoi de quelques photos, j'ai été emballé, surtout lorsque j'ai vu le tableau de bord: c'est lui qui m'a décidé. J'ai alors pris un billet d'avion afin d'être sur place le samedi. Tellement inquiet de ne pas pouvoir l'acheter, j'ai carrément fait un virement à la personne, sans



même avoir vu le véhicule. J'avoue avoir eu un peu peur de perdre cette somme! L'auto était d'origine et fonctionnelle, mais nécessitait une restauration de la carrosserie et de la sellerie. Le simili d'origine étant introuvable, je me suis autorisé une entorse, celle de faire réaliser un intérieur cuir en suivant scrupuleusement le dessin d'origine.» ■

## Passeport technique Peugeot 504 Cabriolet injection

### MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV incliné à 45° (type XN2). Bloc-cylindres en fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête (en V) par cylindre, commande par poussoirs mécaniques, tiges et culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin sur cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique

■ **Cylindrée** : 1 971 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 88 x 81 mm ■ **Puissance maxi** : 104 ch DIN à 5 200 tr/mn (106 ch DIN dès 1974) ■ **Couple maxi** : 16,8 mkg DIN à 3 000 tr/mn (17,2 mkg dès 1974) ■ **Rapport volumétrique** : 8,35 : 1 (8,80 : 1 dès 1974) ■ **Alimentation** : injection mécanique par pompe Kugelfischer ■ **Allumage** : batterie 12 V 55 Ah, bobine et distributeur, alternateur ■ **Refroidissement** : liquide sous pression avec pompe mécanique.

### TRANSMISSION

Roues AR motrices par tube de poussée, pont à couple hypoïde et demi-arbres AR

à double articulation ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : quatre rapports synchronisés + MAR (puis BV 5) ou boîte auto trois rapports ZF, levier au plancher ■ **Rapports de boîte (BV 4)** : 1<sup>re</sup> : 0,281 - 2<sup>e</sup> : 0,475 - 3<sup>e</sup> : 0,732 - 4 : 1 - MAR : 0,275 ■ **Rapport de pont** : 10 x 37 (sur demande : 9 x 37 sur BV 5).

### STRUCTURE

Cabriolet 2 + 2 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV** : roues indépendantes par bras inférieurs articulés et jambes de force, barre stabilisatrice ■ **Suspension AR** : roues indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR ■ **Roues** : en tôle 5 J 14 ■ **Pneus** : 175 SR 14 ■ **Freins** : disques AV/AR assistés par Mastervac ■ **Frein à main** : mécanique, sur les roues AR ■ **Direction** : à crémaillère (assistée dès 1978) ■ **Rayon de braquage** : 5,17 m ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,36 x 1,70 x 1,36 m ■ **Empattement** : 2,55 m ■ **Voies AV/AR** : 1,42/1,41 m ■ **Poids** : 1 220 à 1 235 kg suivant version.

### PERFORMANCES

**Vitesse maxi** : 170 et 179 km/h (BVA/BVM)  
■ **Consommation** : 10 l/100 km.

### PRODUCTION

**Mars 1969 à mai 1983** : 7 803 cabriolets quatre cylindres tous types, dont 992 unités au cours du millésime 1972 ■ **Type Mines** : B12 ou B14 (dès 1977) ■ **Prix en 1972** : 26 900 F (option boîte automatique 2 230 F) ; à titre de comparaison, la berline 11 CV coûtait 16 230 F ■ **Nuancier 1972** : blanc Arosa, rouge andalou, gris clair métallisé, brun métallisé (depuis mars), noir (depuis mars), bleu vert métallisé (jusqu'à mars), jaune capucine (jusqu'à mars) ■ **Puissance fiscale** : 11 CV.

### COTATION

La cote des cabriolets 504 s'est envolée. N'espérez pas trouver un exemplaire quatre cylindres en bel état à moins de 25 000 euros. Comptez quelques milliers d'euros de plus pour un véhicule exceptionnel. Le tarif des cabriolets V6 se situe encore un cran au-dessus.



Il fut un temps où les constructeurs prévoyaient d'éventuelles défaillances des dispositifs équipant leurs voitures. Il en va ainsi des manivelles de secours pour monter ou descendre les vitres ou encore des petits câbles de secours permettant de déverrouiller l'ouverture du capot.



Correctement remise en état et bien réglée, la pompe à injection Kugelfischer n'offre que des satisfactions.

Dérivé de celui qui équipait le coupé et le cabriolet 404, le 4 cylindres à injection de la 504 cabriolet est un 2 litres très bien nourri qui fournit un couple moteur intéressant.



## Identification

Plaque d'identification et plaque de carrosserie rivetées sur la joue d'aile avant droite.



Frappe à froid : poinçonnée près de la chapelle d'amortisseur avant droite.



Référence peinture : inscrite au pochoir au-dessus d'un des renforts de traverse supérieure avant.