

# GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

p. 74



**LANCIA FULVIA COUPÉ**

Démontage de la boîte de vitesses [1] p. 80

**FIAT 500** p. 88

Remontage moteur [6]

**RESTAURATION**

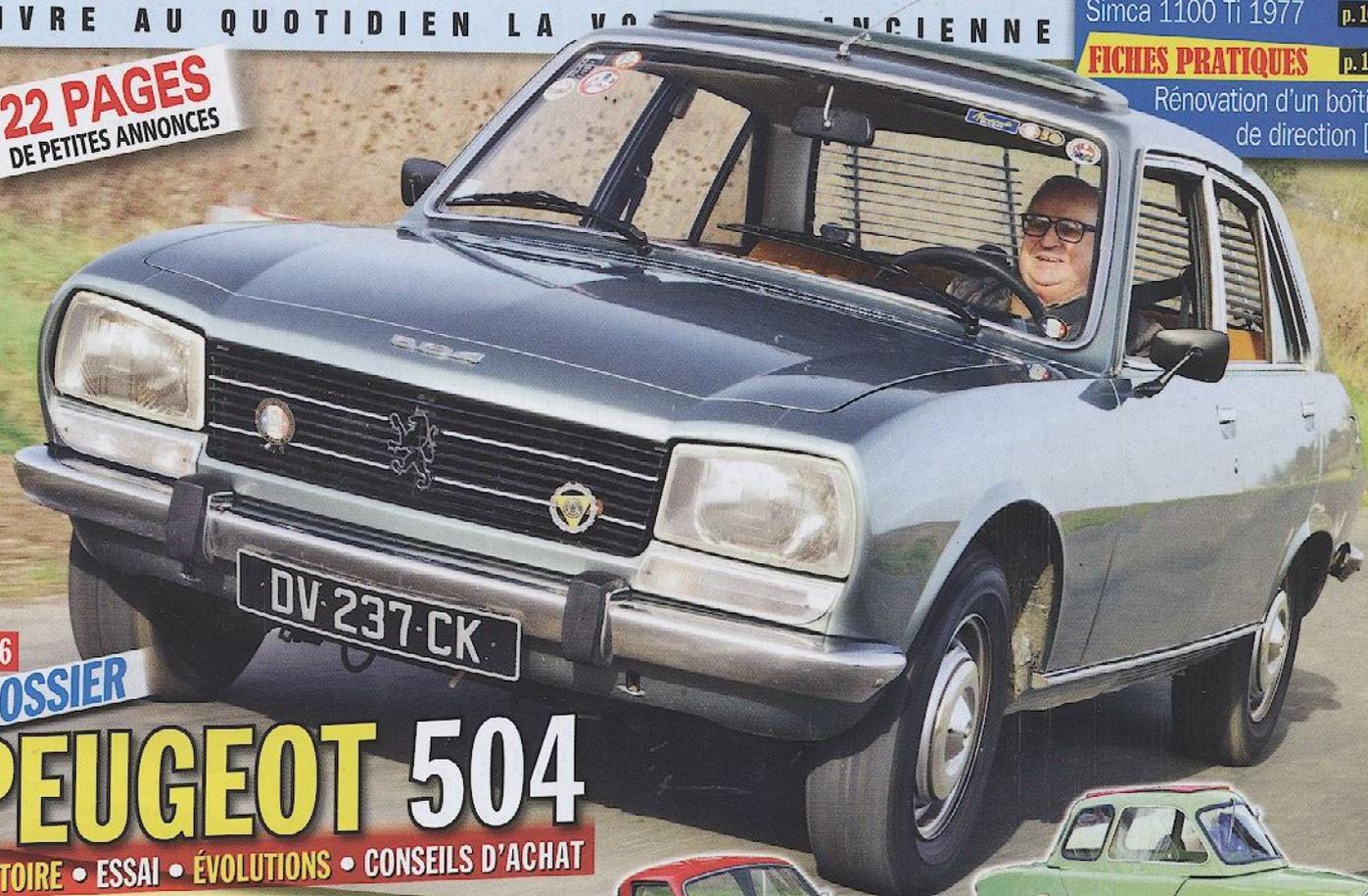
Citroën Traction 7C 1937 p. 96

Simca 1100 Ti 1977 p. 100

**FICHES PRATIQUES** p. 109

Rénovation d'un boîtier de direction [2]

**22 PAGES**  
DE PETITES ANNONCES



p. 16  
**DOSSIER**

## PEUGEOT 504

HISTOIRE • ESSAI • ÉVOLUTIONS • CONSEILS D'ACHAT

**FORD FIESTA 950 L**



p. 40

**ESSAIS**

**LANCIA APRILIA**



p. 32



**GLAS GOGGOMOBIL**  
TS250/300/400



**INTER**  
AUTOSCOOTER 175 A

**VELAM**  
ISETTA



**VESPA 400**

**FIAT ABARTH 2400**  
COUPÉ 2+2 ALLEMANO

**STORY**  
p. 48



## 5 MICROCARS Charmantes



p. 54

**MESSERSCHMITT**  
KR 200/201



**+** 6 MARS 1967 : MATRA 530, LA VOITURE DES COPAINS  
COLLECTION DU MONDE : MARTIN FRIAS VILLANUEVA [ESPAGNE]  
CLUB DU MONDE : ABVA [FRANCE] ■ LES MINIATURES DU MOIS

www.gazoline.net



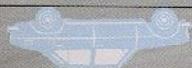


# PEUGEOT BRISE LES



## Sommaire

- PAGE 18 - ESSAI PEUGEOT 504 Ti.
- PAGE 22 - L'AMBITION DISCRÈTE.
- PAGE 24 - LES GRANDES DATES.

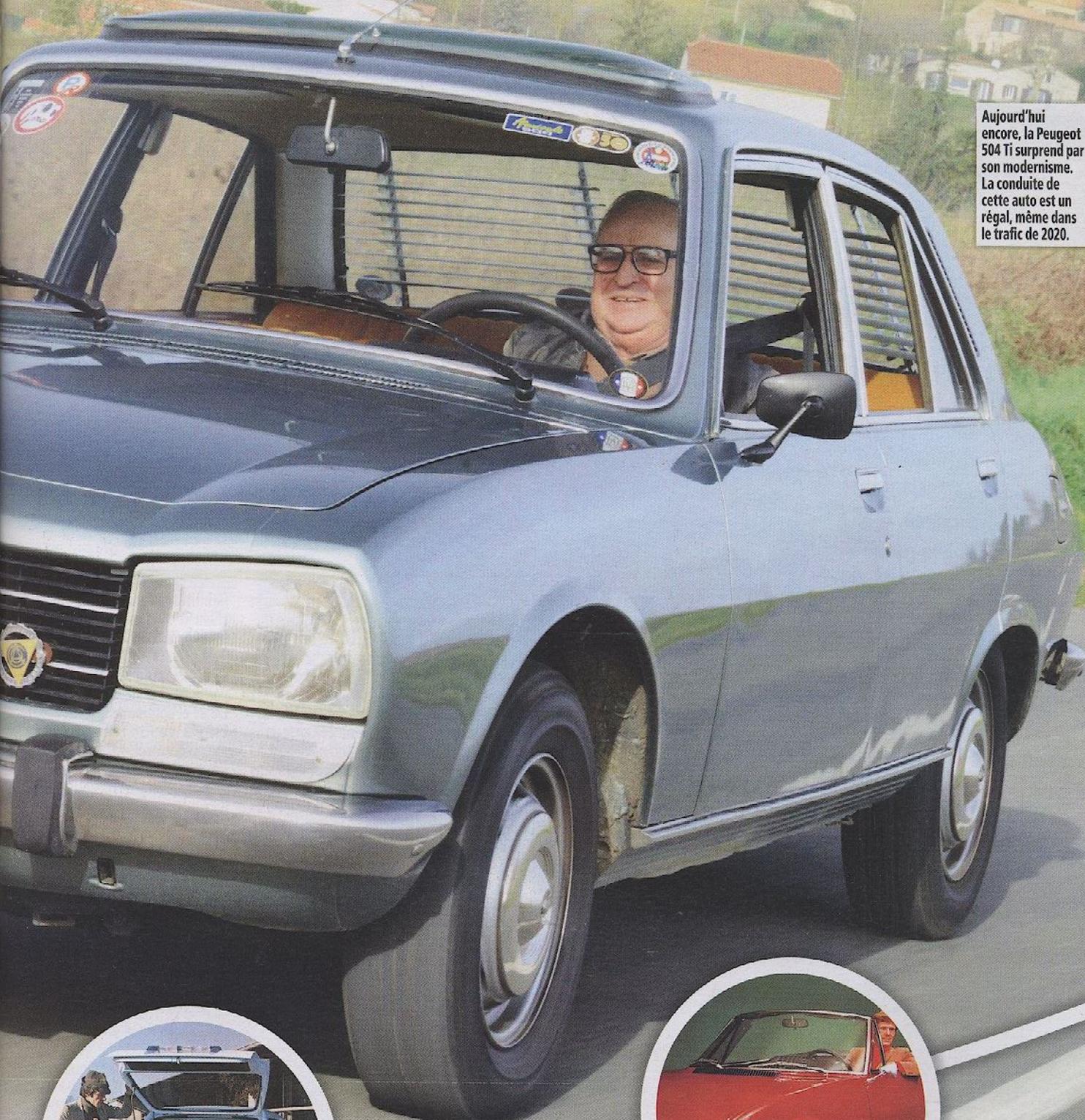




# LIGNES

*Avec la 504, Peugeot a "osé", enfin, juste ce qu'il fallait. Parce que son manque d'audace technique avait fini par la pénaliser face à une concurrence sans cesse à la pointe des dernières avancées technologiques, la marque franc-comtoise n'a eu d'autre alternative que de tout dépoussiérer. Résultat : une auto novatrice qui a dépassé toutes les espérances et dont nous vous retraçons ici l'histoire.*

Texte et photos Hugues Chaussin



Aujourd'hui encore, la Peugeot 504 Ti surprend par son modernisme. La conduite de cette auto est un régal, même dans le trafic de 2020.





Par rapport à une 404, la 504 provoque un véritable choc visuel. Sa ligne plaira beaucoup à la clientèle Peugeot.



Quoi de mieux qu'une Ti pour illustrer un dossier 504 ? Qui plus est jamais restaurée, avec ces quelques défauts qui la rendent parfaitement honnête sur son historique. Voici l'auto de Patrice, une Ti automatique de fin 1977 que notre ami connaît très, très bien. Et pour cause...



Sur la Ti, le toit ouvrant est livré de série. Le petit déflecteur était souvent monté en concession, à la demande du client.

La 504 aurait-elle toujours péché par excès d'humilité ? A chaque fois que j'ai quitté le volant de l'une de ces Peugeot, je me suis fait la réflexion. Et pour cause, lorsque l'on pense berline française des années 70, deux autos nettement plus prétentieuses viennent immédiatement à l'esprit : la DS et la R16. La somme des qualités de ces dernières n'est plus à démontrer, là n'est pas le sujet. Toutefois, leur aura est nettement supérieure à celle d'une Peugeot souvent appréciée comme "placide", "tranquille", voire "pépère"... par celles et ceux qui n'en ont jamais pris les commandes. En conséquence, celle-ci finirait presque par se faire oublier. Il faut dire que la Citroën et la Renault n'ont jamais existé en doute, en partie, la différence d'image avec une Peugeot identifiée comme véhicule de crise, taxi ou encore voiture "du bled". Pour tenter de briser ce cliché, je me suis dit qu'il serait opportun de prendre le volant d'une

Ti, la "sportive de la famille", selon les mots employés par le constructeur dans une brochure. Avec la 404, Peugeot a osé l'injection afin de ne pas se faire ratatiner par le concurrent Citroën. Mais cela n'a pas suffi, d'où la sortie d'une 504 nécessaire pour éviter le gros gadin. L'histoire du modèle, vous pourrez la lire quatre pages plus loin, nous n'allons pas la répéter ici. Retenons simplement que dès les débuts, la 504 a été proposée non seulement dans une cylindrée de deux litres, mais aussi avec l'injection, ce qui est mentionné en toutes lettres sur le panneau arrière de la grande berline. Si celle-ci n'est pas "électronique", comme sous le capot de la Citroën, l'alimentation Kugelfischer adoptée par Peugeot depuis 1962 a l'avantage d'offrir une importante

**Renommée Ti, la 504 injection devient "sportive", même si rien ne change**

fiabilité. Un bon point pour la clientèle de la marque, peu coutumière des pannes mécaniques. Avec 104 ch et surtout une grande souplesse d'utilisation, la 504 se positionne honnêtement face à la DS 21 et domine de la tête et des épaules une R16 TS un peu juste mécaniquement. En septembre 1972, pour suivre la mode, Peugeot rebaptise son haut de gamme "Ti", une nouvelle appellation qui suffit à suggérer une autorité perçue supérieure. Ainsi renommée, la 504 injection devient encore plus "sportive", même si rien ne change, à commencer par la puissance du moteur et le nombre des vitesses, quatre en mécanique et trois en automatique, sans compter la marche arrière. Le bloc qui équipe ce modèle a une vertu incomparable : celle de révéler les autres qualités essentielles de l'auto. Outre le fait qu'ils la propulsent à plus de 170 km/h, les 104 chevaux mettent en lumière d'excellentes capacités routières. Sur les routes départementales sinueuses et vallonnées de la belle province de Guyenne, la 504 file comme une belle diabolasse à un bon 79 km/h.





Patrice Leclerc d'Orléac et sa Peugeot 504 Ti 1977

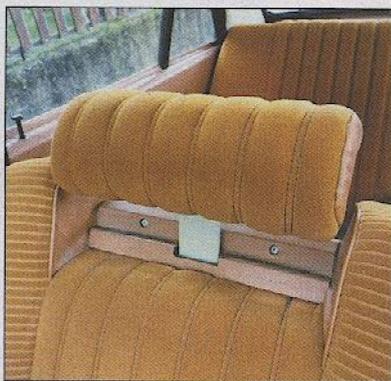
# “Je l'ai vendue neuve”

Certaines voitures nous poursuivent. C'est le cas de la 504 Ti de Patrice: « Cette auto, je l'ai vendue neuve alors que je travaillais à la concession Pradères de Villeneuve-sur-Lot. Un directeur de banque était venu me voir car sa femme souhaitait changer de véhicule, mais elle voulait absolument une automatique. Elle désirait également accompagner l'ascension sociale de son mari... Elle possédait une Dauphine Ferlec noire, le passage à la 504 lui a changé la vie! Cette auto, mes clients l'ont gardée jusqu'en 1992. Elle devait

alors avoir 100000 km, mais la dame ne roulait quasiment plus avec. Le monsieur est revenu vers moi et m'a demandé si je connaissais une personne intéressée pour la racheter. Je l'ai proposée au père d'un de mes copains d'enfance qui s'en est servi épisodiquement jusqu'à son décès. Elle fut alors remise sous un apprentis, jusqu'au jour où je l'ai redécouverte à l'occasion d'une visite. Je la lui ai rachetée, puis j'ai effectué une révision totale avant de la remettre en route. Cette 504, on peut dire que je la connais depuis le début. Son historique est limpide! » ■



Avec la 504 Ti, Peugeot passe aux "175". Les jantes en tôle pouvaient être remplacées par des alliages de marque Dunlop disponibles en boutique Peugeot.



La 504 Ti dispose de deux appuis-tête avant réglables en hauteur qui s'escamotent dans les dossiers des sièges.



La sellerie jaune orangée permet de coller à la tendance des seventies et la planche de bord noire donne l'image sérieuse propre à toute grande berline Peugeot.



"Les yeux de Sophia Loren": ainsi avaient été surnommés les phares de la 504, œuvre de Paul Bouvot et de son équipe.



Toutes les Ti sont équipées d'un compte-tours. Il est démuné de zone rouge, mais ce moteur n'étant pas très à l'aise "en haut", cela n'a guère d'importance. Encore moins sur une automatique...

Par rapport aux moyennes qu'elle arrivait à tenir à l'époque sur des routes moins bien revêtues, on ne risque pas de voir s'envoler une aile ou d'avoir une soupape qui traverse le capot. Tranquille mémoire! Sans prendre de risques, nous voici partis à l'assaut de ces chemins qui permettent de jauger idéalement

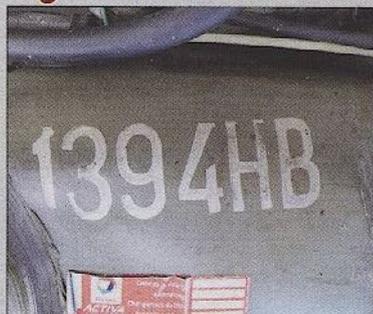
L'élégante sobriété de la 504 se retrouve entièrement dans ce profil extrêmement travaillé.



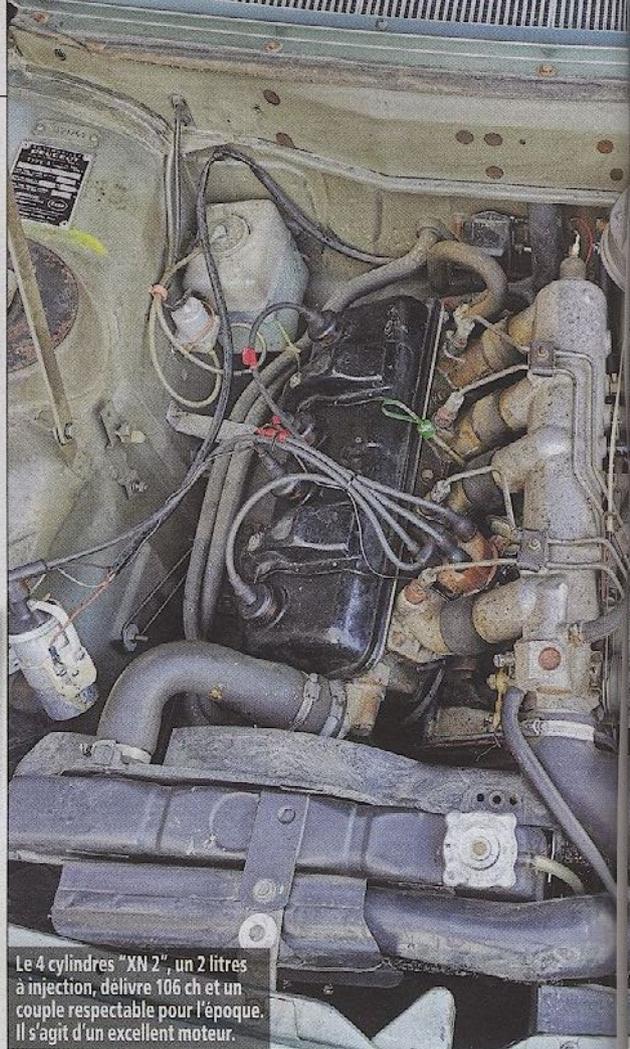


## Identification

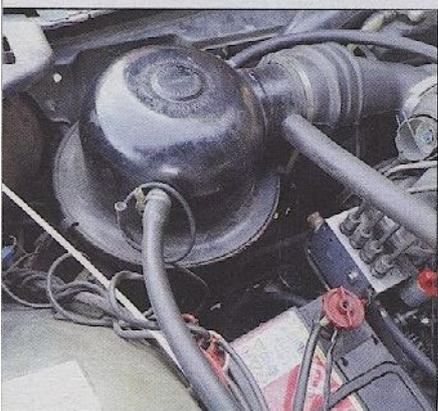
**Plaque constructeur et plaque de carrosserie:** rivetées sur la doublure d'aile avant droite, près de la chapelle d'amortisseur. **Frappe à froid:** au-dessous.



**Référence peinture:** inscrite au pochoir sur la doublure d'aile avant gauche.



Le 4 cylindres "XN 2", un 2 litres à injection, délivre 106 ch et un couple respectable pour l'époque. Il s'agit d'un excellent moteur.



La 504 Ti est équipée d'un filtre à bain d'huile.



La pompe en ligne Kugelfischer.

## Passeport technique Peugeot 504 Ti

### MOTEUR

4 cylindres en ligne type XN 2 longitudinal avant incliné de 45°, bloc fonte et culasse alu à chambres de combustion à calotte sphérique décalée, pistons bombés, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne double, deux soupapes par cylindre, tiges, poussoirs et culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en acier matricié sur cinq paliers, antirivage par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages, filtration par cartouche ■ **Cylindrée** : 1 971 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 88 x 81 mm ■ **Puissance maxi** : 104 ch DIN (106 ch depuis 1976) à 5 200 tr/mn ■ **Couple maxi** : 17,2 mkg DIN à 3 000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique** : 8,35 : 1 (8,8 : 1 depuis 1976) ■ **Alimentation** : injection indirecte mécanique par pompe et quatre injecteurs Kugelfischer, pompe à essence électrique Bosch ■ **Allumage** : par batterie 12 V 45 Ah, bobine et distributeur, alternateur 500 W ■ **Refroidissement** : liquide avec motoventilateur.

### TRANSMISSION

Roues arrière motrices par demi-arbres articulés à deux joints tripodes homocinétiques sur un pont De Dion maintenu par un tube de poussée ■ **Embrayage** : monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports synchronisés + MAR (ou boîte auto ZF à 3 rapports), levier au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1<sup>er</sup> : 0,281 - 2<sup>e</sup> : 0,475 - 3<sup>e</sup> : 0,732 - 4<sup>e</sup> : 1 - MAR : 0,275

(boîte auto : 1<sup>er</sup> : 0,400 - 2<sup>e</sup> : 0,680 - 3<sup>e</sup> : 1 - MAR : 0,480).

### STRUCTURE

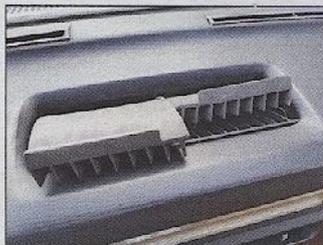
Berline 5 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV** : roues indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR** : roues indépendantes par bras tirés obliques articulés sur une traverse et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Jantes** : en tôle ajourée 5 J 14 (jantes alliage Dunlop sur demande) ■ **Pneus** : 175 SR (ou HR) 14 ■ **Freins** : disques AV/AR Girling assistés par Mastervac ■ **Frein à main** : mécanique sur les roues AR ■ **Direction** : à crémaillère (assistée à partir de 1976) - **Rayon de braquage** : 5,50 m ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,49 x 1,69 x 1,46 m ■ **Empattement** : 2,74 m ■ **Voies AV/AR** : 1,42/1,36 m ■ **Poids (en ordre de marche)** : 1 230 kg.

### PERFORMANCES

Vitesse maxi : 173 km/h (boîte mécanique).

### PRODUCTION

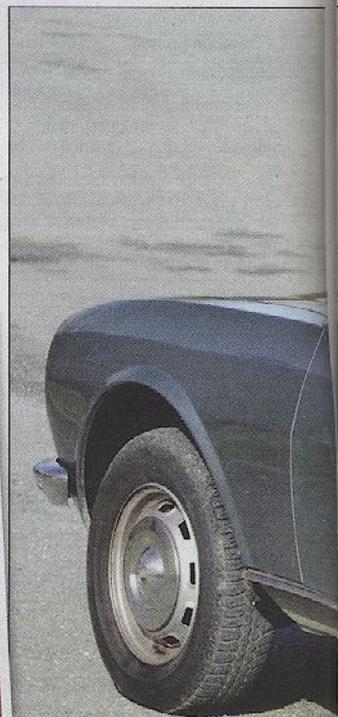
Production de la version Ti non renseignée ■ **Prix en 1978** : 41 200 F, 37 900 F en boîte méca (à titre de comparaison : Citroën 2 CV Spécial : 13 760 F, Simca 11 LE : 19 500 F, R20 Automatic : 42 800 F, Mercedes 350 : 72 031 F) ■ **Type Mines** : A14 (A12 en boîte méca) ■ **Puissance fiscale** : 11 CV.



La cinématique des aérateurs centraux de la planche de bord est surprenante.



La boîte automatique s'accorde à merveille avec le moteur de la Ti. Celle-ci reçoit les glaces électriques en série depuis septembre 1975.





un véhicule. Encouragé à faire des kilomètres par Patrice, je m'approche sans peine une auto facile à appréhender. Moins sous-vireuse que ses compatriotes, la 504 bénéficie d'un équilibre qui me sied à merveille. L'avant accrocheur ne se dérobe pas si l'on place la voiture soigneusement, la prise de roulis est moins importante que celle de ses rivales, alors que l'arrière, par la grâce de l'indépendance des roues, se fait oublier sur sol sec. Il n'y a que dans le serré que le postérieur manifeste son désir de liberté, la roue intérieure se mettant un peu à cirer et l'ensemble du train ayant tendance à s'échapper vers l'extérieur. A la limite, c'est

amusant. A l'ancienne, les pneus crissent dans les virages d'une grande descente, prétexte à suivre le train d'une enclume moderne dont le conducteur est manifestement en retard à son rendez-vous. Les gommes s'expriment, mais les freins ne souffrent pas. Quel étonnant freinage, puissant et endurant, mais jamais brutal !

Lorsque nous remontons de l'autre côté du vallon, j'appuie énergiquement sur la pédale de droite, action qui déclenche le "kick down" de cette version automatique et génère une bonne reprise de vitesse, laquelle me permet de ne pas trop perdre le fil avec le véhicule précédent. A l'an-

## Le confort est précisément l'un des points forts de la berline franc-comtoise

cienne (bis), la 504 Ti a envie de "faire la course". On associe trop souvent boîte auto avec voiture de papy. Prendre le volant de cette 504 démontre qu'il ne s'agit pas d'une fatalité. En effet, outre le fait que cette transmission procure un agrément de conduite indéniable, sa bonne réactivité ne prive pas la Ti du caractère mécanique qui la rend si attachante. La boîte automatique est aussi un élément de confort appréciable, un autre point sur lequel la 504 excelle. Les a priori ayant la vie dure, "on" encense en permanence la DS, souvent aussi la R16, alors que cette pauvre 504 est tout bonnement écartée du sujet dans les conversations. Pourtant, le confort est précisément l'un des points forts de la berline franc-comtoise. Concentré de douceur et de délicatesse, celle-ci est, disons-le, aux petits soins de ses occupants. Non seulement sa suspension est la

meilleure amie de vos vertèbres, mais en plus, le contrôle du roulis, supérieur à celui des deux concurrentes, permet d'éviter les contorsions du buste dans les virages. Ajoutez à cela des commandes parfaitement huilées, d'une totale souplesse, une direction non assistée mais très démultipliée, un bruit moteur délicat et vous obtenez une voiture qui se savoure sans fatigue sur de très longues distances.

La 504 Ti, c'est aussi une finition spécifique haut de gamme, à l'image de cet intérieur en tissu velouté ou bien de la sellerie cuir très prisée à l'époque. A l'instar aussi du toit ouvrant mécanique, du dégivrage arrière et du compte-tours montés en série, ou encore des glaces avant électriques, d'abord en option, puis livrées d'office à partir de septembre 1975. Aujourd'hui, ces équipements font gentiment sourire, mais à l'époque, ils étaient l'apanage des voitures chères, celles qui n'étaient pas "données à tout le monde". ■

*Merci à Patrice Leclerc d'Orléans pour le prêt de son auto, à Jean-Pierre Lombard pour son aide, à l'Amicale 504 et aux Passionnés du Lion pour leur participation.*

L'énorme coffre de la 504 dispose d'un seuil de chargement placé assez haut. De ce point de vue, une R16 est nettement plus pratique.



C'est sous cet angle que la berline 504 révèle sa principale originalité stylistique: afin de ne pas prendre trop de distance visuelle avec les DS et R16, sans toutefois négliger la porte de malle chère à sa clientèle, Pininfarina a imaginé ces ailes tombantes formant un "pan brisé".



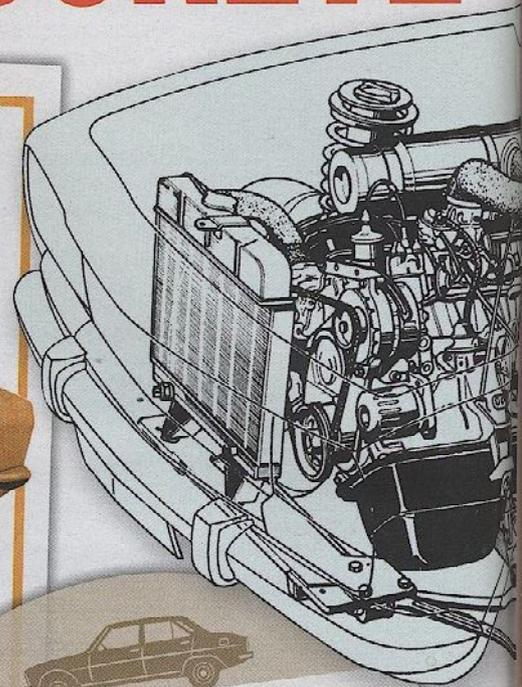


# L'AMBITION DISCRÈTE

**VOICI LA PEUGEOT 504**  
telle qu'elle sera cet été



L'ATELIER CLAUD, AU MOYEN DANS LE DOMAINE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES  
CONSTRUCTEURS EUROPÉENS. APRES LA RENAULT 16 TS, VOICI LA PEUGEOT 504  
QUI SERA NIEMTOC SUIVIE D'UNE FIAT (LA 130) ET D'UNE VOLKSWAGEN  
(LA NOUVELLE 1600). PROCHAIN MODELE ANNONCE POUR CET SITE : UNE



En mai 1968, le magazine Europe Auto dévoile les traits de la future berline sochaliennne.

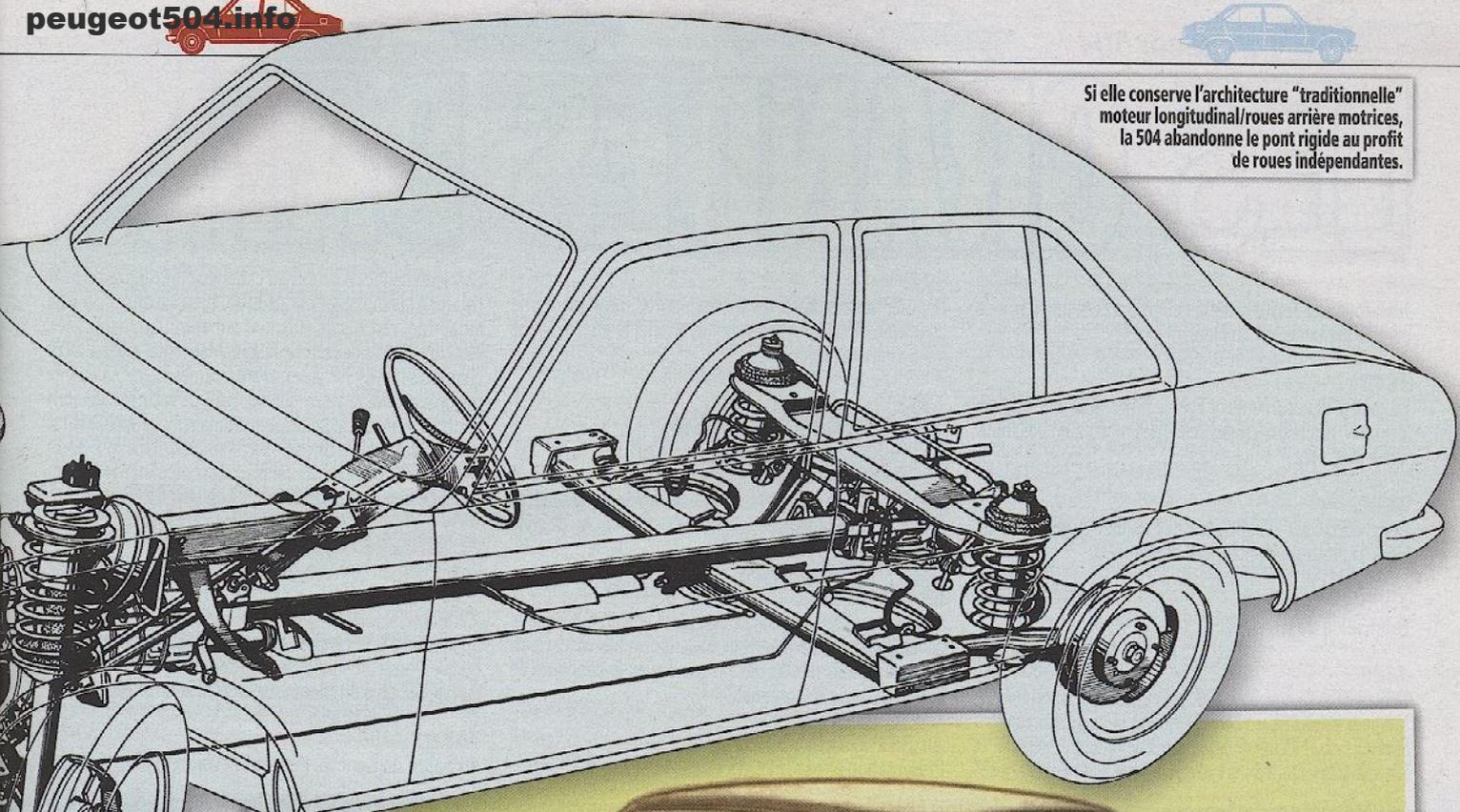
Durant les quinze années suivant la guerre, la clientèle a aspiré à posséder "sa" voiture, utile, bonne à tout faire, quelle que soit sa couleur ou la puissance de son moteur. Puis les Français se sont embourgeoisés et, dès le milieu des années 60, de nouvelles exigences ont commencé à naître: plus de confort, plus d'espace, plus de performances. C'est dans ce contexte qu'a débuté l'étude de la 504, une auto qui marquera de très nets progrès par rapport à la 404.

**M**onter en gamme sous la pression de constructeurs étrangers décidés à en offrir toujours plus pour le même prix. Monter en gamme afin de ne pas laisser l'anticonformiste Citroën DS 21, mais aussi l'audacieuse Renault 16 TS piétiner une 404 reléguée au rang d'antiquité malgré sa jeunesse. C'est dans un contexte d'urgence économique absolue que Peugeot a mis en chantier, en 1963, une voiture devant marquer une nette rupture avec tout ce qui s'était fait jusqu'alors dans la maison, si l'on excepte la petite 204, auto "grand public" destinée à conquérir un nouveau marché. Peugeot restant Peugeot, il est exclu, pour le plus conservateur des constructeurs français, de se permettre des audaces avec le haut de gamme. Ne parlons même pas d'excentricités. Sans surprise, la future berline devra conserver le moteur longitudinal et les roues arrière motrices tout en adoptant une ligne conventionnelle avec malle arrière. A l'image de la 404 qu'elle épaulera dans un

Dès sa sortie, la 504 sera déclinée en motorisation essence à carburateur ou, comme ici, avec une injection indirecte Kugelfischer.



Si elle conserve l'architecture "traditionnelle" moteur longitudinal/roues arrière motrices, la 504 abandonne le pont rigide au profit de roues indépendantes.



Sans doute choqué par le dessin de la malle arrière de la 504, le magazine L'Auto-Journal propose, dans son édition du 7 novembre 1968, "sa" vision esthétique de la nouvelle Peugeot. On note surtout l'arrière inspiré de la Fiat 124 Spider et les pare-chocs à bourrelet caoutchouc.

premier temps puis remplacera à terme, la 504 brillera par sa robustesse; elle devra rassurer des acheteurs peu enclins à s'aventurer sur un terrain hasardeux. Techniquement, la 504 doit donc intégrer de nombreuses avancées pour rattraper le déficit de modernité de la 404. Peugeot décide ainsi d'abandonner le pont arrière rigide afin d'adopter un dispositif type De Dion à roues indépendantes. D'autre part, le freinage est désormais confié à quatre disques assistés alors que le moteur, dérivé de celui de la 404 mais rehaussé à 1800 cm<sup>3</sup>, inscrit l'auto dans la catégorie au-dessus, celle des 10 CV. L'ensemble de ces arguments procure à la grande berline Peugeot les atouts nécessaires pour capter un marché intérieur impitoyable mais très lucratif. La ligne a également fait l'objet de tous les soins car c'est elle qui doit séduire l'œil en promouvant visuellement le modernisme de la 504. Elaborée par la maison Pininfarina à qui l'on doit déjà les 403 et 404, la 504 se présente comme une berline statutaire aux contours novateurs. De face, les phares ronds et les ailes saillantes sont abandonnés au profit de surfaces plus sobres et d'optiques trapézoïdales donnant un air agressif et très moderne à la voiture. Joliment appelée "les yeux de Sophia Loren" par quelques observateurs, cette coquette n'est pas l'œuvre des Italiens mais de l'équipe de Paul Bouvot,

le directeur du style maison, qui a travaillé en parallèle sur le projet. L'arrière, tracé chez Pininfarina, intègre une originalité de taille: cette pliure sur le couvercle de malle qui permet d'obtenir un profil à mi-chemin entre trois volumes et "bicorps". Peaufinée par les services d'essais durant le premier semestre 1968, celle qui se destinait à prendre son élan en juin de la même année est restée clouée au garage tout l'été en raison des événements sociaux du prin-

temps. Et pour cause : les cinq semaines de grèves n'ont pas fait que paralyser les usines, elles ont mécaniquement allongé les délais de livraison tout en retardant le lancement commercial. Après une présentation officielle en septembre et la livraison des tout premiers exemplaires, le démarrage commercial de la 504 n'aura véritablement lieu qu'au début de 1969. Mais cela valait le coup d'attendre! En effet, l'accueil reçu par la 504 est enthousiaste, les premiers essayeurs étant dithyrambiques au sujet de cette Peugeot "moderne". Bombardée dans la foulée Voiture de l'année 1969, la 504 a rendez-vous avec le succès et les usines, qui auront anticipé les livraisons, pourront fournir suffisamment pour satisfaire une demande dépassant les espérances les plus optimistes. Disponible en deux versions, carburateur ou injection, la 504 sera rapidement proposée en carrosseries longues et en camionnette, comme la 404, après avoir adopté un quatre cylindres diesel Indenor de nouvelle génération. Décliné en trois cylindrées, ce moteur contribuera, au même titre que la robustesse générale du véhicule, à bâtir la légende d'une voiture qui s'écoulera sur plusieurs continents à près de quatre millions d'exemplaires. A ce jour, la 504 reste la troisième Peugeot la plus vendue de l'Histoire. ■



Sur les premières photos de presse, la 504 est présentée avec un toit ouvrant qui sera disponible en option dès le lancement.





# LES GRANDES DATES

**1810**

Jean-Pierre et Jean-Frédéric Peugeot créent une fonderie dans le département du Doubs.

**1832**

La société devient Peugeot Frères Aînés. Elle fabrique des fourches, des ressorts, des scies, des marteaux, des moulins à café, etc.

**1876**

L'entreprise est rebaptisée Les Fils de Peugeot Frères. Usines autour de Montbéliard et Beaulieu.

**1885**

Fabrication de vélocipèdes.

**1889**

Débuts dans l'automobile avec la Peugeot Type 1, un tricycle à vapeur produit avec Léon Serpollet (4 exemplaires). Peu après cet essai, Peugeot fait le choix de l'énergie "pétrole" et lance la fabrication du quadricycle Type 2 (4 exemplaires).

**1939**

Premier moteur diesel sur la Peugeot 402. Seulement une trentaine d'exemplaires seront produits, la guerre ayant fait avorter ce projet.

**1963**

Début de l'étude qui aboutira à la 504.

**1964**

Présentation, au directoire Peugeot, des deux maquettes à l'échelle 1 de la 504 réalisées l'une par le bureau de style Peugeot, l'autre par Pininfarina.

**22 AVRIL 1966**

Signature d'un accord entre Peugeot et Renault pour le développement de pièces et d'équipements utilisés en commun (notamment des moteurs avec le concours de la Française de Mécanique).

**12 SEPTEMBRE 1968**

Présentation officielle de la **Peugeot 504**.

Six teintes sont présentes au catalogue lors du lancement (blanc Alaska, beige céramique, bleu Caraïbes, rouge amarante, vert fusain et le noir sur commande spéciale). Moteurs dérivés de ceux de la 404: bloc fonte, culasse alu à chambres hémisphériques, arbre à cames latéral, cylindrée majorée à 1798 cm<sup>3</sup> par allongement de la course (81 mm contre 73 mm). Deux alimentations sont proposées: un carburateur simple corps Solex 34 (moteur type XM, 82 ch DIN à 5500 tr/mn) ou une injection mécanique Kugelfischer (moteur type XM KF6, 97 ch DIN à 5600 tr/mn).

**31 DÉCEMBRE 1968**

Production des premiers mois de 1968: 10713 exemplaires.

**FÉVRIER 1969**

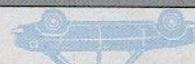
Apparition d'une **version automatique** à convertisseur de couple hydrocinétique, sélecteur sous le volant et affichage du rapport dans un cadran sur la colonne de direction.

**MARS 1969**

Au Salon de Genève, Peugeot dévoile un **coupé et un**



Les premières versions de la 504 sont reconnaissables à leurs feux de stationnement sur les ailes avant.



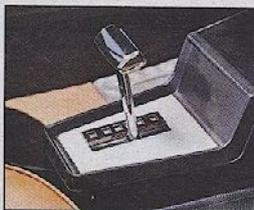


Le cabriolet et le coupé sont présentés simultanément. Contrairement à ces déclinaisons de la 404, ils ne reprennent rien de la berline.



**SEPTEMBRE 1969**

Tous modèles : suppression des feux de stationnement sur les ailes avant, nouveau volant sur berlines, antivol de direction désormais monté directement dans la colonne au niveau de la commande de clignotants. Sur la planche de bord, adjonction d'un témoin d'allumage des feux, d'un voyant alertant du manque éventuel de liquide de freins, mais aussi d'un oubli de desserrage du frein à main. Ajout d'une tablette porte-paquets sous la planche de bord et d'un jonc enjoliveur en remplacement du large bandeau d'inox qui encadrait jusqu'alors la plaque minéralogique arrière. Sur la berline automatique, la commande du sélecteur de vitesses est désormais au plancher sur une console centrale.



Dès septembre 1969, la commande de boîte auto passe au plancher, sur une console centrale.

**NOVEMBRE 1969**

Début de l'exportation aux Etats-Unis avec une teinte supplémentaire au nuancier (bleu clair métallisé).

**cabriolet 504** dessinés, carrossés et habillés chez Pininfarina. Contrairement à ce qui avait été réalisé avec la 404, le carrossier italien n'a pas repris le dessin de la berline, réduisant même l'empattement de 19 cm et la longueur hors-tout de 13 cm. Phares et feux arrière spécifiques, intérieur avec planche de bord et volant dessinés spécialement pour ces dérivés, levier de vitesse au plancher, sens d'ouverture du capot inversé par rapport à la berline. Mécaniquement, les coupés et cabriolets reçoivent le moteur XM KF6, 1 796 cm<sup>3</sup> à injection de 97 ch DIN (10 CV fiscaux) et, grâce à une démultiplication finale allongée, ils atteignent la vitesse de 175 km/h. Tarifs de 23 000 F pour le cabriolet et 24 000 F pour le coupé, à comparer avec les 15 200 F d'une berline à boîte auto. Quatre teintes uniquement pour le premier millésime (blanc Arosa, bleu vert métallisé, gris métallisé, rouge andalou).

La 504 est élue Voiture de l'année 1969.



levier et non plus par gâchette, éclairage du vide-poches, des commandes de chauffage et de l'allume-cigare.

Berline Injection, coupé, cabriolet : option boîte automatique ZF.

Coupé, cabriolet : compte-tours en remplacement de la pendule qui migre au milieu de la planche de bord. Compteur de vitesses gradué jusqu'à 200 km/h au lieu de 180, console centrale modifiée (cendrier positionné dans l'axe, allume-cigare déplacé sous la plaque autoradio). De part et d'autre prennent place un interrupteur de lunette arrière chauffante (uniquement sur le coupé) et un emplacement pour un interrupteur supplémentaire.

**AVRIL 1971**

Nouvelles versions longues : deux **breaks** (type 504 D11), une **Familiale** (504 F11 et 504 F20) et une **Commerciale** (504 E20). Le break Super Luxe est doté des mêmes finitions que la berline et reçoit une banquette arrière rabattable avec dossier en acajou stratifié, le plancher de charge étant également recouvert d'acajou. Il est uniquement proposé dans des teintes métallisées (gris clair, vert, beige et bleu clair). Le break 504 "normal" est également pourvu des finitions de la berline, mais son plancher de charge est simplement recouvert de simili ; ses coloris de carrosserie sont opaques (vert empire, sable, bordeaux, bleu pastel, bleu nuit et blanc Alaska). Disponible dans les mêmes teintes, la Familiale reçoit une troisième banquette amovible permettant d'accueillir deux passagers supplémentaires (sept au total). Enfin, la Commerciale est

En avril 1971, les versions longues font leur apparition.



**FIN 1969**

La 504 a connu un démarrage commercial tonitruant : le cap des 100 000 exemplaires annuels est franchi dès la première année pleine avec 102 428 berlines, 1 135 coupés et 800 cabriolets.

**MARS 1970**

Toutes berlines : la teinte algue marine est remplacée par le bleu pastel. Deux couleurs s'ajoutent au nuancier des modèles export USA (gris clair métallisé et vert métallisé).

**AVRIL 1970**

Tous modèles : ceintures de sécurité en série aux places avant. Toutes berlines : ajout d'une protection en caoutchouc sur la lame de pare-chocs centrale arrière.

**SEPTEMBRE 1970**

Introduction d'une berline diesel : motorisation type XC 90 à injection différée (2 112 cm<sup>3</sup>, 65 ch DIN à 4 500 tr/mn), étagement de boîte différent des versions essence, rapport de pont identique aux berlines à carburateur.

Berline essence : nouveau moteur 1971 cm<sup>3</sup> à carburateur double corps (type XN 1) développant 93 ch DIN à 5 200 tr/mn ou à injection indirecte Kugelfischer (type XN 2, 104 ch DIN au même régime).

Tous modèles : pompe de lave-glace électrique par commande indexée couplée avec le commutateur d'éclairage (auparavant, commande au pied) ; levier de frein à main désormais remboursé, déverrouillage par rotation du

reconnaisable à ses phares ronds, son absence de butoirs de pare-chocs, sa planche de bord et son volant de 304 ainsi qu'à sa sellerie en simili expansé. Elle est équipée d'une banquette arrière rabattable et offre cinq places assises. Cette version n'est vendue qu'en quatre coloris (sable, bordeaux, bleu pastel, blanc Alaska). Au niveau des motorisations, la Familiale peut être équipée du moteur essence ou du diesel XC 90 de la berline. La Commerciale doit se contenter, au choix, du XM essence 1 796 cm<sup>3</sup> ramené à 73 ch DIN à 5 000 tr/mn ou du diesel XD 88 (1 948 cm<sup>3</sup>, 53,5 ch DIN à 4 500 tr/mn). Le break est exclusivement livré avec le moteur de la berline essence. Mécaniquement, toutes ces variantes longues sont dotées d'un essieu arrière rigide couplé à des ressorts hélicoïdaux alors que sur la Commerciale, la paire d'amortisseurs arrière est durcie.



La déclinaison Super Luxe du break propose un habillage de coffre en acajou stratifié.





# LES SIÈGES ET HABITACLES



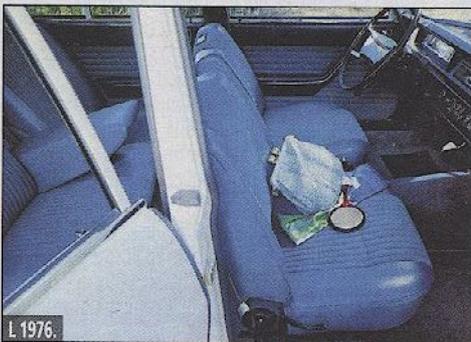
1969.



1970.



Berline 1973.



L 1976.



GL 1976.



Ti option cuir 1976.

## JUILLET 1971

Toutes versions: la commande de frein à main est déplacée entre les sièges avant.

## SEPTEMBRE 1971

Tous modèles: avertisseur commandé par le levier des clignotants, disparition des commandes situées sur le volant. Toutes berlines: extracteurs d'air ajoutés sur les panneaux de custodes, suppression de la protection en caoutchouc sur la lame centrale de pare-chocs arrière, ajout d'une tablette porte-paquets sous la planche de bord côté gauche (également sur Familiale et breaks), lunette arrière dégivrante disponible en option (également sur Familiale et breaks).

Berline Injection: compte-tours en remplacement de la montre déplacée au milieu de la planche de bord (idem coupé et cabriolet). Apparition de l'option vitres électriques.

Cabriolet, coupé: entourage de pendulette désormais noir, lunette arrière dégivrante de série (sur coupé).

## MAI 1972

Commerciale: mêmes phares que les autres modèles.

## ÉTÉ 1972

Cabriolet, coupé: suppression de l'option boîte automatique.

## SEPTEMBRE 1972

Toutes versions: nouvelle découpe des glaces de portières avant (ajout d'un petit triangle dans le coin avant de la vitre). Toutes berlines: abandon de la commande des vitesses au volant au profit d'un levier au plancher sur une console qui fait également office de vide-poches. Accrochages de ceintures et levier de frein à main inédits. Le cendrier arrière est désormais disposé verticalement. A l'arrière, ancrages de ceintures de sécurité de série.

Berlines automatiques: console sur laquelle se trouve le levier identique à celui des versions à boîte mécanique.



A partir du millésime 1973, toutes les berlines reçoivent un levier de vitesse au plancher.

Berline injection: monogramme "Ti" sur la jupe arrière en remplacement de la précédente inscription "Injection". Toit ouvrant et lunette arrière chauffante de série.

Breaks, Familiale, Commerciale: mêmes modifications que berlines, sauf la commande des vitesses qui reste au volant. Cabriolets, coupés: modification du levier de frein à main.

## FIN 1972

Pour la première fois, la production annuelle dépasse les 200 000 exemplaires avec 163 854 berlines, 32 490 breaks, 4 058 coupés et 992 cabriolets assemblés.

## JANVIER 1973

Présentation de l'**ambulance 504** (type 504 H) réalisée sur une base de Familiale avec un habitacle allongé de 8 cm et équipée d'une rehausse de pavillon en polyester ainsi que d'un hayon arrière en deux parties, celle du bas formant une tablette. Moteurs disponibles: XN 1 essence (1 971 cm<sup>3</sup>, 93 ch DIN) avec boîte mécanique ou automatique, ou XD 90 diesel (2 112 cm<sup>3</sup>, 58,5 ch DIN).

## AVRIL 1973

Nouvelle dénomination: la berline 504 normale devient 504 GL.

Nouvelle **504 L**: version simplifiée de la berline avec pare-chocs sans butoirs, entourages de glaces couleur carrosserie, monogramme "L" ou "L Diesel" sur la jupe arrière, tableau de bord de 304 sur une planche de bord de Commerciale, vitesses au volant et pont arrière rigide. Deux motorisations: 1 796 cm<sup>3</sup> essence de 79 ch DIN à 5 100 tr/mn et 1 948 cm<sup>3</sup> diesel de 56 ch DIN à 4 500 tr/mn.

## SEPTEMBRE 1973

Toutes berlines: les feux de recul intégrés aux cabochons deviennent blancs.

504 L: lunette arrière dégivrante en option.

504 GL, Break, Familiale: lunette arrière dégivrante de série.

GL, Ti: grille des vitesses gravée sur le pommeau.

Ti à boîte auto: ceintures de sécurité avant à enrouleurs.

Tous modèles diesel: témoin de température d'eau.

Berlines et Familiale diesel: préchauffage moteur, ralenti accéléré et commande de stop s'actionnent désormais depuis la clé de contact. En conséquence, la commande

manuelle de stop et de préchauffage ainsi que celle de ralenti accéléré sont supprimées.

Commerciale: même calandre que berlines et breaks, lunette arrière dégivrante en option.

## SEPTEMBRE 1974

Tous modèles: poignées de portes encastrées, blocs clignotants/feux de position entièrement blancs; ceintures de sécurité à un seul point d'ancrage au lieu de deux sur les montants de portes, accrochage central par brins séparés; feux de détresse en série; soufflet du levier de vitesse en caoutchouc, bande adhésive réfléchissante sur la tranche des portes; nouveau dessin des commandes de lève-vitres (type 304), garniture de pavillon blanche, face supérieure des pare-soleil de couleur blanche.

Tous modèles sauf L: nouveau volant de direction; jantes dotées d'ajours plus grands; phares à iode.

L: tablette sous la planche de bord côté passager.

Berline GL essence: modifications sur la culasse, les pistons, la distribution et les tubulures; carburateur à starter automatique; commande automatique du réchauffage de l'air d'admission (l'ensemble de ces modifications est consécutif à l'entrée en vigueur de nouvelles normes antipollution).

Breaks toutes versions: mêmes modifications que sur les berlines + deux équilibrateurs à pistons pneumatiques maintenant le hayon en position levée.

Familiale: sorties d'air sur les montants de custodes.

Commerciale: reprise de l'ancienne calandre à barrettes.

Coupé, cabriolet: moteur 1 971 cm<sup>3</sup> supprimé. Nouveau bloc V6 PRV 2 664 cm<sup>3</sup> de 136 ch, 15 CV fiscaux; direction assistée de série; calandre en plastique noir style 304, nouveaux projecteurs rec-

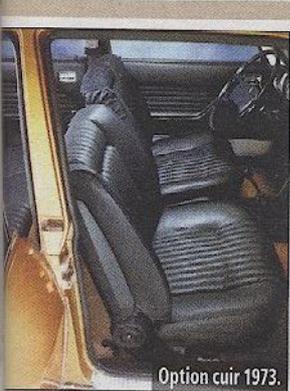


Les ceintures à enrouleur AV font leur apparition sur la Ti automatique en 1974.



Les poignées encastrées, dites "à palette", ont débarqué avec l'année modèle 1975.





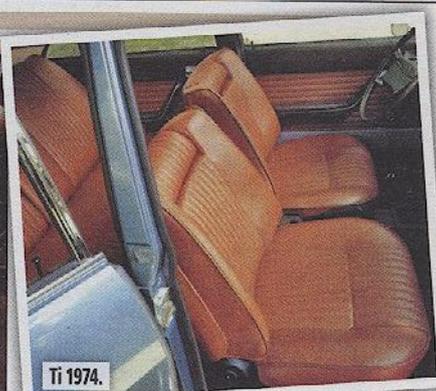
Option cuir 1973.



L 1974.



GL 1974.



Ti 1974.



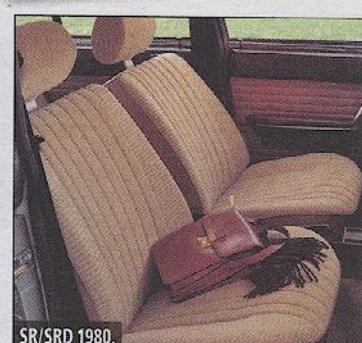
L 1977.



GL 1977.



GR/GRD 1980.



SR/SRD 1980.

Archives Peugeot



La 504 ambulance est réalisée sur une base de Familiale allongée de 8 cm.



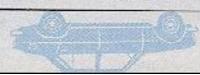
Avec le millésime 1974, les feux de recul intégrés aux feux AR deviennent blancs.



Apparue en avril 1973, la 504 L se reconnaît à ses pare-chocs sans butoirs.



Comme les autres versions, la Ti adopte des blocs clignotants/feux de position entièrement blancs pour le millésime 1975.

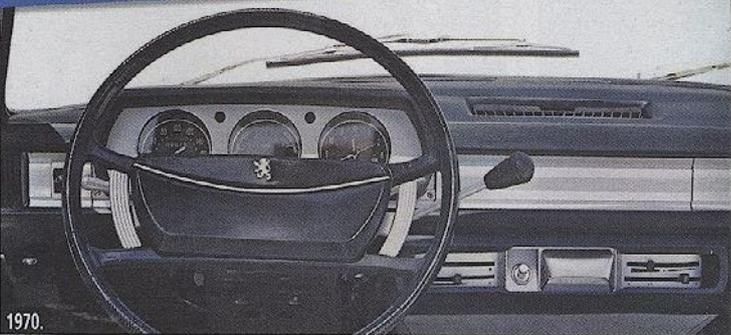




# LES TABLEAUX DE BORD



1969.



1970.



1973.



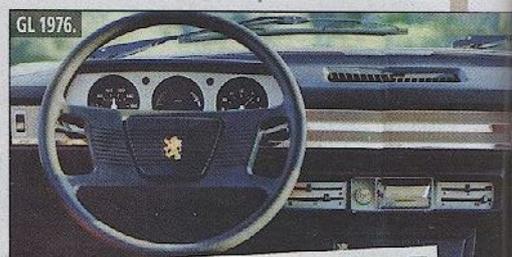
L 1974.



GL 1974.



Commerciale 1974.



GL 1976.



GR 1980.



Coupé et cabriolet 1976.

Archives Peugeot

En septembre 1974, les tout nouveaux coupés et cabriolets V6 s'identifient à leurs optiques spécifiques.



Archives Peugeot

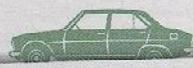
Si le coffre d'une GL ou Ti engloutit 546 dm<sup>3</sup>, celui d'une L se contente de 459 dm<sup>3</sup>.

Entre 1976 et 1980, le coupé 504 V6 s'illustrera dans de nombreux rallyes africains.



Archives Peugeot





tangulaires et feux arrière revisités; butoirs de pare-chocs amincis, jantes redessinées, sigle V6 stylisé sur le couvercle de malle arrière; suspension à flexibilité modifiée, diamètre de la barre stabilisatrice arrière réduit de 3 mm (23 mm au lieu de 26), freinage revu (disques avant ventilés, double circuit, frein à main à réglage automatique sur les disques arrière), rapports de boîte modifiés. Appuis-tête de série, ceintures avant à enrouleur, points d'ancrage arrière pour ceintures, compteur gradué jusqu'à 220, déflecteurs actionnés par une molette, option glaces teintées.

**DÉCEMBRE 1974**

Coupés: option boîte automatique GM 407.

**MARS 1975**

Tous modèles: double circuit de freinage.

**MAI 1975**

Arrêt de fabrication des berlines 404.

**SEPTEMBRE 1975**

Berline L: suppression des baguettes de calandre, lunette arrière chauffante de série, sièges à sept côtes au lieu de douze, pendulette avec chiffres des heures, ceintures à enrouleurs disponibles en option.

Sur moteurs essence: corps du filtre à air en plastique et non plus métallique, dispositif de réchauffage de l'air d'admission, nouveau carburateur Solex 34 BICSA3.

Berline GL: sièges à sept côtes au lieu de douze avec flancs en tissu (non plus en simili), ceintures à enrouleur de série. Ti: glaces avant électriques en série, pendulette identique L, sièges identiques à la berline GL.

Coupés, cabriolets: pendulette commune aux L, roue de secours sous le coffre (accessible depuis l'extérieur), réservoir d'essence implanté au-dessus de l'essieu arrière.

Familiale: sièges avant et ceintures identiques à berline GL, console ajoutée entre les sièges avant, nouveau garnissage du volume arrière.

Disparition des dénominations Commerciale, break et break Super Luxe (désormais break L et break GL).

Break L: finitions de la précédente Commerciale, calandre noire, ceintures et volant de berline L, enjoliveurs de gouttières, rétroviseurs chromés; sièges à sept côtes; lunette arrière chauffante; allume-cigare au tableau de bord, console entre les sièges avant, portes munies d'accoudoirs, nouveau garnissage latéral du volume arrière.

Break GL: équivalent au précédent break Super Luxe avec nouvelles finitions de la berline GL, sauf le garnissage en simili au lieu du tissu; console centrale et garnissages arrière identiques à Break L.



D'abord au tableau de bord (ici en 1973)...

Archives Peugeot



Archives Peugeot

... les commandes de vitres électriques passeront sur la console centrale en 1976.



Archives Peugeot

Les calandres du millésime 1977 adoptent deux fines baguettes chromées.

**DÉCEMBRE 1975**

Apparition d'un modèle réservé à l'administration et à l'export: le type 504 M71, une berline avec moteur XC7 et rapport de pont raccourci, garnitures en drap ou simili, finitions L ou GL sans toit ouvrant.

**SEPTEMBRE 1976**

Tous modèles: plaque constructeur indiquant l'année de fabrication; carburateurs ou pompes à injection réputés indéréglables (lettre A placée avant la série du chiffre sur carbu; repère A6 au lieu de A5 sur la pompe); éclairage de coffre commandé par l'ouverture du couvercle sur berlines, interrupteur de signal de détresse désormais sur la planche de bord, commodo de commande groupée d'éclairage/essuie-glaces/lave-glace fonctionnant par rotation. Tous modèles sauf coupé, cabriolet, L: nouveau motif de garnitures de portes, décor de calandre revisité avec lion stylisé et deux fines baguettes façon chrome. Berline GL: puissance du moteur essence portée à 96 ch DIN au lieu de 93; nouveau moteur diesel type XD 2, 2304 cm<sup>3</sup>, 70 ch DIN, 9 CV fiscaux. Ti: direction assistée de série. Breaks L, GL et Familiale: prééquipement pour essuie-glace de hayon. Coupé: glaces teintées de série.

**FÉVRIER 1977**

Familiale diesel et ambulance diesel: remplacement du moteur XD 90 de 65 ch par le XD 2 de 70 ch.

**SEPTEMBRE 1977**

Tous modèles: protections de bas de marches en plastique noir, prise diagnostic dans le compartiment moteur sur modèles essence à boîte mécanique.

Berlines diesel: nouvelles appellations LD et GLD (cartouche à gauche de la plaque d'immatriculation arrière) suivant finition.

Berlines GL, GLD: freins arrière à tambours au lieu des disques.

Berlines GL et Ti, Familiale, Break GL: panneaux de portes peints dans le même ton que les garnitures avec vide-poches (sur portes avant) + garnitures arrière de couleur sur Familiale et Break.

Berline L, Break L: ceintures avant à enrouleur de série. Break L diesel: moteur XDP 90 de 2112 cm<sup>3</sup> (59 ch DIN à 4500 tr/mn) en remplacement du XDP 88 de 1948 cm<sup>3</sup>, commande de préchauffage et de ralenti automatique au lieu de manuelle (à gauche derrière le volant), commande d'arrêt désormais électrique (clé de contact) et non plus à câble.

Familiale diesel: reçoit le moteur XD 2 de 2304 cm<sup>3</sup> (70 ch DIN à 4500 tr/mn).

Cabriolet: abandon du moteur V6.

Coupé, cabriolet: moteur 1971 cm<sup>3</sup> à injection (11 CV fiscaux).

Coupé: maintien du moteur V6 désormais emprunté à la 604 Ti (144 ch DIN, alimentation par injection), boîte cinq vitesses, nouvelles jantes en tôle chaussées de pneus Michelin TRX, rétroviseur extérieur agrandi, volant à large moyeu central en mousse, milieu des garnitures de portes assorti à la sellerie.

**SEPTEMBRE 1978**

Tous modèles: ceintures de sécurité arrière, nouvelle pédale d'accélérateur suspendue, rétroviseurs extérieurs chromés, le réglage longitudinal des sièges avant se fait par un levier transversal et des glissières.

L et LD: nouvelles appellations 504 et 504 D, dotées d'un tableau de bord redessiné (style 305) avec tachymètre central, vide-poches sur les portières avant, housses de sièges entièrement en tissu (au lieu de tissu et simili), volant rembourré, levier de vitesse au plancher. Butoirs de pare-chocs, roues et enjoliveurs de GL.

Berlines GL et Ti: monogramme arrière collé au lieu de clipsé, nouvel aménagement intérieur idem 504 et 504 D, adjonction de feux de recul.

Break 504 GL: levier de vitesse au plancher.

Break 504 Familial: idem break GL + banquette du milieu à trois assises au lieu de deux.

Coupé, cabriolet: ceintures arrière et monogramme V6 Ti à gauche du capot arrière sur coupé V6.

**MAI 1979**

Présentation de la berline 505 commercialisée en quatre versions: GR, SR, Ti, STi et proposée avec trois moteurs (9 CV diesel, 10 CV et 11 CV essence).

**JUILLET 1979**

Arrêt de fabrication des berlines GL, GLD et Ti. Nouvelles appellations: les berlines 504 et 504 D deviennent 504 GR et 504 GRD. Le break 504 GL devient 504 GR.

Nouveaux modèles 504 SR et SRD: équipement enrichi de série avec baguettes de caisse, toit ouvrant, encadrements de glaces chromés, pneus 175 SR 14; sièges avant avec garniture en drap uni et côtelé, appuis-tête aux sièges avant, pare-brise feuilleté et glaces teintées, phares à iode H4, lève-vitres avant électriques.

Tous modèles: suppression du monogramme sur capot avant et des deux fines baguettes de calandre (sauf pour breaks), nouveaux badges sur capot avant et panneau arrière façon faux relief, tableau de bord identique aux 504 et 504 D avec témoin de charge au lieu du voltmètre, rhéostat (éclairage et commandes de chauffage), essuie-glace avec fonction intermittente, vide-poches fermant à clé, poignées intérieures d'ouverture des portes en métal. Boîte à fusibles déplacée dans le compartiment moteur.

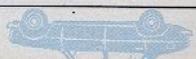
Toutes berlines: adoption du pont arrière rigide des breaks.

Break GR et Familiale: phares à iode H4, sièges de SR avec garniture en drap uni et côtelé, appuie-tête à l'avant.

Coupé, cabriolet: boîte 5 de série sur toutes versions, allumage transistorisé et témoin de température d'eau sur V6.

Suppression du monogramme 504 sur capot avant, dessin faux relief des badges sur capot arrière, écope de capot avant noire, calandre soulignée par deux baguettes chromées, pare-chocs type boucliers en résine couleur carrosserie (intégrant de nouveaux clignotants avant), glaces teintées bronze (sur coupés), habillage façon bois sur planche de bord et console, essuie-glaces à fonction intermittente, pendulette à affichage digital, sièges avec garnitures velours pied-de-poule (sur coupés).

Pour remplacer les 404 U, nouveaux utilitaires sur base 504: les camionnettes types U01 (essence) et U20



## LES CLUBS

- **Amicale 504**, T. 06 63 17 26 07, [www.amicale504.fr](http://www.amicale504.fr)
- **Le Club 504**, 6/8 rue Cannebière, 75012 Paris, [leclub504.com](http://leclub504.com)
- **Amicale 504 CC**, T. 03 89 79 91 48, [www.504.org](http://www.504.org)
- **L'Aventure Peugeot**, [www.laventurepeugeotcitroends.fr](http://www.laventurepeugeotcitroends.fr)
- **Les passionnés du Lion**, "Saury", 47400 Vares, T. 06 12 69 73 89.

(diesel) reprenant l'avant de la 504, l'arrière étant aménagé en plateau à ridelles pouvant recevoir arceaux et bêche. Phares avant ronds dans un carénage plastique. Livrables en châssis cabine à destination des carrossiers constructeurs. Moteur essence XC 7 ou diesel XD 88 (XD 90 pour l'export au Maroc). Tableau de bord simplifié (deux cadrans circulaires style 104), volant deux branches et levier de vitesse sous le volant.

### JUILLET 1980

Suppression de la berline "administration".  
Tous modèles : adoption d'éléments de 505 comme les sièges avant avec double ancrage ou le pommeau de levier de vitesse. Antivol dépourvu de position garage, clignotants avant orange (dans un second temps sur les pick-up). Berlines GR et SR : nouvelle évolution du moteur essence XM 7 dont la puissance s'établit désormais à 80 ch DIN à 5500 tr/mn (le rapport volumétrique passe de 7,5 à 8,8 : 1). Breaks : adoption du même moteur XM 7, mais puissance ramenée à 74 ch DIN à 5400 tr/mn.  
Tous moteurs essence : bobine à résistance thermo-régulatrice.  
Break GR et Familiale : lave-glace de lunette arrière en série. Break Familial diesel et GR diesel : nouvelle version du moteur XD 2 (70 ch DIN) + pompe à injection avec régulateur mini/maxi et tirette sur le dispositif de départ à froid. 504 U : nouveau type Mines (type V01 à moteur essence XM 7 ; type V20 diesel), hausse du PTC (1250 kg au lieu de 1100). Assistance de freinage, compensateur asservi à la charge, nouvelles garnitures de freins. Antivol sans position garage. Moteur diesel des V20 désormais doté d'un filtre à air sec.  
1980 voit les ventes s'effondrer avec seulement 99 924 berlines, 52 383 breaks, 508 coupés et 273 cabriolets écoulés.

### JUILLET 1981

Nouveaux modèles **Dangel 4x4** (construits dans les ateliers d'Henri Dangel) sur bases de breaks GR ou GRD et break Familial diesel ou essence. Versions dotées d'un châssis additionnel composé de deux longerons parallèles recevant une suspension avant renforcée à double triangulation (assiette rehaussée de 185 mm à l'AV et de 160 mm à l'AR), transmission à quatre roues motrices avec deux différentiels à glissement limité et une boîte de transfert à deux gammes synchronisées ; diamètre des disques de freins avant majoré, pneus 185 mm sur jantes 16" spécifiques. Dans un premier temps uniquement disponible en break avec finition GR, ensuite en Familiale.  
Toutes versions essence : montage d'un économètre (voyant lumineux avertissant le conducteur en cas de "pied lourd") situé à droite du tableau de bord.  
Berlines GRD, SRD : remplacement du moteur XD 2112 cm<sup>3</sup>, 65 ch DIN (8 CV) par le XD 2 de 70 ch DIN (9 CV) jusque-là réservé aux breaks GRD et Familiale diesel. Option boîte automatique ZF sur SRD.  
Coupé, cabriolet : nouveau tableau de bord à cinq cadrans ronds (compte-tours avec zone rouge, compteur gradué jusqu'à 220 km/h, manomètre de charge, température d'eau et jauge à essence), déplacement du cendrier devant le levier de vitesse (avec un allume-cigares), commande du

Sur les millésimes 1978, les baguettes chromées de la calandre et le monogramme 504 devant le capot ont disparu.



dégivrage arrière (coupé) déplacé sur le bas de la console, montre incorporée au plafonnier, levier de vitesse de 505. Coupé : nouvelles jantes alliage Amil avec pneus TRX de 190/65/390.  
Pick-up et châssis cabine : nouveaux freins à disques avant, articulations de pivots de fusées avant sans graisseurs, différentiel à glissement limité, pare-soleil passager. Désormais disponibles en finitions GR et GRD.

### JUILLET 1982

Fin de production des berlines SR et SRD, des breaks 504 essence et 504 diesel et des breaks GR essence et GR diesel. Ne subsistent que les pick-up et châssis cabine désormais disponibles avec le châssis et la transmission 4x4 Dangel sur bases "Entrepreneur" ou "Confort".

### JUIN 1983

Toutes les 504 (sauf pick-up) disparaissent du catalogue européen. Elles continuent d'être produites dans des usines étrangères à destination des marchés d'Afrique (essentiellement Kenya, Nigeria et Zimbabwe) et d'Amérique du Sud (notamment Argentine, Brésil et Mexique).

### 1985

La commercialisation du pick-up, disponible depuis peu en finitions Entrepreneur ou Confort, est officiellement stoppée en France.

### 1990

Pick-up et châssis cabine : remplacement du moteur XD par le XD 2.

### 1994

Restylage des berlines signé Pininfarina.

### 1995 ET 1996

Le pick-up est doté d'un tableau de bord et d'un bouclier avant issus du restylage "Argentine" de 1994.

### 1996

Fin de production des pick-up et châssis cabine pour l'export.

### 1998

Arrêt de fabrication en Argentine.

### 2001

Arrêt de fabrication au Kenya.

### FIN 2005

Arrêt de fabrication au Nigeria.

**Production totale : 3 680 439 exemplaires, dont 2 658 514 berlines, 650 132 breaks, 26 472 coupés, 8 185 cabriolets et 370 996 pick-up et châssis cabine (chiffres arrêtés au 31 décembre 2000). La 504 est le troisième plus gros succès de la marque après les 205 et 206.**



Les versions pick-up et châssis cabine seront les dernières 504 produites en Europe.

## LIRE AUSSI

### • Votre Auto n°26

Gazoline a édité, dans la série "Votre Auto", un ouvrage complet sur la Peugeot 504. Vous y retrouverez l'histoire du modèle, ses évolutions année par année ainsi que des conseils d'entretien. Disponible dans nos pages VPC ou sur [www.homemell-magazines.com](http://www.homemell-magazines.com)

### • Gazoline n°217

Redécouverte : Peugeot 504 2 litres carbu de 1971.

### • Gazoline n°267

Redécouverte : Peugeot 504 Cabriolet injection.



ELEGANCE VITAMINEE



La version 4x4 fabriquée par Dangel est lancée en juillet 1981.



Les versions diesel, ici une GRD de 1976, représenteront une part non négligeable des ventes de 504.

# CONSEILS D'ACHAT

**Avant de vous mettre en quête d'une Peugeot 504, suivez ces quelques conseils d'achat. Evidemment, ceux-ci ne se substituent pas aux recommandations des spécialistes des clubs (Amicale 504, Club 504, Amicale 504 CC) ni de professionnels de la restauration. Les cotes indicatives listées ci-après correspondent à des véhicules en bon état d'origine ou bien restaurés. Des autos en configuration "concours" peuvent justifier une dépense supérieure.**

## CARROSSERIE

Malgré sa robustesse légendaire, la 504 rouille, et pas qu'un peu. Sur les berlines et breaks, soyez attentifs aux entourages de lunette AR et de pare-brise, aux coins de pare-brise, aux bas de caisse, bords d'ailes AR, bas d'ailes AV, portes, jupe AR, pointe de malle AR (ou hayon) et fond de coffre, sans négliger les planchers. Dans le cas des coupés et cabriolets ferrés en Italie, on entre dans la catégorie des autos "biodégradables" n'ayant pas ou très peu fait l'objet de traitement anticorrosion. Pour faire simple, vérifiez tout, si possible sur un pont ou une fosse (une vieille pointe à tracer et un aimant sont indispensables) pour vous assurer que les soubassements, y compris les passages de roues et les pieds de caisse, n'ont pas été maquillés afin de passer le contrôle. Sur les cabriolets, contrôlez l'alignement des portières et leur capacité

à s'ouvrir et à se refermer sans contrainte. Le stock de pièces "propres" se raréfie, surtout s'agissant des coupés et cabriolets. Pour ces deux derniers, le prix des éléments de tôlerie en état peut atteindre des sommets. Pensez-y avant l'achat d'une auto "nécessitant quelques travaux".

## MOTEUR/BOÎTE/MÉCANIQUE

Robustesse à toute épreuve, qu'il s'agisse des 4 cylindres ou des V6. Les premiers cités ont toutefois une tendance à la surchauffe occasionnée par un entartrage du circuit de refroidissement. De fait, le remplacement du joint de culasse peut s'avérer nécessaire au bout de 100 000 km si le radiateur n'a pas été refait ou changé et si le circuit n'est pas propre. Le seul désagrément des V6 injection, par ailleurs très sympathiques à utiliser, peut provenir d'une défaillance du module d'allumage électronique. Qu'elles soient automatiques ou mécaniques, les boîtes de vitesses brillent par leur solidité, au même titre que les ponts et l'ensemble des transmissions. Soyez surtout attentifs à l'état des liaisons au sol (articulations, silentbloks, amortisseurs) car ces autos ont trop souvent été négligées passé un certain âge. Sans doute la rançon de leur robustesse ! Les pièces moteur sont nombreuses en occasion et les éléments neufs en boîte se trouvent encore en cherchant bien. Le département "pièces" de Peugeot Classic dispose d'un certain nombre de références. L'entretien mécanique d'une 504 n'est pas une difficulté. Seul bémol : la réfection de la pompe à injection Kugelfischer nécessite une certaine habitude.

## INTÉRIEUR

Malgré leur solide construction, les intérieurs de 504 sont victimes de l'usure du

temps et, souvent, d'une certaine négligence. Il ne reste plus grand-chose en stocks neufs, il faut donc se contenter de l'occasion. Les dérivés coupés et cabriolets disposent de garnitures, de planches de bord et d'éléments d'accastillage spécifiques que les possesseurs de ces merveilles mettent de côté depuis au moins 25 ans. La rareté de ces pièces, surtout en bon état, provoque une flambée des prix.

## NOTRE CONSEIL

Si vous êtes en quête d'une berline, d'une familiale ou d'un utilitaire, soyez patient et visez de préférence une auto dans son jus, très bien conservée, nécessitant une révision mécanique. Il en reste quelques-unes, même des pick-up ! Pour les coupés et les cabriolets, préférez une très belle restauration avec dossier photos et factures, quitte à y mettre le prix. Fuyez les autos incomplètes et/ou pourries, si ce n'est pour la pièce.

## COTATION

**Berline (1968 - 1969 feux de stationnement) :** 5500 euros.  
**Berline 504/L :** 3500 euros.  
**Berline GL :** 5000 euros.  
**Berlines GR/SR :** 4500 euros.  
**Berline diesel :** 3500 euros.  
**Berline Injection (1968 - 1969 feux de stationnement) :** 7000 euros.  
**Berline Injection :** 6500 euros.  
**Ti :** 7000 euros.  
**Coupé :** 12000 euros.  
**Coupé V6 :** 14000 euros.  
**Coupé V6 Ti :** 15000 euros.  
**Cabriolet 1,8 l :** 22500 euros.  
**Cabriolet (2 l) :** 25000 euros.  
**Cabriolet V6 :** 30000 euros.  
**Break/Familiale :** 4000 euros.  
**Commerciale :** 3500 euros.  
**Pick-up :** 4000 euros.  
**4x4 Dangel :** 7000 euros.

