

# AUTO SOUVENIR

**NOUVELLE FORMULE**

## EN VOITURE

### Si conviviale Peugeot 504 (1968)

**Cabriolets  
& coupés**  
**Alpine  
french touch**  
**Citroën  
1971**



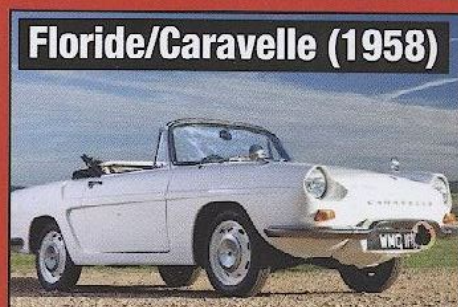
Peugeot 504



Citroën Mehari



Renault 6 (1968)



Floride/Caravelle (1958)

L 12530 - 20 - F - 5,90 € - RD



Imprimé en France

## Peugeot 504 (1968)



### SÉDUISANTE, FIABLE ET CONFORTABLE

La Peugeot 504 est une automobile de la marque Peugeot, de catégorie 10/11 CV, qui a été commercialisée en Europe entre 1968 et 1996.

**L**'histoire de la Peugeot 504 avait très mal débuté, car initialement prévue pour être présentée au printemps, sa sortie sera différée en raison d'événements qui paralyseront la France, mais aussi par une grève des salariés de Peugeot qui durera cinq semaines. Cette grève paralysera l'usine de fabrication de Sochaux où sera produit le véhicule. Ces événements sont ceux de mai 1968. Finalement, elle sera dévoilée quelques jours avant le Salon de Paris. Elle sera très bien accueillie par la presse et le public au point qu'il faudra attendre six mois au début de sa commercialisation pour en obtenir une. Dessinée par Pininfarina et le bureau de style de





Peugeot, sa silhouette se veut à la fois originale et rassurante. Conjuguant lignes tendues et fluide, son profil est marqué par la cassure brutale de sa malle arrière plutôt inhabituel sur une familiale de cette époque. Le dessin original des phares avant donne beaucoup de dynamisme et de caractère au véhicule

Sa production a cependant longtemps continué en Amérique du Sud et en Afrique où elle fut produite jusqu'en 2005. Reine de la piste grâce à sa robustesse légendaire, la 504 gagna à plusieurs reprises les principaux rallyes Africains (Safari, Maroc, Bandama). Finalement, elle a connu un

grand succès et a été produite à plus de 3,7 millions d'exemplaires sous diverses formes : berline, break, coupé, cabriolet (ces deux derniers dessinés par Pininfarina), pick-up, et même 4x4 Dangel. La 504 a remporté le Trophée Européen de la voiture de l'année en 1969.

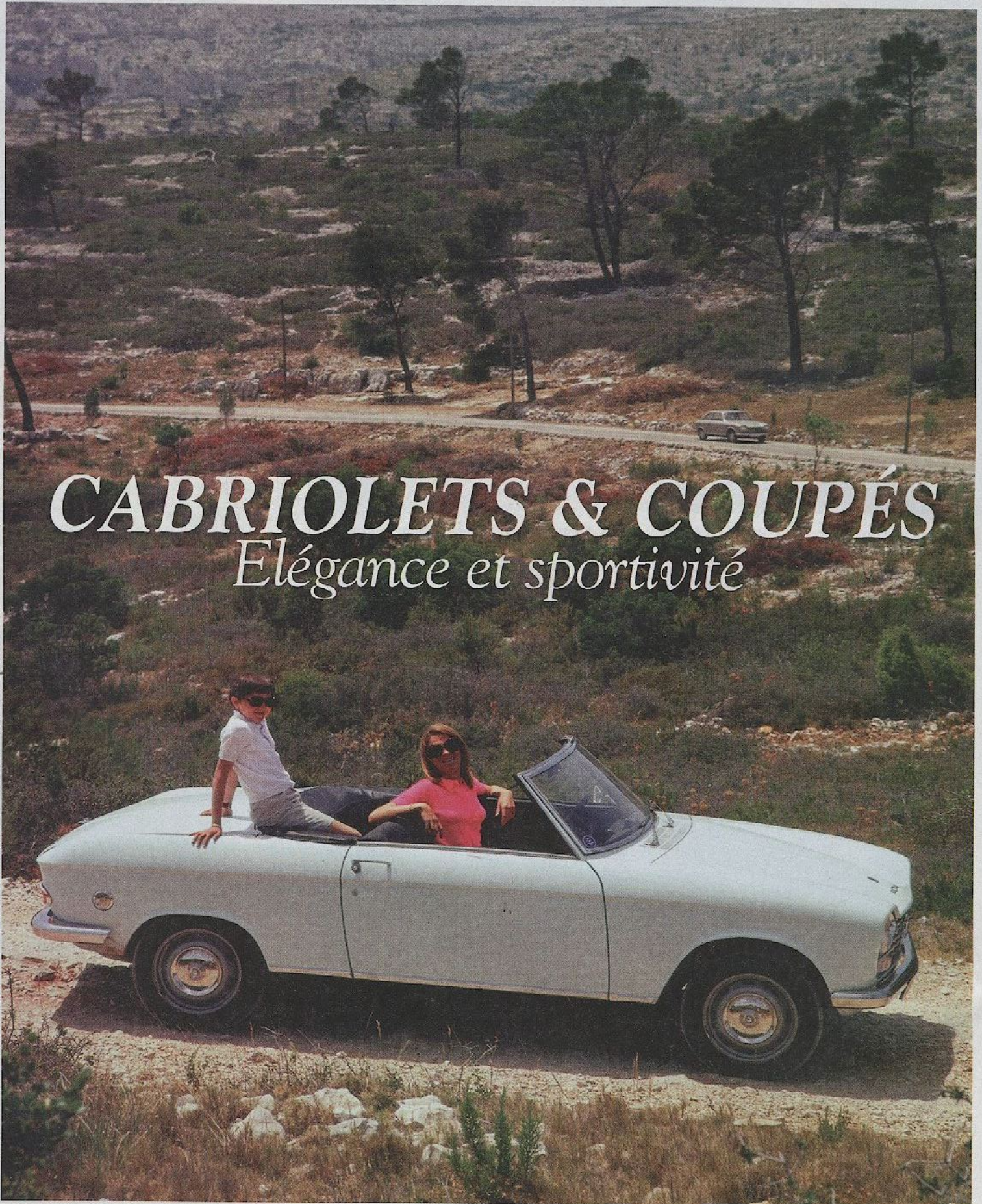
Elle reprend la base technique de la 404 (dont elle succède) à l'exception de sa suspension à quatre roues indépendantes, inédite chez Peugeot sur une propulsion et assez peu courante sur les berlines de grandes diffusions de l'époque.

La Peugeot 504 berline reprend les motorisations de sa devancière la Peugeot 404 le 1.8 alimenté

par carburateur ou injection qui développe toutefois des performances plus qu'honorables pour l'époque. Si l'innovation n'est pas son point fort, en revanche, elle fait la part belle au confort avec son habitacle spacieux et accueillant, meublé de sièges bien dessinés munis à l'avant d'appuie-têtes intégrés. Avec le temps, elle se révélera très fiable grâce à une mécanique infatigable !

Grâce à sa robustesse, la 504 a connu une longue carrière (produite en Afrique jusqu'en 2005). Les versions coupé et cabriolet, dessinées par Pininfarina, sont appréciés par les collectionneurs mais la cote de la berline grimpe à son tour...





# CABRIOLETS & COUPÉS

*Élégance et sportivité*

**L**ongue tradition que celle des coupés et cabriolet Peugeot : le premier coupé de la marque, le type 21, a été réalisé en 1898. Depuis les années trente, chaque modèle de la marque au Lion, ou presque, a été gratifié d'une version coupé et d'une décapotable (en torpédo, cabriolet ou berline découvrable). Au fil des décennies, ces voitures raffinées ont toujours manifesté une discrétion et un goût très sûr, qui en ont fait d'émérites représentantes de l'élégance française. Dès les années vingt, des cabriolets et dérivés sportifs sont présents aux deux extrémités de la gamme Peugeot, de la 5 CV type 172 R à la 18 CV sans soupapes type 174 S, en passant par la 9 CV type 177 M et la 12 CV Six.

Première Peugeot produite en très grande série, la 201 est disponible en cabriolet et coupé, tout comme la 301 qui, de plus, bénéficie d'un roadster équipé d'un spider et d'un pare-brise rabattable. La 401 peut aussi se prévaloir d'un large choix de carrosseries. Parmi celles-ci, un coach décapotable et un superbe roadster, auxquels s'ajoute le coup d'éclat de l'Eclipse. Coupé Cabriolet à toit en tôle rétractable électriquement l'Eclipse, fruit de l'imagination du styliste Georges Paulin, commercialisé par Peugeot en octobre 1934, il apparaît comme le premier coupé cabriolet de série de l'histoire.

Quant à la 601, haut de gamme doté d'un noble six cylindres, elle hérite de superbes carrosseries - coach Grand Luxe, roadster, cabriolet et Eclipse - qui s'illustreront dans les concours d'élégance très en vogue à cette époque. Le nouveau et élégant design «Fuseau Sochaux» ajoute à la séduction des modèles de la génération 402 à 202. Pas moins de quatre variantes «plaisir» caractérisent la 402 : coach, cabriolet quatre places, roadster et Eclipse, dont la commande du pavillon devient mécanique à partir de 1937. La gamme de la petite 202 s'étoffe en 1939 avec le lancement d'un joli cabriolet. Il sera repris au lendemain de la guerre et produit jusqu'à la fin de 1948.

La tradition des coupé et cabriolet se perpétue



403 cabriolet

après le conflit. De ligne très pure, le cabriolet 203 est lancé au Salon de Paris de 1951. A son élégance, il ajoute un équipement supérieur à celui de la berline, dont une sellerie en cuir. Avec une finition encore plus poussée, il sera baptisé Grand Luxe en 1954. Un coupé est intronisé un an après le cabriolet, dont le dessin du pavillon fait preuve d'originalité. Il disparaîtra du catalogue en avril 1954.

Pour le cabriolet 403 lancé au Salon de 1956, le Centre de style Peugeot a décliné la ligne de la berline dessinée par Pininfarina. L'habitacle est garni de cuir et les roues reçoivent en série des enjoliveurs à rayons. Réalisé dans les ateliers de La Garenne, mais avec un surcoût de 80 % par rapport à la berline, le modèle s'avère fort cher. Un hard top magnifiquement dessiné sera proposé au Salon 1959, son existence sera éphémère.

Egalement dessiné par Pininfarina, le cabriolet 404, révélé en 1961, est la première Peugeot à porter le logo du carrossier, la voiture étant assemblée dans ses ateliers de Turin. Contrairement au 403, ce

### COUPÉ CABRIOLET

*Le coupé cabriolet est une carrosserie automobile ouverte et découvrable grâce à un toit rigide escamotable dans le coffre, avec un pare-brise fixe, et des portes sans encadrement supérieur. Il peut être dérivé d'une berline ou d'un coupé. Ce type de véhicules existe depuis les années 1930.*

*Ce type de carrosserie est un sous-type du cabriolet. L'appellation «coupé cabriolet» est relativement récente et était à l'origine une appellation commerciale utilisée par Peugeot, d'abord pour la Peugeot 206 CC (d'où «CC»).*

*Les premières voitures de ce type sont dues au styliste et ingénieur autodidacte Georges Paulin (1902-1942) qui a développé vers 1932 le système appelé «Eclipse» qui équipera dans un premier temps une Hotchkiss (jamais commercialisée) puis une Lancia Belna, mais surtout les Peugeot 301 et Peugeot 601 puis Peugeot 401d et Peugeot 601d et enfin la célèbre Peugeot 402.*

*Paulin a déposé cinq brevets entre février 1931 et 1935. Ils concernaient le système Eclipse (marque déposée à son nom à l'époque) et prévoyaient que le mouvement du toit et du coffre serait assuré soit par des moteurs électriques (prototype Hotchkiss), des vérins pneumatiques et un compresseur (601 D) ou un mécanisme manuel (Lancia Belna). Le premier prototype construit fut une maquette échelle 1/10° d'une Rosalie Citroën. Elle fonctionnait avec des micromoteurs alimentés par des piles. Deux constructeurs obtinrent une licence : Lancia et Peugeot. La première copie (sauvage) fut réalisée par Chrysler (Le Baron) en 1941, la seconde par Ford.*

*Georges Paulin fut ensuite coopté par Bentley pour lequel il dessina quatre voitures. En 1939, il fut affecté aux études aérodynamiques de l'usine aéronautique militaire Kellner-Béchereau. Ce Résistant fut exécuté en 1942.*



201 cabriolet

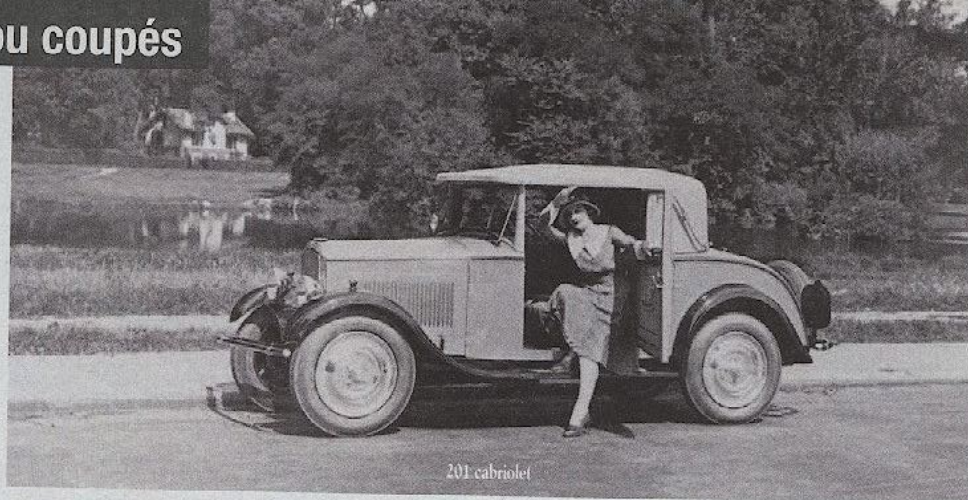
cabriolet ne partage aucun embouti commun avec la berline 404. Sa silhouette n'est pas sans évoquer les cabriolets Fiat 1500 et 1600 S du même créateur. Contrairement à son moteur à injection, qui offre 13 ch supplémentaires, au Salon de Genève de 1962. L'année suivante, Peugeot lance le coupé uniquement proposé avec le 1,6 litre à injection de 85 ch.

Création du bureau de style de la marque les coupés et cabriolet 204, intronisés au Salon de 1966, conservent la ligne générale de la berline (réalisée en collaboration avec Pininfarina) avec un empattement raccourci. Ils seront remplacés quatre ans plus tard par les cabriolet et coupé 304 qui, avec une puissance portée à 80 ch, deviendront 304 S en 1972. Quant au coupé 104, qui apparaît en 1973, son empattement court en fait essentiellement une petite voiture urbaine. Il est par ailleurs doté d'un volet arrière. Sa version ZS au moteur plus puissant (66 ch) lui donnera en 1975 des performances plus dignes de la route.

Les coupés et cabriolet 504 sont lancés de concert six mois après la berline. Mais mis à part l'ensemble mécanique, les deux voitures n'ont rien de commun avec cette dernière. L'empattement a été réduit de 19 centimètres et la voie arrière élargie de cinq. Quant à la motorisation, elle n'est proposée qu'en version à injection. Le talent de Pininfarina a fait de ces voitures de très séduisants modèles marqués par l'art italien. Il s'agit en fait de voitures nouvelles dotées d'un comportement routier spécifique. Elles bénéficieront ultérieurement du V6 de la future 604.

Au cours de la période récente, le coupé 406, également dû à Pininfarina, est souvent considéré comme l'un des plus élégants jamais proposés par Peugeot. Il a assurément été l'une des plus belles voitures de son époque.

En 2000, le lancement de la 206 CC à toit rétractable a constitué un événement historique pour la marque au Lion. Brillante descendante de l'Eclipse, invention visionnaire, la voituré en a représenté la version moderne et a fait école. Son prix très abordable lui a assuré un succès commercial considérable, jusqu'à devenir le cabriolet le plus vendu en Europe. Les actuelles 207 CC et 307 CC en assurent la relève.



201 cabriolet



201 B Berline

## **Retour en arrière** 201, UNE FAMILLE QUI VA AVOIR UNE SACREE DESCENDANCE !

La marque va réussir une excellente opération en lançant en 1930, un an avant la grande crise économique qui va toucher l'hexagone, une petite berline à la caisse fermée, reléguant les configurations roadster ou cabriolet pour les seuls loisirs...

Elle sera rapidement épaulée par la 301 en 1932, au châssis plus long que celui de la 201, aux roues AV indépendantes et au 4 cylindres de 1 465 cm<sup>3</sup>. En 1934, la firme décide de lancer simultanément les 401 et 601, façon de monter en gamme puisque la 401 est une 10 CV et sa grande sœur une 6 cylindres de 2 148 cm<sup>3</sup>.

Ces 2 modèles vont inaugurer en 1935 le fameux système «ECLIPSE» fourni par le carrossier POURTOUT : un toit rigide escamotable dans le coffre !

Mais c'est pour le millésime 1936 que le système



302 roadster 1937-1938



302 cabriolet Musée

## peugeot504.info

va vivre ses heures de gloire avec la présentation par l'intermédiaire de la 402 de la ligne «FUSEAU SOCHAUX».

Cette dernière est proposée simultanément en 4 versions découvrables en plus des berlines traditionnelles... On peut obtenir soit un roadster avec 3 places sur la banquette et 2 places dans un spider non protégé par la capote, soit un «cabriolet décapotable» qui a l'avantage de mettre tous les occupants de la voiture à l'abri (un coach 2 portes «décapsulé» en somme...).

L'Eclipse est quand à elle disponible en 2 versions : coupé 2/3 places et coach (châssis long) 5/6 places. Il est à noter que pour 1937, la commande du toit escamotable deviendra mécanique, les propriétaires ayant la fâcheuse «manie» de faire fonctionner la manœuvre du toit à tout va, et de mettre les 2 batteries de 6 volts «à genoux» en quelques jours !

La 201 quitte la scène la même année, remplacée par une 302 qui n'est qu'une 402 réduite dans toutes ses proportions, disponible seulement en berline et cabriolet.

### DISPARITION DU CABRIOLET 302

1938 voit la disparition (déjà !!) du cabriolet 302, la 402 est présentée en coach transformable, conservant ses montants latéraux...

La 202 apparaît en février et remplace une 302 à la carrière pour le moins éphémère !

Une berline 4 portes découvrable et un cabriolet 2 portes sont proposés à la clientèle.

**“La 402 «Eclipse» reste proposée mais l'arrivée de la deuxième guerre va vite mettre un terme à la production de voitures civiles...”**

En 1946, l'heure n'est plus au prestige, seule la 202 est reprise en berline découvrable et cabriolet et ce jusqu'en 1948, gagnant au passage des freins hydrauliques à la place de ces antiques câbles.

La 203 est présentée cette même année, en berline ou berline découvrable jusqu'en 1951 où arrivera sur le marché un véritable cabriolet à 2 portes.



### CE DERNIER RESTERA EN PRODUCTION JUSQU'À L'ARRIVÉE DU CABRIOLET 403 EN 1956...

Inutile de s'appesantir sur les lignes de la 403, les amateurs de séries policières américaines savent qu'elle a été popularisée au-delà de toute espérance par un célèbre inspecteur en gabardine ! Il est à noter que, bien qu'ayant la même mécanique que la berline du même nom, elle disposera d'un traitement intérieur et d'un choix de couleurs infiniment plus luxueux que cette dernière...

En 1961, Peugeot, associé à Pininfarina, présente la 404 coupé/cabriolet. Elle sera la première voiture à n'avoir AUCUN emboutis en commun avec la berline éponyme...

L'année 1967 salue l'apparition de la 204 coupé/cabriolet, à l'empattement beaucoup plus court que celui de la berline.

L'année suivante voit arriver la mise à la retraite de la 404... En effet, la 504 est présentée, et une version cabriolet va voir le jour en 69. Cette dernière sera toujours due au coup de crayon du célèbre designer italien et fabriquée dans ses

locaux de Turin.

En 1970, c'est au tour de la 204 de laisser la place à sa grande sœur 304, qui n'en diffère que par sa calandre, ses feux AV et AR ainsi que son levier de vitesses au plancher...

La gamme restera quasi inchangée jusqu'en 1975, qui verra l'apparition d'une 504 restylée et uniquement disponible avec le V6 PRV.

Les 304 tireront leur révérence la même année, malgré l'apparition en 73 d'une 304S, un peu plus puissante.

La 504 V6 n'ira pas au-delà de 1978 (977 voitures produites !) et la marque devra ressortir d'urgence le 4 cylindres à injection pour doper des ventes au plus bas !



Elle bénéficiera à nouveau d'un restyling en 1980 qui la fera «durer» jusqu'en juin 1983.

Bien qu'une version cabriolet de la 505 ait été envisagée (2 exemplaires construits), la production en série ne vit jamais le jour...

C'est ensuite 3 longues années de «traversée du désert» qui attendent les amateurs de cabriolets Peugeot... C'est à la 205 (qui a très probablement sauvé la firme de la disparition !) que reviendra en 1986 le soin de reprendre l'étendard laissé vacant.

On «scalpe» donc un coach 3 portes, tout en laissant un arceau de sécurité au niveau du montant central et l'on s'empresse de surfer sur la vague du succès de l'époque en y greffant le 1 588 cm<sup>3</sup> de 115 CV de la légendaire GTI...

## Retour de la mode cabriolet

La mode revenant au cabriolet, il n'est pas étonnant que la 306, présentée en 1993, hérite l'année suivante d'une version «Pininfarina», qui aura aussi pour mission de succéder à la 205, atteinte par la «limite d'âge»...

C'est enfin le retour à un véritable cabriolet, aux lignes fluides et sans arceau, en bref le digne héritier des 404 et 504... Le public ne s'y trompera pas en lui réservant le meilleur accueil jusqu'en 2002, où sera présenté au Mondial de Paris la 307 CC.

Devant les soucis que présentent une simple capote (peu solide en cas de choc, trop facile à voler ou à vandaliser), Peugeot présente en 2000 la 206 CC, en fait un retour «aux sources» de la marque, une réminiscence des fameuses Eclipses d'avant-guerre, mais avec une cinématique plus fiable et un coût de production (brevet Heuliez) infiniment moins élevé !

Là aussi, le succès est au rendez-vous !



403 cabriolet



203 découvrable, 1949



306 cabriolet 1999



403 cabriolet

### CONCLUSION

Peugeot semble aujourd'hui avoir trouvé la voie de la réussite avec ses cabriolets à toit rétractable, les chiffres de production en sont la preuve évidente...



## ACHETER UN CABRIOLET PEUGEOT

Si se procurer un 306 ou une 206 CC ne pose pas de gros problèmes, la prudence s'impose pour les modèles antérieurs...

205 : souvent usée jusqu'à la moelle ! Et malheureusement trop fréquemment «tunée» par le Jacky du coin...

Prévoyez une nouvelle capote (elle tiennent souvent avec du Chatterton !) et faites ATTENTION à la CTI : un moteur de 115 CV sur un train AV de CT 80 CV ! De plus, la rigidité n'était pas au rendez-vous... Préférez une CT voire une Junior, plus calme...

### LES 204/304/404/504

De deux choses l'une : soit elles ont été restaurées dans les règles de l'art et vous allez le payer au prix fort, soit elles baignent dans «leur jus» et vous n'êtes pas au bout de vos peines...

Pour être clair, ces modèles font partie des pires «nids à rouille» de toute la production mondiale !! Dans de telles conditions, une 504 même à 1 000 € sera une excellente affaire pour le vendeur ! A moins d'être carrossier/tôlier bien sûr...

### 203/403

De deux choses l'une : soit elles ont été restaurées, leur nombre explique leur cote... Rares sont les bases saines «à retaper»...

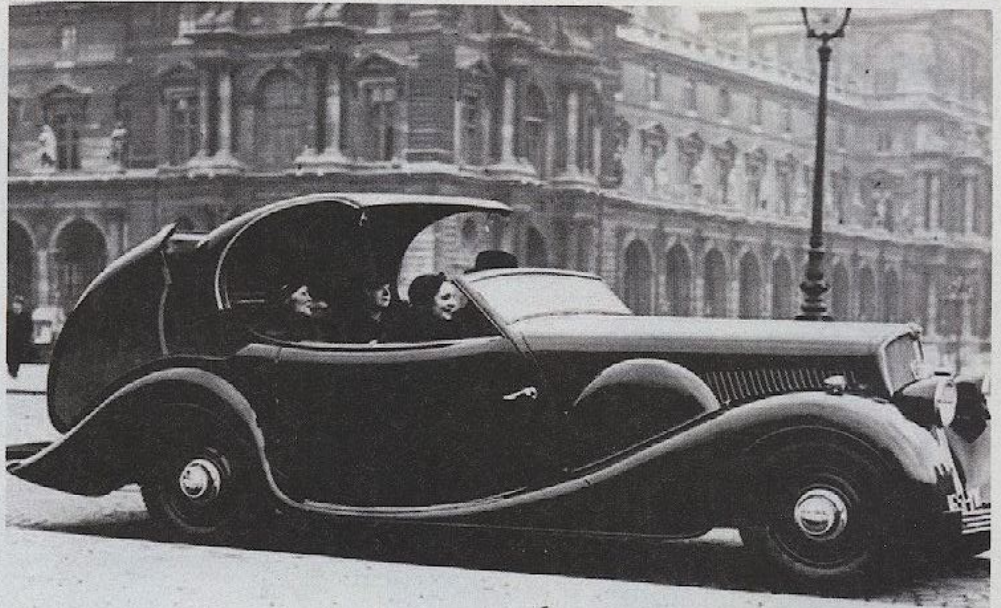
### 202

Peut-être reste-t-il une (ou deux ?) fond de grange disponible pour «pas trop cher»...

### 201/301/401/601/302/402

Voitures de Collection avec un «C» majuscule ! Une 402 «Eclipse» 1937 à toit électrique vous classe tout de suite parmi les grands de ce monde !

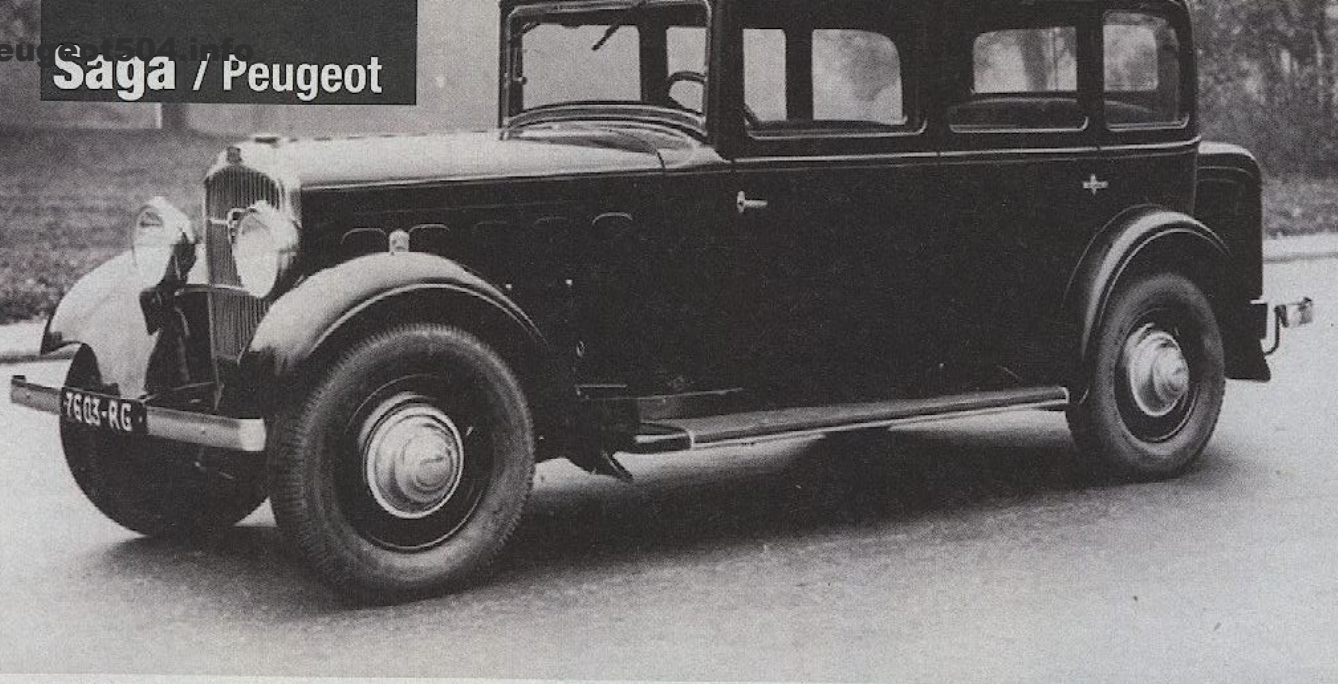
301 coupe/cabriolet 1936



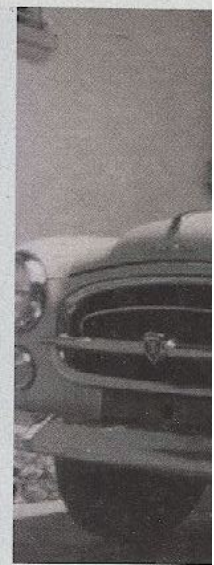
Cabriolet 601 Eclipse Pourtout, 1934



504 cabriolet



Taxi Type 301 de 1932 à 1938.



Plus rare, la 401D de 1935, sera, elle aussi commercialisée en taxi.



La Peugeot 203 sera, elle aussi, un excellent taxi parisien.



## DES AMIS SÛRS !

Après avoir pris quelque retard sur le marché des taxis par rapport à ses concurrents, Peugeot affirmera son incontestable suprématie à partir des années soixante grâce à ses motorisations diesel

C'est au cours de la seconde moitié des années trente que la marque au Lion commence à prendre sa vraie place sur ce marché, après le leadership de Citroën dans les années vingt et de Renault au début de la décennie suivante. Si la transformation de la 301 longue est proposée sur devis en 1934, la véritable offensive se fait l'année suivante avec la 401 DL. Modèle spécifique, la DLT (T pour taxi) reçoit de nombreux équipements adaptés à sa fonction : cloison de séparation avec vitre, siège chauffeur revêtu de cuir et cinq places dont deux strapontins à l'arrière pour les clients. De plus, comme les Renault KZ, le bas de la portière avant droite se replie, ce qui permet à cette

dernière de s'ouvrir à 180° sur l'aile. Le transport de bagages encombrants à côté du chauffeur est ainsi rendu possible. La voiture reçoit encore une batterie de 12 Volts pour mieux démarrer par temps froid. De nombreux taxis parisiens l'adoptent, qui bénéficient du chauffage et de la TSF. Construite en 1934 et 1935 à environ 1 800 exemplaires, la 401 DLT cède la place à la 402 LT en 1936.

Mieux motorisée - deux litres de 55 ch contre 1,7 litre de 44 ch - cette dernière va marcher sur les pas de sa devancière. Plusieurs milliers de taxis 402 sillonneront les rues de Paris et des grandes villes de province; sans oublier ce qui était alors les colonies. En 1938, Peugeot sortira une 402 B diesel au





La très célèbre Peugeot 504, véhicule préféré de nombreux taxis.

Peugeot 403.



Même aux États-Unis, peugeot imprètera son taxi type 505.



Taxi Peugeot 301 châssis long de 1934.

2,3 litres de 55 ch, dont un certain nombre d'exemplaires seront confiés à des chauffeurs de taxis. La guerre mettra un terme à l'expérimentation. Après le conflit, Peugeot est, avec la 403 D, le premier constructeur français à lancer une berline diesel en série. Le niveau sonore élevé de son moteur Indenor de 48 ch réserve pratiquement la voiture aux compagnies de taxis. Elle a d'ailleurs été lancée après que des modèles d'avant série aient été utilisés à Paris par ces dernières. C'est surtout avec la 404 D que le taxi Peugeot diesel va connaître son véritable essor. Les 504 et 505 lui emboîteront le pas qui permettront à la marque au Lion de prendre l'ascendant sur Renault et Citroën. Sochaux devient alors le leader incontesté du marché français du taxi. Il convient de souligner que, contrairement aux années trente, il ne s'agit pas de véhicules spécifiques, mais de voitures pratiquement identiques aux modèles de série. S'agissant des automobiles dédiées aux services publics, on ajoutera les breaks Peugeot (403, 404, 504 et suivants) qui ont servi de base à la réalisation d'ambulances, à côté des fourgons (D3A, D4A, J7, J9 et leurs successeurs) surtout utilisés à cette fonction. Sans parler de ceux largement acquis par la Gendarmerie et les différents services de police.

Le Pape Jean-Paul II a également roulé en Peugeot. Dans une 604 Linousine Heuliez lors de son voyage à Lisieux en 1980, ainsi que dans un pick-up 504, la «papamobile» de Sochaux. Spécialement



Affiche du plus célèbre film sur les taxis.

aménagé en 1980 (en deux exemplaires) par le Centre d'Etudes de La Garenne à l'occasion du voyage du Souverain Pontife en France en 1980 et 1988. Un exemplaire est exposé au Musée de L'Aventure Peugeot à Sochaux.

Enfin, il est impossible de refermer ce chapitre sans parler du taxi le plus célèbre de tous, celui du film avec Samy Naceri et Frédéric Dieffenthal et Bernard Farcy.