

AUTO Souvenir

LES ANNÉES TURBO

Vive la liberté !

Des voitures sans limites !

NOUVELLE FORMULE



Renault 5 Turbo

LA PETITE BOMBE

Sacrées sportives

UN CHARME RETRO !



Renault 21



Citroën 2CV



Peugeot 504 (1969)



Citroën GS (1971)





Séduisante, fiable et confortable

Avec ses lignes très Citroën, la «petite DS» est plébiscitée. Tout comme la suspension hydraulique, traditionnellement réservée aux voitures de luxe, qui est installée pour la première fois à bord d'une berline moyenne. Sa tenue de route est épatante et elle ne ressemble à rien de connu, y compris dans son tableau de bord avant-gardiste.

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. 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. 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 gagnera 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.”

Dessinée par Pininfarina et le bureau de style de Peugeot, sa silhouette se veut à la fois originale et rassurante. Conjuguant lignes tendues et fluides, son profil est marqué par la cassure brutale de sa malle arrière plutôt inhabituelle sur une familiale de cette époque. Le dessin original des phares avant donne beaucoup de

PEUGEOT 504 (1969)



dynamisme et de caractère au véhicule. 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'ap-

puie-têtes intégrés. Avec le temps, elle se révélera très fiable grâce à une mécanique infatigable !

PREMIER LAURIERS POUR LA PEUGEOT 504 BERLINE

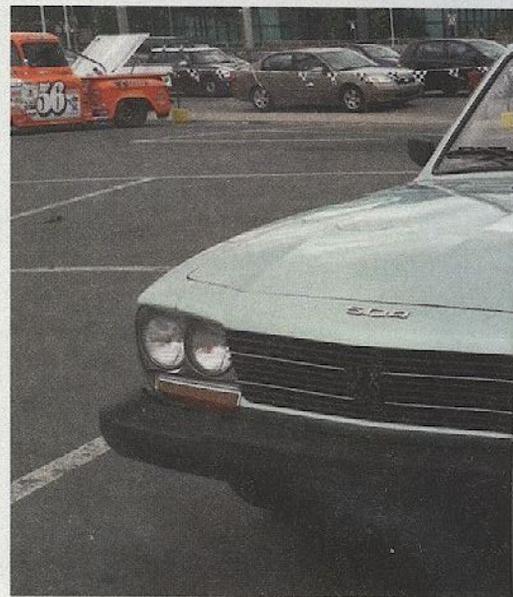
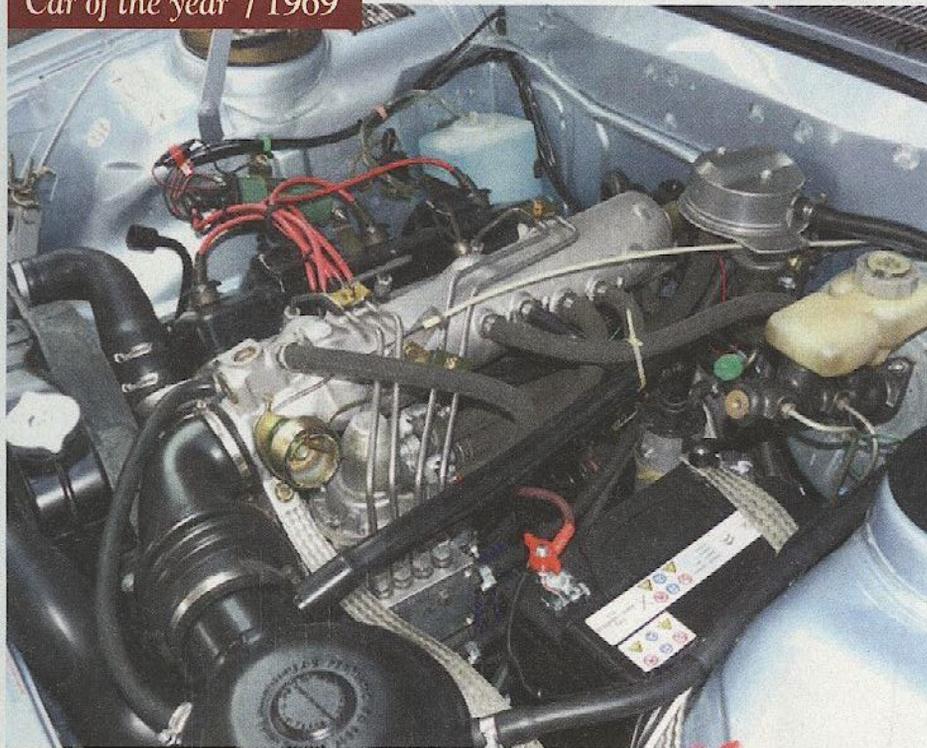
L'année 1969 voit la Peugeot 504 être élue voiture de l'année en surclassant ses deux rivales de l'époque, la BMW 2500 et l'Alfa Romeo 1750. En 1970 au Salon de Paris la motorisation de la Peugeot 504 berline évolue pour offrir des prestations plus dignes de son standing.

Elle hérite d'un moteur réalésé à deux litres qui développe 98 ch (162 km/h) dans sa ver-

sion à carburateur et 110 ch avec l'injection (173 km/h). Parallèlement, la 504 est proposée en motorisation diesel de 2,1 litres (75 ch). En 1975, la 504 berline s'offre un lifting. Nouvelle calandre, nouveaux phares avant et feux arrière. Evolution de l'équipement intérieur et amélioration technique.

En 1979, nouveau tableau de bord, levier de vitesses au plancher, butoirs de pare-chocs, jantes à crevés rectangulaires et d'un moteur 2.1D (504 D).

En juillet 1983, la production de la 504 berline en France est stoppée et laisse sa place à la Peugeot 505. En revanche, sa fabrication continue en Argentine jusqu'en 1998 et en 2001 au Kenya.



Nouveau moteur diesel 2 112 cm3 livrable sur la berline puis la familiale.

Évolutions des motorisations :

ESSENCE

- 1,6 l 62 ch (1979-1987) (uniquement sur Pick-up).
- 1,8 l 73/79 ch (1968-1994) (uniquement sur berline, commerciale et Pick-up).
- 1,8 l 97 ch (1968-1970) (injection mécanique Kugelfischer – uniquement sur berline Injection, coupé et cabriolet).
- 2,0 l 93 puis 96 ch (1970-1983) (uniquement sur berline, break et familiale).
- 2,0 l 104 puis 106 ch (1970-1980) (injection mécanique Kugelfischer – sauf dérivés longs).
- 2,7 l V6 136 ch (1974-1977) (uniquement sur coupé et cabriolet V6).
- 2,7 l V6 144 ch (1977-1983) (injection électronique Bosch – uniquement sur coupé V6).

DIESEL

- 1,9 l 49 ch (1979-1987) (uniquement sur Pick-up).
- 1,9 l 50/56 ch (1970-1978) (uniquement sur berline LD et commerciale).
- 2,1 l 59 ch (1987-1989) (uniquement sur Pick-up Entrepreneur).
- 2,1 l 65 ch (1970-1982) (uniquement berline, break et familiale).
- 2,3 l 70 ch (1977-1996) (uniquement sur berline, break GRD, familiale et Pick-up).

“Au Nigeria, la fabrication a continué dans l'usine de Kaduna jusqu'à fin 2005.”

Pour continuer sa commercialisation dans les pays d'Amérique du Sud, la Peugeot 504 berline évoluera pour répondre aux normes de sécurité du pays : quatre phares, pare-chocs d'auto tamponneuses, catadioptrés tout autour, rembourrages de sécurité dans l'habitacle et de multiples modifications de détails touchant au moteur ainsi qu'une nouvelle planche de bord.

ÉVOLUTIONS DE LA 504

1968 : la sortie de la 504, prévue en juin 1968, est reportée au mois de septembre en raison des événements de mai 68. La 504 est la première propulsion de la marque à posséder quatre roues indépendantes.

Modèles 1969 : la gamme comprend la 504 à carburateur – 10 CV – 1 796 cm3 de 82 chevaux DIN (87 ch SAE), la 504 Injection – 10 CV – 1 796 cm3 de 103 chevaux SAE (97 ch DIN), le 504 coupé 4 places et le 504 cabriolet 4 places, tous deux dotés du même moteur (XMKF6) que la berline ; ces deux derniers modèles apparaissant au Salon de Genève en mars 1969.

Modèles 1970 : les ceintures de sécurité sont montées à l'avant en série.

Modèles 1971 : les 504 à carburateur et à injection reçoivent un moteur 2 litres (11 CV) de 1 971 cm3 (les XN1 & XN2). La boîte automatique est aussi proposée sur le moteur à injection. Lancement des dérivés longs à essieu arrière rigide : commerciale, break et familiale 7 places.

Modèles 1972 : la berline bénéficie de panneaux de custode percés d'ouïes de sortie d'air et d'un rétroviseur extérieur.

Modèles 1973 : les berlines 504 carburateur et injection s'appellent respectivement 504 GL et TI. Elles ont le levier de vitesses au plancher en série. En avril 1973, arrivée d'une version économique 504 L. Cette berline est simplifiée : essieu arrière rigide, tableau de bord type commerciale à compteur horizontal et pas de butoirs de pare-chocs, et moteur à carburateur – 10 CV – de 1 796 cm3.

Modèles 1974 : au catalogue : 504 L/commerciale, GL/break/familiale, TI, LD/commer-





ANECDOTES

Le Président Iranien Mahmoud Ahmadinejad a vendu le 1er mars 2011, à la suite d'une vente aux enchères internationale, sa 504 blanche de 1977 pour un montant de 2,5 millions de dollars qui seront utilisés pour son programme social.

Le capitaine de police, de la série télévisée Chérif, roule en Peugeot 504 V6 coupé. Le véhicule est visible dans le générique de la série et tous les épisodes.

Nestor Burma possède une Peugeot 504 cabriolet.

ciale 1 948 cm³, GLD/familiale 2 112 cm³, coupé et cabriolet.

Modèles 1975 : améliorations mécaniques, nouveau volant mousse et jantes à crevés rectangulaires sur berlines GL et TI, poignées de portes extérieures encastrées et clignotants avant blancs



jusqu'en 1980. Nouvelle face avant, feux arrière rectangulaires et nouveau moteur V6 PRV 2 664 cm³ à deux carburateurs sur les coupé et cabriolet tandis que les versions 4 cylindres disparaissent du catalogue.

Modèles 1976 : la 504 TI s'équipe de vitres électriques à l'avant en série.

Modèles 1977 : la berline GLD, qui est largement majoritaire parmi les taxis, reçoit un moteur de 2 304 cm³. Elle adopte une nouvelle calandre noire mate avec nouveau Lion ainsi que les versions GL et TI. Cette dernière bénéficie d'une direction assistée.

Modèles 1978 : nouveau moteur V6 144 ch à injection et boîte 5 vitesses sur le coupé. Les coupé et cabriolet 4 cylindres réapparaissent entraînant la suppression du cabriolet V6. Moteurs 2.3D sur familiale et 2.1D sur break LD.

Modèles 1979 : les berlines L et LD s'appellent dorénavant 504 et 504 D. Elles disposent d'un nouveau tableau de bord, d'un levier de vitesses au plancher, de butoirs de pare-chocs, de jantes à crevés rectangulaires et d'un moteur 2.1D (504 D). Le coupé V6 se dote de jantes millimétriques pour pneumatiques Michelin TRX.

Modèles 1980 : à la suite de l'apparition de la 505, arrêt des berlines à moteur 2 litres essence (GL et TI). La gamme se recompose ainsi : berlines GR (ex-504), SR et break 1.8, break GR (ex-GL) et familiale 2.0, berline GRD (ex-504D), SRD et break 2.1D, familiale 2.3D, coupé et cabriolet 4 cylindres, coupé V6. Toutes les berlines possèdent un essieu arrière rigide. Sur coupé et cabriolet : nouveaux pare-chocs boucliers, et sur V6, jantes en alliage léger. Apparition des Pick-up 504 essence 1 618 cm³ et diesel 1 948 cm³.

Modèles 1981-82 : moteur 2.3D sur nouveau break GRD (1981) et sur berlines GRD/SRD (1982).

Pour 1981 : présentation des 504 break GR et familial 4x4 transformés par Dangel.

Pour 1982 : les coupés et le cabriolet 504 deviennent les coupés et le cabriolet Pininfarina avec un tableau de bord à 5 cadrans. Lancement des Pick-up 504 GR à la finition améliorée (montre, accoudoirs de porte), ils abandonneront tous chromes pour 1984 et s'appelleront Pick-up 504 «Confort» pour 1987.

Modèles 1983 : les Pick-up 504 4x4 Dangel sont commercialisés. Les berlines GR/GRD, les familiales, les coupés et le cabriolet, qui seuls subsistent sont supprimés en juillet 1983.

Modèles 1988-90 : Pick-up 504 «Entrepreneur» 2.1D (1988) puis 2.3D (1990).

Modèles 1995-96 : le Pick-up diesel 2.3 vendu en France est désormais fabriqué en Argentine. Il reçoit un tableau de bord et un pare-chocs bouclier avant type 504 «Argentine», des «gros» pneus, un pare-chocs et des bavettes à l'arrière.

1998 : arrêt de la production de la 504 en Argentine.

2001 : arrêt de la production de la 504 au Kenya.

2005 : arrêt de la production de la 504 au Nigeria, la fabrication a continué dans l'usine de Kaduna jusqu'à fin 2005.





COUPÉ ET CABRIOLET

En 1969 sont présentés les coupé et cabriolet 504 dessinés par Pininfarina et équipés du moteur 1,8 litre. En septembre 1974, le coupé et le cabriolet ont le droit à une restyling : nouvelle calandre type 2, feux arrière différents, jantes alu redessinées. Suppression des motorisations 4 cylindres. Apparition du V6 PRV (fruit de la collaboration avec Renault et Volvo) de 2,6 litres de 136 ch.

En septembre 1979, deuxième retouche de style : nouveaux pare-chocs (en polyuréthane) boîte 5 vitesses sur les 4 cylindres et modifications légères de l'intérieur.

Ces deux versions ont été présentées en 1969. Elles sont toutes les deux l'œuvre du carrossier Italien Pininfarina. Contrairement aux contraintes qui lui avaient été fixées en son temps pour la 403 cabriolet, Pininfarina a réussi à imposer au constructeur français une

toute nouvelle plateforme servant les deux versions, les 504 Coupé et Cabriolet. Cette base, reprenait celle de la berline mais fortement raccourcie de 19 cm, passant de 2,74 m à 2,55 m.

“La version Coupé est à trois volumes (coffre nettement séparé) à la ligne filante selon les caractéristiques légendaires de l'élégance italienne.”



La calandre de la première série comporte quatre feux rectangulaires. La version Cabriolet diffère uniquement au niveau du toit qui est remplacé par une capote en toile noire.

Les 504 Coupé et Cabriolet n'étaient disponibles, lors de leur lancement, qu'avec une seule motorisation Peugeot 1,8 litre avec injection mécanique Kugelfischer, développant une puissance de 97 CV DIN (103 CV SAE). Pour faire des économies, Peugeot décida de réutiliser le même moteur que la berline. La transmission était assurée par une boîte de vitesses manuelle à seulement 4 rapports, sans jamais pouvoir obtenir une boîte automatique ou à 5 rapports même en option. Pininfarina ne voulut pas de levier au volant et fit tout pour rendre impossible cette possibilité. Le levier fut donc solidement ancré au plancher comme sur tous les coupés italiens.

En fin d'année 1970, le moteur 1,8 l fut enfin remplacé par un moteur de 2,0 litres à injection mécanique Kugelfischer développant 104 CV, le même qui fut aussi monté sur la berline. Une boîte automatique à 3 rapports fit son apparition en option mais en 1973, cette option n'était plus disponible que sur la version Coupé, sans aucune raison puisque les bases mécaniques restaient identiques.

En septembre 1974, les 504 Coupé et Cabriolet bénéficient d'un léger restyling au niveau des feux avant qui regroupent les deux feux rectangulaires dans une seule optique et arrière qui sont aussi regroupés sous un seul élément allongé. La sellerie a aussi été modifiée. Cette nouvelle série adopte le moteur V6 PRV de 2 664 cm³ à carburateurs, développant 136 CV. La motorisation 2 litres disparaît de ces versions. La boîte de vitesses automatique reste une option réservée pour le seul Coupé.

Les ventes fléchissent car une grande partie de la clientèle n'accepte pas le coût d'achat et surtout de fonctionnement du V6 PRV à la



consommation indécente de 18 à 20 litres aux 100 km !! Et dont la fiabilité était très aléatoire. Sensible à cette bouderie, **en 1978**, le constructeur revient sur ses choix et propose à nouveau une version équipée de l'ancien moteur 2 litres injection de 106 CV. Peugeot en profita pour doter enfin la version V6 d'une injection afin de baisser sensiblement la consommation tout en portant la puissance à 144 CV avec une boîte mécanique (enfin !!!) à

5 rapports. Les versions équipées du moteur 2 litres ne pouvaient disposer que d'une boîte à 4 rapports.

En 1980, Peugeot consent à une très légère retouche esthétique de la calandre avec un pare-chocs plus enveloppant. Côté mécanique, l'ancienne boîte de vitesses à 4 rapports est enfin abandonnée et remplacée par la boîte 5 dans toutes les versions 2 litres. Au début du mois d'août **1983**, le Coupé V6 sera doté de nouvelles jantes alliage.

Au début du mois d'août 1983, la fabrication des 504 Coupé et Cabriolet pris fin chez son créateur Pininfarina, en Italie. Il en sera de même pour la berline et Pick-up en France. La fabrication sera maintenue en très petite quantité en Argentine jusqu'en 1998. La 504 Coupé sera remplacée en 1997 par la 406 Coupé, la version Cabriolet sera définitivement abandonnée.



Production des 504 Coupé & Cabriolet

- Cabriolet 4 cylindres boîte 4 : 5 848 ex.
- Cabriolet 4 cylindres boîte 5 : 1 071 ex.
- Cabriolet 4 cylindres boîte auto : 292 ex.
- Cabriolet V6 : 977 ex.
- Coupé 4 cylindres boîte manuelle : 14 583 ex.
- Coupé 4 cylindres boîte auto : 2 163 ex.
- Coupé V6 à carburateurs : 4 472 ex.
- Coupé V6 injection : 1 757 ex.
- TOTAL = 31 163 exemplaires**

peugeot504.info

504 BREAK, FAMILIALE ET COMMERCIALE

Au printemps 1971, la famille 504 s'agrandit avec le break, la familiale et la commerciale, construits sur un empattement allongé de 31 cm et dotés d'un essieu arrière rigide.

Au cours de sa commercialisation, elle reprendra les évolutions techniques et stylistiques de la Peugeot 504 berline. Le modèle familial pourra accueillir jusqu'à sept personnes.

504 PICK-UP

1980 voit l'arrivée d'une nouvelle silhouette : le Pick-up.

En 1983 le carrossier Dangel commercialise et fabrique en France le 4x4 Pick-up jusqu'en 1995.

A partir de 1995, il sera fabriqué en Argentine et reçoit un tableau de bord et un pare-chocs bouclier avant type 504 «Argentine», des «gros» pneus, un pare-chocs et des bavettes à l'arrière.

Fin 2005 voit l'arrêt définitif de la fabrication de la 504. Ainsi entre 1968 à 2005, 3 711 556 exemplaires auront été produits. La 504 sera longtemps le modèle le plus vendu jusqu'à l'arrivée de la 205.

Cote Peugeot 504

GL	4 000 €
GR	3 000 €
V6 Coupé	8 000 €
Cabriolet	18 000 €
Break	3 000 €

PEUGEOT

Marque	Peugeot
Modèle	504
Années de production	1968-1983 (1996 Pick-up)
Production	+ 4 000 000 exemplaires
Classe	Routière
Moteur et transmission	
Moteur(s)	4 cylindres essence/V6
Energie	Essence/Diesel
Moteur(s)	Essence
	1.6 62 ch
	1.7
	1.8 73/79/82/97/104 ch
	2.0 93/96/104/106 ch
	V6 2.7 136/144 ch
	Diesel
	1.9 49/50/56 ch
	2.0
	2.1 59/65 ch
	2.3 70 ch
Position du moteur	Avant
Cylindrée	1 796, 1 971, 2 664, 1 948, 2 112
et 2 304 cm ³	
Transmission	Propulsion,
	Intégrale enclenchable
Poids et performances	
Poids à vide	1 140 à 1 410 kg
Châssis - Carrosserie	
Carrosserie(s)	Berline, break, coupé, cabriolet,
	Pick-up
Dimensions	
Longueur	4 490 à 4 800 mm
Largeur	1 690 mm
Hauteur	1 460 à 1 550 mm

