



404 INJECTION

504 TI

505 GTI

FAMILIALES PEUGEOT
LA GUERRE DES LIONNES



À L'ESSAI > Renault 4 Parisienne > Mercedes 300 SL Roadster > MGC > Renault Estafette Microcar



DOSSIER CYCLOMOTEURS

Redécouvrez les mobyettes de votre jeunesse!



GÉNÉRATION À LA LOUPE
L'ALFA ROMEO 33



DOSSIER **TOUT SUR LA CARTE GRISE COLLECTION**

L 15147 - 60 - F: 4,50 € - RD



+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...



OLIVIER BERNIS

Les matchs à trois voitures au sein d'une même marque, on les aime particulièrement à Auto Plus Classiques. Après avoir confronté une Citroën DS à ses descendantes CX et XM dans notre numéro 33 d'octobre 2017, nous avons récidivé il y a quelques mois en opposant une Renault 16 à une R20 et une R25 (n° 56 d'août 2021). Au tour maintenant des grandes Peugeot d'en découdre sur notre terrain de jeu favori, le circuit routier de Montlhéry. Nous y avons réuni trois magnifiques 404, 504 et 505, dont les points communs ne se limitent pas au lion fièrement dressé sur la calandre, à l'injection logée sous le capot, au coffre classique et aux roues arrière motrices. Ces propulsions sochaliennes aux personnalités différentes (l'élégance de la 404, la robustesse de la 504 et le modernisme de la 505) ont toutes connu une belle carrière commerciale parfois bien au-delà de nos frontières : 1 672 395 sorties d'usine pour la 404 de 1960 à 1975, 2 624 650 pour la 504 de 1968 à 1983 et 1 350 798 pour la 505 de 1979 à 1992. Excusez du peu. Un immense succès populaire qui explique sans doute pourquoi ces trois familiales Peugeot, réputées à juste titre indestructibles et très fiables, sont encore bien présentes dans les petites annonces, où leurs déclinaisons breaks et pick-up, ou coupés et cabriolets (pour les 404 et 504), souvent plus coûteuses, ont également leurs nombreux fans. Profitez-en !

NICOLAS SOLLER

DES LIONNES INCREVABLES

AUPHIN COURTESY



VOTRE PROCHAIN NUMÉRO
D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE
LE VENDREDI 10 JUIN 2022

Retrouvez-nous sur Facebook.com/AutoPlusClassiques

DES HIRONDELLES AU LION

MEMBRE DE L'AMICALE DES AUTOMOBILES POPULAIRES (AAP) 50/70 DE VIRY-(HÂTILLON ET DÉJÀ PROPRIÉTAIRE DE PLUSIEURS SIMCA, CHRISTOPHE RÉVAIT DE S'OFFRIR UNE PEUGEOT 504. UN RÊVE EXAUCÉ.



« Déjà propriétaire d'une Simca 1300 de 1963, présentée à vos lecteurs dans cette rubrique (APC n° 46 du 5 décembre 2019), puis d'une Simca 1100 GLS de 1969, que vous aviez opposée dans un match à une Citroën Ami 8 et à une Renault 6 (APC n° 47 du 7 février 2020) et vendue depuis, je cherchais depuis longtemps une 504 Berline. En 2015, un de mes amis en promenade du côté de Montlhéry voit une 504 TI et, me sachant en quête du modèle, il l'a photographiée et m'a envoyé les images. Une semaine plus tard, elle fait son apparition sur un site d'annonces bien connu. Je prends contact avec le vendeur et vais voir sans tarder ce bijou. L'affaire est conclue très rapidement et je deviens son 3^e propriétaire. Le vendeur n'avait parcouru que 200 km en deux ans. La belle était stockée au sec, avec sur place tout le nécessaire pour procéder aux vérifications d'usage. Elle date de novembre 1976, affiche seulement 81 300 km, ne présente aucune corrosion (c'est rare !). Elle est bien équipée d'origine pour l'époque avec un intérieur cuir, la direction assistée, des vitres teintées électriques, un toit ouvrant et une magnifique peinture métallisée refaite il y a une quinzaine d'années avec plus de paillettes. Au soleil, ça claque ! Pour la personnaliser, j'ai trouvé des phares export neufs (jamais montés)

ELLE AFFICHE SEULEMENT 81 300 KM ET NE PRÉSENTE AUCUNE CORROSION

ainsi que des jantes Amil, qui, à mon avis, vont très bien sur cette génération à poignées de portes plates. Après une grosse révision mécanique, faite il y a deux ans, avec la vidange de tous les fluides, le remplacement du maître-cylindre, des disques et plaquettes de freins, de la courroie Sédis (pour l'entraînement de la pompe à injection), de l'alternateur, des supports moteur... j'ai connu une grosse galère de pompe à essence à la sortie du réservoir. La voiture s'étouffait et, après coupure du moteur puis remise en route, tout semblait rentrer dans l'ordre. Pas pour longtemps. Donc nouveau remplacement de la pompe. Après quelques recherches sur la Toile, je trouve la solution et achète une nouvelle pompe dite « Lambert » et mon ami Dominique monte un allumage électronique. Depuis plus aucun souci. Dominique, Stéphane et Sam m'ont bien aidé à fiabiliser la bête, je profite de cette parution dans *Auto Plus Classiques* pour les remercier. J'adore prendre le volant de cette berline confortable dont les 106 chevaux sont suffisants, malgré son poids, pour les longs trajets. Bien sûr, je déplore l'absence d'une cinquième vitesse, et elle consomme pas mal d'essence en ville, mais il est bien connu que quand on aime on ne compte pas. *Christophe Belencontre*



Depuis que mon ami Dominique a installé un allumage électronique, ma 504 TI ne s'étouffe plus. Il a également fallu remplacer la pompe à essence par une nouvelle dite « Lambert ».



Un splendide intérieur cuir, une direction assistée et des vitres électriques, qui facilitent la conduite au quotidien, la 504 est bien équipée par rapport aux voitures de sa génération.



Moelleuse, la banquette arrière est une véritable invitation au voyage. Deux passagers peuvent y prendre place confortablement et profiter du soleil grâce au toit ouvrant.



Ma 504 participe régulièrement au rendez-vous mensuel de l'Amicale des automobiles populaires à Viry-Châtillon, en région parisienne.

Cette rubrique est la vôtre !

Racontez-nous votre histoire avec votre voiture ancienne et envoyez-nous texte et photos à *Auto Plus Classiques*, 40, avenue Aristide-Briand - CX 10024 - 92227 Bagneux Cedex, ou à autoplusclassiques@reworldmedia.com

404 SUPER LUXE

La reine des sixties

Mon année de naissance (1962) m'est, une nouvelle fois, très précieuse lors de l'attribution des rôles pour ce match des familiales Peugeot à injection: « *Le plus vieux défend la plus vieille.* » OK, ça m'arrange car j'aurais franchement eu du mal à trouver belles les montures de Jérôme et Pierre-Louis, qui doivent faire preuve d'une grande imagination et/ou d'une incroyable mauvaise foi (ils sont experts!) pour trouver des qualités esthétiques à leurs 504 et 505. Comme je suis moins rapide qu'eux avec mon petit moteur 1.6 de 96 ch SAF, j'ai logiquement passé plus de temps, vous vous en doutez, à lorgner leurs feux arrière que leurs phares. Pas un joli spectacle pour les yeux, croyez-moi, et râteau assuré à un concours de beauté. Tout l'inverse de la 404 admirablement bien dessinée par Pininfarina!

La première voiture française à injection

Dès son lancement en 1960, le carrossier italien fait mouche. Ses flancs rectilignes, son imposante calandre chromée, et ses ailerons arrière saillants sur lesquels prennent place deux sublimes feux verticaux longs et pointus (quelle personnalité comparée aux tristes feux horizontaux des 504 et 505!) plaisent au plus grand nombre. Cette nouvelle berline familiale au style audacieux est promise au succès. Elle sera produite à près de 1,7 million d'unités jusqu'en 1975, sans compter les versions break, coupé, cabriolet et pick-up, qui lui permettront de flirter avec la barre des 3 millions. Véritable monument national, la 404 restera à jamais la reine des sixties. Admirablement bien restauré par Armand pour l'offrir à son père, le modèle 1966 »

↓ En finition Super Luxe, la 404 est dotée d'un accoudoir coffret entre les deux sièges avant. La position désaxée du volant, qui intègre un Klaxon chromé, est un peu déroutante et la boîte à gants est gigantesque.



Olivier



↑ Le chauffage se règle facilement: position fermée avec la manette à gauche et ouverte à droite. Par temps très froid, la totalité de l'air chaud peut être envoyée vers le pare-brise en fermant deux trappes situées en dessous du logo 404.



pour en savoir plus

LIVRES

- ▶ *La Peugeot 404 de mon père*, Dominique Pagneux, ETAI (épuisé)
- ▶ *Peugeot 404, la lionne de Sochaux*, Xavier Chauvin, ETAI

REVUES TECHNIQUES

- ▶ *L'Expert automobile* n° 24 de juillet 1967 sur les 404 Injection
- ▶ *RTA Peugeot 404 freins à lambours*, ETAI
- ▶ *Les Archives du collectionneur* n° 40 Peugeot 404 essence: 1960-1978, ETAI
- ▶ *Owners Workshop Manual, Peugeot 404 1960-1975* (en anglais)

SITES INTERNET

- ▶ Leclub404.com
- ▶ 404peugeot.free.fr



PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ Serie04.com
- ▶ Pieces-de-rechange-classic.com/24-404
- ▶ Cipere.fr
- ▶ Melun-retro-passion.com
- ▶ Oscaro.com

↑ Splendide dans cette finition Super Luxe, où le chrome est en abondance sur toute la carrosserie, la 404 est très typée sixties. Au volant, elle était l'une des rares berlines familiales capables de rivaliser avec la Citroën DS sur le plan des performances et de la tenue de route.



↑ La commande des vitres est manuelle sur la familiale Peugeot des années 60 et, depuis le millésime 1965, les portes s'ouvrent avec une palette au lieu d'une gâche. Les garnitures de portières permettant d'accueillir facilement le livret d'utilisation.



↑ Livré de série sur les 404 en finition Super Luxe, le toit ouvrant est un équipement souvent présent dans toutes les familiales Peugeot. Le constructeur préconisait de graisser les glissières tous les 3000 km à l'aide d'une burette à huile.





On aime

Sa ligne séduisante, son moteur souple et silencieux, sa direction douce et précise, sa suspension confortable, sa bonne habitabilité



On aime moins

Sa première vitesse mal synchronisée, son volant de travers, sa direction non assistée



LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, longitudinal avant
Cylindrée	1618 cm ³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	96 ch SAE à 5700 tr/mn
Couple	14,4 mkg à 2800 tr/mn
Alimentation	Injection mécanique multipoint Kugelfischer
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle à 4 vitesses
Freins AV/AR	Tambours/tambours
Pneus AV/AR	165 x 380
Dimensions L x l x h	4,42 x 1,62 x 1,45 m
Poids	1070 kg
Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	14 s
Conso. moyenne	9,5 l/100 km
Réservoir	50 l
Coffre	400 dm ³



Il fait bon vivre à l'arrière de la 404. La banquette moelleuse et le large accoudoir se révèlent particulièrement agréables sur les longs trajets. Deux passagers peuvent voyager confortablement dans cette berline à la belle habitabilité.



Profond, le coffre est à bonne hauteur pour ne pas se donner un tour de reins et sa contenance permet d'accueillir plusieurs sacs et valises. Dommage que la roue de secours, disposée verticalement dans une housse, occupe une si grande place.

Armand,
le propriétaire



Depuis tout petit, j'ai toujours fait beaucoup de mécanique dans la ferme familiale et, à 16 ans, je me suis inscrit au 4L Trophy. Comme mon père me parlait souvent de sa 404 Super Luxe à carburateur, j'ai acheté la même (mais à injection!) pour 1600 €. Elle n'avait pas roulé depuis 30 ans, le moteur et les freins ne marchaient pas. J'ai bien galéré pour la restaurer entièrement et lui faire une belle surprise en la lui offrant. Mon adhésion au dynamique Club 404, où je m'occupe désormais des pièces refabriquées, m'a bien aidé!



» que j'ai la chance de défendre dans ce match est une rareté. En premier lieu parce que la 404 est la première voiture française à avoir été dotée d'une injection : une pierre dans le jardin de Jérôme et Pierre-Louis, qui espèrent évidemment mettre en avant la prétendue modernité de leurs 504 et 505. Ensuite parce que cette splendide version « Super Luxe » est restée seulement neuf mois au catalogue (d'octobre 1965 à juillet 1966) dans cette configuration « gris métallisé » pour la teinte extérieure associée à un « drap beige » pour la sellerie. Magnifique... et pratique avec ses astucieuses romaines permettant de fixer des barres de toit en toute sécurité!

Souplesse et nervosité

Ce qui frappe en s'installant au volant de la 404, c'est d'abord la luminosité de l'habitacle bien éclairé par un pare-brise à tendance panoramique et de larges surfaces vitrées. Plutôt haute avec un siège des plus confortable, la position de conduite est très bonne avec une visibilité excellente vers l'avant comme vers l'arrière. J'adore le Neiman installé à gauche et encore plus le très élégant cerceau en chrome faisant office de klaxon au centre du volant, dont la position désaxée est un peu perturbante lors des premiers kilomètres. Le maniement de la boîte de vitesses à grille inversée demande lui aussi un petit temps d'adaptation, même si son levier est bien à portée de main à la droite du volant. Alors que Peugeot annonçait fièrement à l'époque « quatre rapports synchronisés », avec cette boîte dite « C3 », le premier rapport qui s'enclenche vers le bas doit en réalité se faire quasiment à l'arrêt ou avec un double débrayage. Mauvaise synchronisation donc, je dois l'avouer. Les autres vitesses (2, 3 et 4), elles, passent plutôt bien, dans le sens de la montée comme de la descente, et la marche arrière, en haut vers le volant, ne présente pas de difficultés non plus. L'arrivée, fin 1967, de la nouvelle boîte de vitesses BA7, à grille européenne, apportera plus de douceur dans le passage des rapports. Si le freinage n'avait pas bonne réputation sur les premières 404 avec 4 tambours, la présence d'une assistance « Hydrovac » (servo frein à dépression fabriqué par Bendix) sur notre modèle Super Luxe améliore son efficacité. Pendant cette journée d'essai passée au volant de cette très belle 404, j'ai surtout apprécié la souplesse et la nervosité du moteur, qui gagnait 20 ch grâce à l'injection, sa direction aussi précise que douce (même si l'absence d'assistance se fait sentir dans les manœuvres de stationnement), le confort remarquable d'une suspension qui semble gommer les imperfections de la chaussée, et surtout les pouces levés à mon passage sur les petites routes de l'Essonne. Pas de doute, la 404 est toujours très populaire. Jérôme et Pierre-Louis ont-ils déclenché les mêmes sourires avec leurs montures du jour ? J'en doute....

La 404 Super Luxe se distinguait par ses entourages de phares chromés. Sur ce modèle 1966, les clignotants sont bicolores (orange/blanc), les enjoliveurs ont 8 alvéoles (au lieu de 6) et des butoirs caoutchouc débordants ont fait leur apparition.

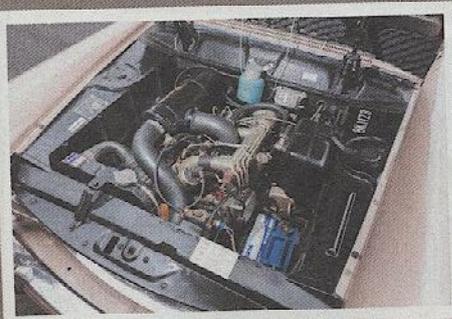


PHOTO: PHILIPPE SELLIER

À côté du moteur 1.6 à injection qui délivre une puissance de 96 ch SAE, on distingue l'important système servo-frein à dépression Hydrovac qui permettait à la 404 de profiter de « freins thermostables assistés » conçus par Bendix.





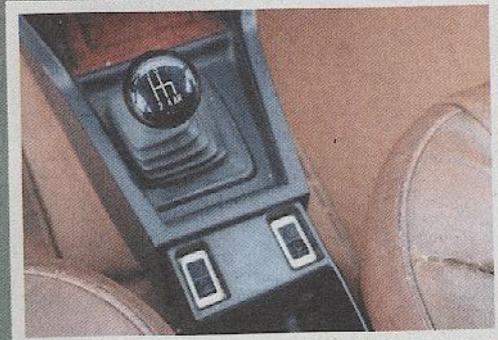
Olivier,
le propriétaire



Achetée par mon père en janvier 1980, après une 403, une 404 et une première 504 (ces deux dernières en injection), c'était la suite logique. Elle avait à peine 9 mois et moins de 7000 km quand elle a rejoint la famille. Secondée très tardivement par une 406, elle a toujours été vaillante et j'y ai râpé mes culottes. En 42 ans de bons et loyaux services et presque 180000 km, une seule panne, non immobilisante, est à déplorer et les plaquettes sont d'origine. Robuste? Non. Indestructible plutôt!



↑ Malins, les appuis-tête s'escamotent dans le dossier du siège quand ils ne sont pas utilisés. De quoi dégager l'espace pour une meilleure visibilité quand ils ne sont pas nécessaires.



↑ Paradoxe côté équipement: la boîte, dont au passage la commande se révèle un peu floue, ne comporte que 4 rapports alors que les vitres avant sont électriques.

504 TI

Roule toujours

Les grandes berlines Peugeot sont synonymes de classicisme et de robustesse. Si la 404 est la plus élégante des trois, la 505 est certainement la plus aboutie. Normal, c'est la petite cadette. Mais n'en déplaise à mes collègues, c'est bien la 504 qui incarne le mieux l'esprit du Lion. Comme les deux autres, elle conserve ses roues arrière motrices et sa **carrosserie trois volumes** ⚠

quand la concurrence passe à la traction et au hayon. Elle s'offre toutefois un soupçon d'originalité avec le décroché de son coffre et ses phares trapézoïdaux. Mais question robustesse, c'est indéniablement la meilleure représentante de la marque. Elle a maintes fois prouvé sa valeur, ici, et dans les contrées les plus lointaines. Fini les freins à tambours et leur système d'assistance Hydrovac capricieux de la 404. Et adieu les problèmes de chauffe moteur. Est-ce que la 505 fait mieux avec son injection électronique? Pas sûr, en particulier avec l'âge avancé de ses divers composants... Non, la 504 est bien celle qu'il faut pour rouler de longues heures sans arrière-pensée, baigné d'un dépaysement certain. Certes, je déplore que le levier de vitesses ait migré au plancher en 1973. Mais je suis toujours aussi amusé à la première prise en main par la commande des clignotants placée à droite et l'étrange ballet de celle qui allume veilleuses, codes et phares. Et que dire de ces sièges en skaï marron dont l'appui-tête se fond dans le

dossier. Ou encore de l'ornement en aluminium qui court tout le long de la planche de bord. Même si j'avoue avoir eu une certaine tendresse pour les fauteuils garnis de velours bleu de la 505 qui a accompagné Pierre-Louis, l'habitacle de la 504 conserve une délicieuse ambiance vintage, agrémentée de quelques raffinements comme les vitres électriques ou encore l'allume-cigare. Le meilleur des deux mondes, en somme. Pour autant, à la conduite, tout est différent. Car bien plus moderne.

Toujours partante

Me voilà avec Olivier, son propriétaire, devant le box qui abrite cette vénérable 504 TI. Une batterie en forme et quelques coups de clé ont ré-



Jérôme

veillé le quatre-cylindres de presque 2 litres et son injection mécanique endormis depuis plus de trois ans! Direction le centre de contrôle technique pour un examen qu'elle passera haut la main, puis je me mets en route pour le circuit de Montlhéry. À peine sortie de sa torpeur, la 504 avale pas moins de 200 km deux jours durant, sans broncher. Pas mal, non? Le tout avec le rythme propre au flot de la circulation parisienne. De l'embouteillage à l'autoroute limitée à 110 km/h, en passant par la ville, ses feux tricolores et ses ralentisseurs, rien ne l'effraie. Le moteur est coupleux, et surtout onctueux dès le ralenti. La conduite est facile et douce, la direction savamment assistée et l'auto file droit quel que soit l'état de la chaussée. Merci la suspension »

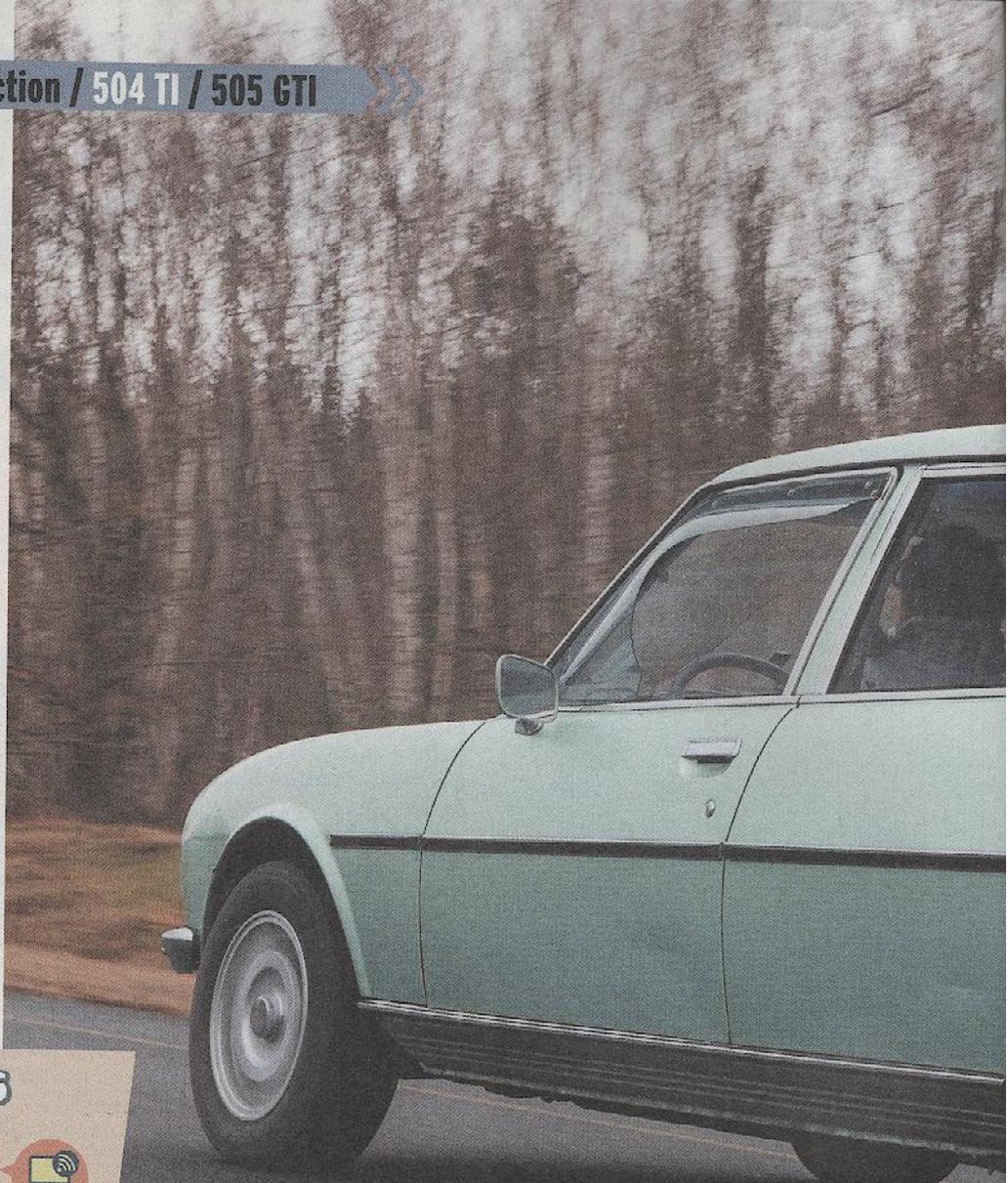
↓ Du plastique garni de chrome et d'aluminium... Le passage entre classique et moderne se fait en douceur chez Peugeot. L'ensemble est assez fonctionnel. Le chauffage est efficace et un allume-cigare est présent. Indispensable aujourd'hui pour recharger le téléphone!



↑ Le toit ouvrant, en tôle, était systématique sur les Peugeot haut de gamme. Un accessoire non négligeable avant l'avènement de la climatisation.



» indépendante à l'arrière ! La boîte, elle, se laisse dompter sans effort malgré une commande un tantinet floue. En conduisant les yeux fermés, il serait difficile de deviner l'âge avancé de cette grande berline. Et l'on se sent capable de traverser la France à 130 km/h sans la moindre appréhension. La vitesse de croisière est élevée, mais le moteur est tout aussi vaillant quand il s'agit d'accélérer franchement. Une franche pression sur l'accélérateur et le rythme augmente rapidement. Les côtes ne l'essoufflent pas et les dépassements sur petites routes sont faciles. Cette TI a de la ressource. Seul un cinquième rapport lui fait cruellement défaut, d'autant que l'insonorisation moteur est faible. Dommage, car à bord, le confort est bon, la position de conduite quasi parfaite, mis à part l'emplacement de l'accélérateur qui fatigue la cheville droite à la longue. Et l'on profite même d'un peu d'air frais grâce au toit ouvrant, monté de série sur cette version. Une tradition du Lion malheureusement perdue sur les productions suivantes. Les seuls véritables écueils viennent des freins et de la consommation. Les quatre disques offrent une bonne endurance, mais le mordant n'y est pas. Et il faut appuyer fort pour obtenir un ralentissement puissant. Quant à sa pompe d'injection mécanique, qui participe au caractère si onctueux de son moteur, elle reste un peu gourmande, avec une moyenne d'un peu plus de 10 l aux 100 km obtenue après une semaine d'utilisation. Et par les temps qui courent, j'aurais préféré un peu plus de sobriété.



pour en savoir plus



LIVRES

- ▶ La Peugeot 504 de mon père, François Allain, ETAI
- ▶ La Peugeot 504, la berline des jours heureux, Xavier Chauvin, ETAI
- ▶ Peugeot 504, tous les modèles, Jean-Patrick Baraillé, Schneider Media

REVUE TECHNIQUE

- ▶ RTA n° 285, ETAI

LES SITES INTERNET

- ▶ 504.org
- ▶ Amicale504.fr



PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ Alepoc.shop
- ▶ Ciperre.fr
- ▶ Melun-retro-passion.com
- ▶ Pieces-de-rechange-classic.com
- ▶ Serie04.com

↓ De l'espace et du moelleux. Les places arrière de cette bonne voyageuse sont accueillantes et leur accès est aisé. Il n'y a guère que la suspension, qui talonne parfois en compression, qui pourrait déplaire aux passagers arrière.

↑ La mécanique à la fois pèche et onctueuse facilite l'utilisation, quels que soient le type de route ou la circulation. Seul reproche, le bruit ambiant à haute vitesse. L'insonorisation est minime et le cinquième rapport fait défaut. Les roues optionnelles en 195/65 R15 apportent un peu de confort.



↑ La réputation de fiabilité de la 504 n'est plus à faire, en diesel comme en essence, même avec sa moderne injection mécanique. Le seul véritable risque est de casser la courroie Sedis qui entraîne la pompe. Elle est aujourd'hui refabriquée mais coûte cher (environ 130 €).



On aime
 Son moteur onctueux,
 la facilité de conduite,
 l'habitacle vintage

On aime moins
 La consommation un peu élevée,
 le manque de mordant des freins



↑ Pour la 504, nous avons trouvé différents volumes de coffre indiqués dans les catalogues d'époque. Celui de 448 dm³ semble le plus approprié car, malgré les passages de roues et la goulotte d'essence, il se révèle assez logeable.



↑ Tout est dans le regard ! C'est le bureau de style Peugeot qui proposa ces phares trapézoïdaux à Pininfarina. Ils égayent la silhouette plutôt classique de la 504.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1971 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	104 ch DIN à 5200 tr/mn
Couple	169 Nm à 3000 tr/mn
Alimentation	Injection mécanique
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques/disques
Pneus AV/AR	175 HR 14
Dimensions L x l x h	4,49 x 1,69 x 1,46 m
Poids	1220 kg
Vitesse maxi	173 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	33,6 s
Conso. moyenne	10,4 l/100 km
Réservoir	56 l
Coffre	448 dm ³

505 GTI

Une fin en apothéose

La 505 est la dernière propulsion signée Peugeot. À ce titre, elle mérite le détour. Car elle représente le must de la lignée, dont les 404 et 504 sont de vénérables représentantes. Des autos charmantes en tous points, auxquelles je reconnais bien volontiers des qualités. Mais le père de famille (nombreuse!), par ailleurs amateur de voitures, que je suis ne peut que reconnaître la supériorité de la 505. Pour aligner trois enfants sur la banquette arrière, englober tous leurs jouets (et quelques vêtements) et traverser la France, l'Europe, voire le monde, c'est assurément elle que je choisis sans hésiter. Je m'explique... Classique dans ses lignes, la 505 affiche un équilibre qui la préserve d'un vieillissement prématuré, auquel la 504 n'a pu échapper. Avec son regard frondeur, ses belles jantes alu (optionnelles) et son petit becquet, elle affiche un soupçon d'agressivité qui lui sied à merveille. Une sorte de BMW à la française... le confort en plus.

Sur du velours

Avec ses suspensions prévenantes et ses sièges bien dessinés, la 505 possède en effet un sens de l'accueil indéniable. Le tout sans sombrer dans l'ambiance nautique (voire nauséuse) imposée par les banquettes d'une 404. Et que dire de cet intérieur élégamment couvert de velours bleu? Malgré les quelque 185 000 km affichés au compteur, »

⬇ L'instrumentation est complète, et comporte même un accessoire très en vogue au début des années 80, l'économètre. Il s'agit de trois diodes (verte, orange et rouge) qui s'allument en fonction de la pression sur l'accélérateur...



Pierre-Louis

PHOTO: AGENCE VORREY & S



⬆ Cet étonnant pommeau de vitesses, qu'on croirait installé à l'envers, est typique des 505 non restylées. Rassurez-vous, il se révèle beaucoup moins déroutant à manipuler.



pour en savoir plus

LIVRE

► *La Peugeot 505 de mon père*, Xavier Chauvin, ETAI

REVUES TECHNIQUES

► *Revue technique automobile* n° 403.5, Peugeot 505 essence injection atmosphérique, ETAI
► *L'Expert automobile* n° 245, Peugeot 505

LES SITES INTERNET

► Arpaouest.org/
► Club505.forumpro.fr/
► Club505.fr/



PIÈCES DÉTACHÉES

► Serie04.com
► Sites généralistes



↑ *Compte-tours, manomètre de température d'eau : l'instrumentation est correcte, sans plus. Une 205 du même âge en propose d'ailleurs davantage !*



↑ *Moelleuse, joliment garnie et suffisamment large, la banquette arrière accueille trois adultes sans souci. Ils pourront d'ailleurs étendre leurs jambes, l'espace étant généreux.*



PEUGEOT 505 GTI
1979-1992

Production :
1 350 798 exemplaires

On aime

Sa ligne, son intérieur,
son confort, son
équipement
complet



On aime moins

Ses kilométrages
souvent élevés,
sa rareté en
bon état



LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	2 165 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	130 ch DIN à 5750 tr/mn
Couple	19,2 mkg DIN à 4250 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch L Jetronic
Transmission	Aux roues AR, boîte 5 vitesses synchronisées
Freins AV/AR	Disques / disques
Pneus AV/AR	185/40 R 14 (195/60 HR 15 sur modèle essayé)
Dimensions L x l x h	4,58 x 1,74 x 1,45 m
Poids	1235 kg
Vitesse maxi	185 km/h
Accélération 1000 m.D.A.	31,8 s
Conso. moyenne	8,7 l/100 km
Réservoir	70 l
Coffre	523 dm ³



↑ Livrable contre un supplément, ces belles jantes existent en pouces, mais aussi au format TRX. Hélas, elles exigent alors des pneus spécifiques, aux tarifs prohibitifs.



↑ La soute est grande, très grande, et ses formes régulières permettent d'exploiter à fond le volume. Le seuil paraît un poil élevé... mais moins que celui d'une 404!

François,
le propriétaire



Membre de l'Amicale Retro Peugeot Atlantique (Arpaouest.com), je suis amateur de Peugeot et ai possédé plusieurs 504, dont un rare pick-up Dangel ex-pompier. J'ai acheté cette 505 de novembre 1983 il y a un an. Hormis l'entretien courant, je n'ai pas eu grand-chose à faire sur cet exemplaire, parfaitement conservé par ses anciens propriétaires. Je n'ai d'ailleurs pas hésité à parcourir plus de 350 km à son volant depuis la région nantaise pour participer à cette rencontre. Ce qui m'a permis de constater que la consommation reste sous les 10 l aux 100 km!

» l'ensemble est dans un état qui force l'admiration. Si les ajustements des plastiques laissent apparaître quelques jours disgracieux, la tenue dans le temps de la sellerie permet à l'habitacle de conserver tout son pouvoir de séduction. D'autant plus qu'ici, il s'agit d'un modèle antérieur au restylage du cru 86, qui échappe donc à la massive et disgracieuse planche de bord des derniers modèles... En prime, la dotation de série m'épargne les désagrément subis par mes chers collègues. Vitres avant électriques, direction assistée, verrouillage centralisé, lecteur de cartes, appuis-tête avant et arrière... Des petits luxes qui améliorent grandement le quotidien. Alors que Jérôme use ses maigres biceps à chaque créneau en 504 et qu'Olivier n'en finit plus de monter et descendre de sa 404 pour vérifier que ses portes sont bien fermées, je lance le 2 165 cm³.

Grand Tourisme Injection

Voici la signification originelle des lettres GTI. Une signification assez éloignée de l'image des bombinettes que renvoient les VW Golf et autres 205 ainsi badgées. La 505, qui a inauguré l'appellation chez Peugeot, plus d'un an avant sa petite sœur, colle quant à elle parfaitement à cet esprit. Son moteur, fabriqué par la Française de Mécanique (on le retrouve d'ailleurs sur la Renault 25 GTX) n'affiche pas un caractère très sportif. Et c'est tant mieux : ce rôle est dévolu à la Turbo Injection. Le comportement routier de propulsion (sur le mouillé, les fortes accélérations peuvent entraîner une dérobade du train arrière) et le roulis gêné de la 505 (mais pas autant que celui de ses aïeules!) incitent à une conduite plus coulée. Très souple, ce 2.2 s'apprécie plutôt dans la première moitié du compte-tours. L'apport de la boîte à 5 vitesses est sur ce point indéniable : vos oreilles et votre porte-monnaie vous remercieront à la fin de chaque grand trajet! En prime, les performances chiffrées se révèlent tout à fait honnêtes, rendant les trajets autoroutiers largement envisageables. Sur ce genre de parcours, mes comparses et leurs vieilles montures peinent à masquer leurs rides...

Avec la 505, le conducteur reste frais et dispo; quant aux passagers, ils ne rechignent pas à monter à bord pour une longue balade. Du reste, j'en profite! La direction assistée apporte un confort de conduite indéniable, sans nuire à la précision. S'il n'apprécie guère les changements de rapports à la volée, le levier de vitesses est lui aussi plutôt bien guidé. Quant au freinage, seul un usage intensif vous fera découvrir ses limites. Bref, quelles que soient les circonstances, la 505 fait bien mieux que ses ancêtres. Un constat cruel, mais réel. J'entends déjà les réactions de mes très prévisibles collègues : trop moderne la 505! Ne les écoutez pas : avec son regard jaune agressif, son improbable pommeau de vitesses, sa sellerie kitsch et sa planche de bord très 70's, elle vous offre un voyage dans le passé garanti. Et en première classe, ce dont tout le monde ne peut se vanter!



↑ Sous le capot, on retrouve un bloc fabriqué à Douvrin par la Française de Mécanique, qui produit des moteurs pour Peugeot et Renault.



→ Dans les virages, la 505 s'incline volontiers, mais sans plus. En revanche, gare aux excès d'optimisme sous la pluie!



Le mieux, l'ennemi du

De modèle en modèle, chaque constructeur améliore l'existant. Il renforce la sécurité, accroît les performances, optimise le confort et engraisse l'auto d'un équipement toujours plus complet. Mais est-ce toujours le cas? Est-ce que la voiture de demain sera meilleure, ou est-ce que c'était mieux avant? La Peugeot 505 est-elle supérieure en tout point à la 504, elle-même plus aboutie que la 404? Répondent-elles toujours à la réputation de classicisme et de robustesse des grandes Peugeot? Pour répondre à ces épineuses questions, nos journalistes se sont livrés à quelques tests bien choisis.



Bizarre ton coffre qui penche. Tu t'es fait rentrer dedans?
Pierre-Louis

Ignare! C'est un effet de style.
Jérôme

Inutile de vous chamailler. Question ligne, je vous bats haut la main!
Olivier

STYLE

AVANTAGE 404

Toutes les trois ont conservé les codes d'une berline statutaire. À savoir une carrosserie trois volumes et une transmission aux roues arrière. C'est classique, c'est certain, mais la silhouette en impose. Et puis cela favorise l'accès aux places arrière et l'aménagement de l'espace à bord. Mais rien de tel qu'un débat animé de mauvaise foi pour savoir laquelle est la plus belle. Côté classicisme, le contrat est rempli, de la 404 à la 505. En revanche, la carrosserie de la 404 est bien plus travaillée. Ses phares ronds, ses plis de carrosserie et surtout ses ailes arrière en pointe, sorte d'ailerons timides d'une Cadillac des années 50, lui donnent un petit quelque chose en plus, alors que la 505 privilégie le pratique au beau.

Merci au Club 404 (leclub404.com) pour nous avoir dégâté ce bel exemplaire, à François, d'être venu de Nantes avec sa 505; et à Olivier pour sa confiance et sa 504.



bien?

PERFORMANCE

AVANTAGE 505

Dès le début, les dés étaient pipés. Équipement plus récent, moteur plus gros, injection électronique, la 505 bat ses aînées à plate couture que ce soit en accélération, vitesse maximum ou tenue de route. Rendez-vous sur la piste pour en avoir le cœur net. Au menu: départs arrêtés, lignes droites et virages serrés. Même la moderne 504, avec ses quatre freins à disques et ses suspensions indépendantes aux quatre roues (une première sur une propulsion) ne lui arrive pas à la cheville. Quant à la 404, elle est terrassée.

Quoi? Y a des fils partout, et alors?
Pierre-Louis

Quand on n'y connaît rien, mieux vaut la fermer!
Olivier

Laisse-la deux ans sans tourner et on en reparle.
Jérôme



FIABILITÉ

AVANTAGE 504

Aucun doute possible. La réputation de robustesse des vieilles Peugeot n'est plus à faire. Toutes sont fiables et l'ont maintes fois prouvé. Mais la 504 se situe indéniablement un cran au-dessus notamment pour sa simplicité. Preuves à l'appui, anecdotes, essais de magazines d'époque et même résultats dans les rallyes africains, elle gagne ce match d'un cheveu. La 404 est en proie à des problèmes de freins et de refroidissement. Le moteur de la 505, différent des deux autres, est fiable. Mais son injection électronique analogique vieillit mal et les problèmes de fonctionnement, comme de réparation ne sont pas à exclure.

le budget

LA COTE	404	504	505
À restaurer	3 000 €	2 800 €	1 600 €
À réviser	5 700 €	5 500 €	2 900 €
Prête à rouler	8 800 €	8 000 €	5 200 €

L'ASSURANCE	404	504	505
Normale au tiers	178 €	238 €	243 €
Normale tous risques*	259 €	494 €	398 €
Ancienne au tiers	39 €	41 €	74 €
Ancienne tous risques*	99 €	131 €	148 €

Profil: homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

Le prix des pièces est minime. Les autos sont assez fiables et les pièces faciles à trouver chez les revendeurs généralistes et les spécialistes, qui sont assez nombreux. Seule la réfection des freins de la 404 peut se révéler onéreuse. En revanche, les éléments de rechange de l'injection de la 505 ne courent pas les rues. Alors méfiance à l'achat.

LE PRIX DES PIÈCES	404	504	505
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	36 €	28 €	46 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	8 €	9 €	7 €
Plaquettes + disques AV*	150 €	100 €	99 €
Plaquettes + disques AR	160 €	250 €	224 €
Amortisseurs AV/AR	210 €	200 €	239 €
Silencieux d'échappement	75 €	70 €	79 €
Kit de distribution	Chaîne	Chaîne	75 €
Kit d'embrayage	170 €	140 €	128 €
Phare avant	55 €	100 €	123 €
Feux arrière	160 €	130 €	124 €
Pneumatiques (x 2)	136 €	140 €	136 €

* Garnitures cyl. de roue AR
Moyenne des prix relevés sur Oscaro.com, Ciper.fr, Melun retro passion.com, Serie04.com et Rezulteu-pneu.fr

LES NOTES

	404	504	505
Au quotidien	13/20	15/20	16/20
Placement d'avenir	13/20	14/20	10/20
Disponibilité des pièces	14/20	15/20	11/20

Bilan

Style un jour ou pratique tous les jours?

La 404, avec ses vitesses au volant, son train arrière qui se dandine à chaque bosse et son style raffiné, vous dépaysera à chaque fois que vous en prendrez le volant. Mais sa prise en main pour une balade demande une certaine attention et une conduite adaptée. Ce n'est en revanche pas le cas de la 505 qui s'inscrit sans difficulté dans le flot de la circulation et suit le rythme sans sourciller, mais se révèle bien moins originale. La 504, elle, se situe entre les deux. Sa ligne et son habitacle font assez datés. Mais sa conduite est assez moderne, si ce n'est quelques bizarreries au niveau des commandes d'éclairage, et vous permet une utilisation assez régulière, si besoin. C'est donc une question de style mais aussi de fréquence d'utilisation qui doit orienter votre choix.