



p. 66

À L'ASSAUT DE L'EUROPE

27 PAGES TECHNIQUES

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE

LANCIA FULVIA COUPÉ
Remontage du berceau avant [5] p. 80

RESTAURATION
Opel 1900 GT p. 94
Matra-Bonnet Djet V [1] p. 98

FICHES PRATIQUES p. 105
Remplacer les amortisseurs sur une suspension McPherson [3]

GAZOLINE

Mensuel - Volume 27 - Numéro 297 - Mars 2022 - 4,70€ - ISSN 1262-4357

24 PAGES DE PETITES ANNONCES



p. 14

DOSSIER

CITROËN AMI 6, 8 ET SUPER

- HISTOIRE
- ÉVOLUTIONS
- CONSEILS D'ACHAT

18 PAGES POUR TOUT SAVOIR



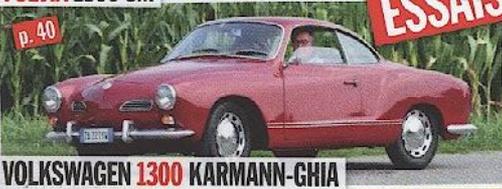
RESTAURATION GAZOLINE p. 88
MOTEUR-BOÎTE AUSTIN MINI



p. 32

LANCIA FULVIA 1300 5M

ESSAIS



p. 40

VOLKSWAGEN 1300 KARMANN-GHIA



RENAULT 8 AUTOMATIC



RENAULT FREGATE TRANSLUIDE



DAF DAFFODIL/33

5 populaires "AUTOMATIQUES"

p. 54

PEUGEOT 504 AUTOMATIQUE



SIMCA CHAMBORD RUSH-MATIC

+ 3 MARS 1942 : BILLANCOURT SOUS LES BOMBES ■ **STORY :** AUTOS SÉRIES ■ URBAN TRIP : UN TAXI POUR SARAGOSSÉ [ESPAGNE] ■ **COLLECTIONNEUR DU MONDE :** ROBERT LATREILLE [FRANCE] ■ **MINIATURES :** LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

www.gazoline.net

L 11559 - 297 S - F : 4,70 € - RD



Peugeot 504 Automatique

LA SEREINE

Nantie d'un véritable automatisme, la 504 est une merveilleuse routière et **une tractrice hors pair**. Pas étonnant que cette version ait connu un certain succès auprès d'une clientèle bourgeoise.

La 504 est la réponse un peu tardive de Peugeot aux DS et Renault 16. Au moment où sort la Citroën, la marque au lion n'a que la très sage et classique 403 à opposer. Lorsque Renault présente sa limousine novatrice, Peugeot propose la 404, une excellente voiture, mais un peu datée techniquement et visuellement. Ce décalage sera encore plus flagrant lorsque Citroën dévoilera sa deuxième série de DS, en 1967. Cette rude concurrence a de telles répercussions sur les ventes des sochaliennes que, en septembre 1968, la 504 est accueillie comme le messie par les vendeurs.

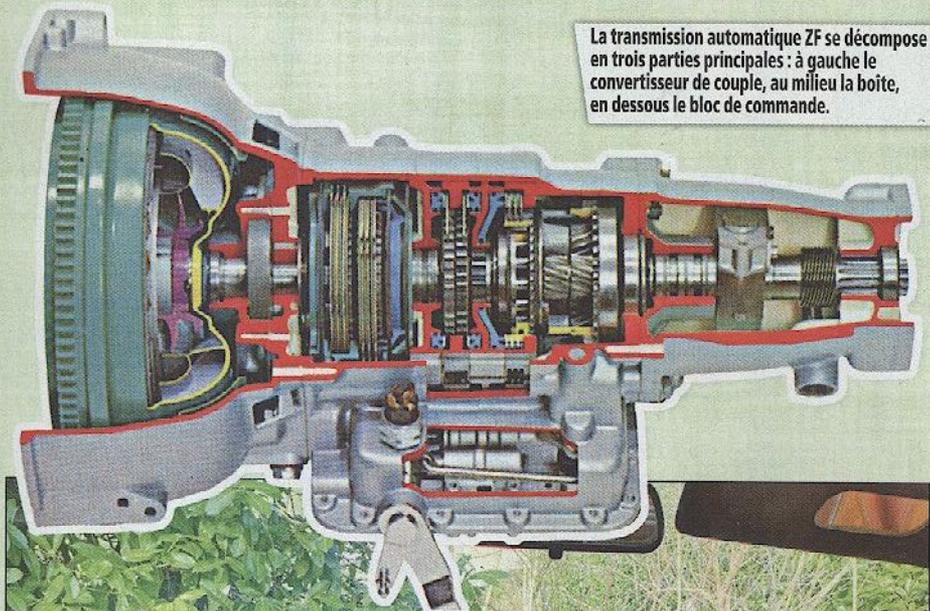
La nouveauté marque de très nets progrès par rapport à la 404. Le premier concerne la suspension arrière, désormais à roues indépendantes. Mais la 504 demeure

une propulsion, ce qui en fait une alternative intéressante face aux rivales. Ensuite, elle affiche une ligne moderne, à mi-chemin entre audace et classicisme. Globalement, ses performances, son confort et sa tenue de route grimpent d'un cran par rapport à la 404. Evidemment, une version automatique est prévue. Elle arrivera quelques mois après le lancement, en février 1969. Disponible avec les deux variantes du moteur 1 796 cm³, à carburateur ou injection, celle-ci conserve le levier sur la colonne de direction. Fournie par le spécialiste ZF, cette transmission est constituée d'un convertisseur de couple, d'une boîte de vitesses et d'un bloc de commande. Logé dans la cloche, le convertisseur assure la démultiplication de l'effort nécessaire au démarrage ainsi que la liaison

entre le moteur et la boîte. Il se compose d'une pompe hydraulique entraînée en permanence par le vilebrequin, d'une turbine accouplée à l'arbre d'entrée de boîte ainsi que d'un stator relié au carter par l'intermédiaire d'une roue libre. C'est l'huile qui assure la transmission du couple. Comprenant trois rapports avant plus une marche arrière, la boîte est commandée par un "cerveau" placé en partie inférieure. Celui-ci détermine l'action des embrayages multidisques par l'intermédiaire de plusieurs valves en fonction de la vitesse du véhicule et de la pression sur l'accélérateur.

Au mois de septembre 1969, la commande au volant est abandonnée au profit d'un levier placé au pied de la console centrale. A cette occasion, les différentes posi-

La transmission automatique ZF se décompose en trois parties principales : à gauche le convertisseur de couple, au milieu la boîte, en dessous le bloc de commande.



Archives Gazoline

H.C.



A la commande de vitesses près, l'habitacle de la 504 automatique (ici une Ti de 1977) est identique à la version manuelle.



+
Plaisir de conduite - Confort
-
Motricité sur le mouillé

Extérieurement, on ne constate pas de réelle différence entre les 504 automatique et manuelle.

PEUGEOT 504 AUTOMATIQUE [02/1969 - 06/1973] • Cote en 2012 : 2 000 à 3 500 euros • Cote en 2022 : 4 000 à

Sur la malle de ce modèle 1973, un discret signe "Automatique" est placé sous "Peugeot".

Archives Gazoline



tions permises sont plus clairement matérialisées. "N" est le point mort, "3" la fonction normale ville/route, "2" celle dite exceptionnelle n'utilisant que les deux premiers rapports, en montagne ou bien pour un dépassement rapide, la deuxième plafonnant à 112 km/h et la première à 70 km/h, "1" sert comme frein moteur dans les descentes très prononcées, "R" est évidemment la marche arrière et "P" (Parking) bloque les roues motrices indépendamment du frein à main. En enfonçant soudainement la pédale d'accélérateur, le conducteur actionne la position *kick down* qui permet un rétrogradage en deuxième afin de relancer la machine. Enfin, une sécurité hydraulique évite

Souple et silencieuse, la boîte automatique ZF s'accorde à merveille avec le caractère de la 504

l'engagement d'un rapport inférieur sans que le régime moteur ne soit retombé suffisamment, ceci afin d'éviter les sursrégimes. Caractérisée par sa souplesse, son silence et sa douceur de fonctionnement, la boîte automatique ZF s'accorde à merveille avec le caractère de la 504. La version automatique va suivre les mêmes évolutions mécaniques que les autres modèles. C'est ainsi qu'en septembre 1970, le moteur 1,8 litre est remplacé par un 2 litres fournissant respectivement 93 et 104 ch DIN en carburateur et en injection. Ces deux mécaniques sont sans aucun doute les plus adaptées à la boîte automatique car elles disposent de plus de couple. Chacun sait, en effet, que ce type de transmission est particulièrement énergivore. ■



Archives Gazoline

SPÉCIFICATIONS



Puissance fiscale : 9 à 11 CV.

Moteurs : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1796 cm³ (82, 96 ch DIN) ; 1971 cm³ (93, 104 ch DIN). Refroidissement liquide.

Alimentation : un carburateur simple corps inversé, un carburateur double corps inversé (2 litres) ou une injection indirecte (Ti).

Transmission : roues arrière motrices, transmission automatique ZF à 3 vitesses + MAR. Levier au volant jusqu'en 09/1969, puis levier au plancher.

Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras oscillants inférieurs, jambes de force + barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras obliques oscillants et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR (puis disques AR sur versions 2 litres) à commande hydraulique assistée par Mastervac, direction à crémaillère (assistée à partir de 1976), roues 14".

Vitesse maxi : 154 à 173 km/h.

Consommation : environ 10/11 l/100 km.



PÉRIODE À SUIVRE

Février 1969 – juin 1983

(production des 504 Automatique non renseignée).



TENDANCE

La 504 est sur la pente ascendante. Toutefois, les versions automatiques sont un peu moins demandées que les autres.

INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITÉ PIÈCES

Le stock de belles pièces se raréfie, surtout en tôlerie. C'est beaucoup plus simple pour la mécanique.



POINTS À SURVEILLER

Corrosion : malgré sa réputation d'auto robuste, la 504 rouille. Contrôlez en priorité les entourages de pare-brise et de lunette AR, les bas de caisse, les bords d'ailes AR, le bas des ailes AV, les planchers, le fond de coffre et le bord du couvercle de malle.

Moteurs : extrêmement solides, idem pour les boîtes.

Points faibles : refaction des pompes à injection (Ti) complexe et coûteuse pour le non-initié.

PEUGEOT
Automatique

Le petit monogramme "Automatique" apposé sur la malle arrière est le seul élément de distinction de cette version.

7 000 euros.