

le **Fanauto**

Le Fanatique de l'Automobile n°179 Août 1983 19,30F ttc 150fb 7fs

AGE D'OR 83: LES AFFAIRES REPRENENT



DUESENBERG ET LA COURSE
504 OU SPIDER ALFA?
MODELISME: L'ŒIL AMERICAIN



Cabriolet 504 et Spider Alfa 2000

des découverts qui font du bien

... par Jean-François Marchet

Le cabriolet semble aujourd'hui renaître de ses cendres. Peut-on dire, comme Serge Pozzoli, qu'il a été tué par la vitesse ? C'est vrai dans une certaine mesure et les problèmes de réglementation et de rentabilité industrielle ont sans doute été plus déterminants que la mise en péril des coiffures féminines. Les services marketing ont pris conscience, après le succès du Cabrio Golf, de l'intérêt que pouvait présenter le décapsulage des bicorps populaires. Pour nous, le cabriolet, ce n'est pas cela. C'est une véritable automobile de carrossier, aux lignes originales et de préférence à tendance sportive. Lorsque l'on n'a pas les moyens de s'offrir une Porsche 911 ou une Mercedes SL (ne parlons pas de l'Aston Martin Volante), le choix est des plus restreints, d'autant plus que le dernier vrai cabriolet français vient d'être sacrifié par Peugeot. A moins de 90 000 F, nous n'avons plus le choix qu'entre deux réalisations de Pininfarina, deux vieilles connaissances remises au goût du jour : le Fiat 124 aujourd'hui baptisé Europa n'étant pas disponible, nous vous parlerons de l'Alfa Romeo.

Face aux problèmes graves que le groupe PSA doit résoudre actuellement, le cas du cabriolet 504 paraît tout à fait secondaire. Cela ne nous empêchera pas de poser plusieurs questions. Nous aimerions tout d'abord savoir si ce cabriolet (tout comme le coupé qui a lui aussi été supprimé) posait un réel problème de rentabilité. On notera que sa construction laissait parfois à désirer et que Peugeot a pu être lassé par la multiplication des petits problèmes de garantie. D'un autre côté, les relations PSA-Pininfarina sont en pleine mutation. Le style maison prend le pas sur la collaboration extérieure et PSA procède actuellement à une profonde réorganisation de ses services de style. On ignore encore si le style du groupe sera unifié ou si chacune des marques (Peugeot, Talbot et Citroën) sera chapeauté par un centre de style avancé et une direction générale issue de Talbot Grande-Bretagne. Dans cette opération, le traditionnel rapport de collaboration entre Pininfarina et Peugeot pourrait être

remis en cause. Enfin, nous pouvons nous inquiéter de l'absence de projet précis pour succéder aux coupés et cabriolets 504. Le coupé 505, dont l'étude avait été poussée assez loin, a été abandonné et ce n'est pas un cabriolet 205 qui nous fera oublier le 504.

Tout à fait dans le coup

Il nous a fallu deux ans de patience pour obtenir de Peugeot un cabriolet 504 en essai ; en conséquence, notre compte rendu aura un caractère posthume et sera teinté d'une réelle nostalgie. En effet, ce cabriolet Peugeot était une proposition tout à fait valable et ses qualités d'ensemble en faisaient un véhicule homogène et compétitif aujourd'hui. Un peu plus coûteux que le Fiat et l'Alfa Romeo (90 000 F), il ne manquait pas de séduction. Comportement routier, confort et habitabilité étaient ses atouts. Sa ligne plus bourgeoise que sportive avait vieilli avec beaucoup de bonheur, sans souffrir de restylings intempestifs depuis sa création (il a

pris la succession du 404 en 1969). Pour notre part, l'adoption de pare-chocs en fibre de verre n'a pas amélioré la silhouette, même si l'on tient compte de la peinture assortie à la caisse des dernières séries. Le reste était affaire de goût, le client devant se méfier de certaines teintes modes et de mariages de couleurs discutables.

Son quatre cylindres de 1 971 cm³ développant 106 chevaux lui procurait des accélérations intéressantes lui permettant de faire jeu égal avec l'Alfa Romeo sur un 400 m départ arrêté et de lui donner du fil à retordre sur une départementale sinueuse. La souplesse de son moteur de berline permettait un usage « promenade » agréable tout en assurant la sécurité des dépassements. La transmission était, elle aussi, parfaitement adaptée avec un étagement correct, une commande douce et assez précise. Le plaisir que nous avons éprouvé au volant de cette auto durant la canicule nous a fait inévitablement rêver à l'éphémère version V6 et à un modèle 84 équipé du moteur Talbot Turbo ou, plus simplement, de celui de la Murena S. Les fanas sont incorrigibles ! Avec sa suspension à 4 roues indépendantes, bien guidées, la 504 marquait encore des points sur l'Alfa Romeo. Un peu souple pour un obsédé du comportement sportif, sa tenue de route était nettement plus sûre et plus efficace que celle de la milanaise. Rien à dire sur le freinage, si ce n'est une dureté de commande tranchant avec la philosophie générale de la voiture. Pour être parfaite, la direction (assistée) ne manquait que d'une démultiplication plus directe et d'un volant (de diamètre inférieur) réglable en profondeur. Le cabriolet 504 nous a rappelé que l'on pouvait construire des voitures rigoureuses et « bien de chez nous ».

Finition à l'italienne

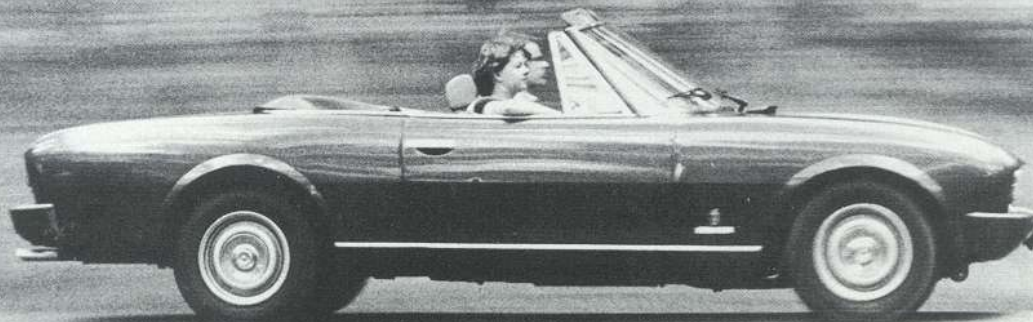
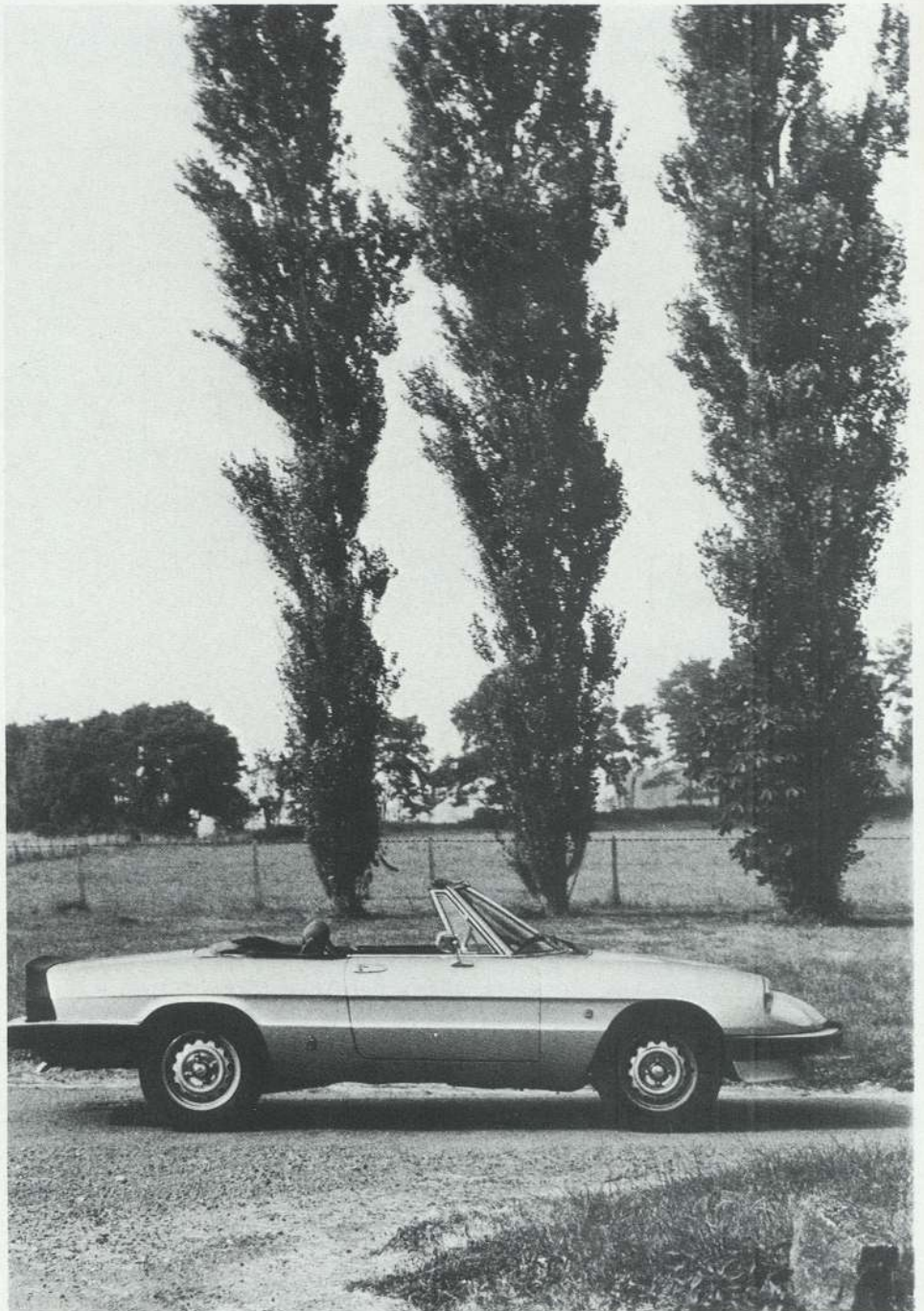
Très séduisante sur le plan de l'habitabilité (c'était un des rares cabriolets authentiques à offrir des places arrière dignes de ce nom), la 504 souffrait cependant d'une finition approximative dont l'aspect le plus irritant se

peugeot504.info

trouvait dans l'efficacité et la fiabilité douteuses des commandes annexes. Agréable à l'œil avec sa sellerie en simili de qualité, l'habitacle de la Peugeot avait tendance à se délabrer facilement. Esthétique, sa capote n'était pas des plus pratiques. Il fallait une certaine force pour la verrouiller en position fermée et, une fois ouverte et rangée dans son logement, on avait les pires difficultés pour l'occulter avec la housse prévue à cet effet. C'est le même système que l'on retrouve sur l'Alfa Romeo 2000 Spider. Les agrafes sont très dures à mettre en place sur le rail chromé et lorsque l'on veut effectuer la manœuvre inverse, on arrache tout. C'est aussi un défaut qu'il ne faut pas oublier si l'on ne désire pas prendre une douche quand la pluie arrive. La finition de l'Alfa Romeo est vraiment très proche de celle de la Peugeot avec un intérieur lui aussi réalisé en synthétique : on se brûle les fesses en été et l'on gèle en hiver. L'absence de bois de placage renforce le caractère sportif, plus sympathique, mais les commandes diverses appellent les mêmes remarques sur la médiocrité de leur qualité tandis que les vitres latérales s'actionnent avec une bonne vieille manivelle. La position de conduite est meilleure (on est en particulier mieux soutenu) mais la commande de boîte au plancher, très décalée vers l'avant, a une disposition très vintage. Un bon point pour les deux rétroviseurs latéraux mais ils sont démodés, assez laids et peu fiables. L'Alfa Romeo est une stricte deux-places. Le petit espace disponible derrière les sièges a été aménagé pour recevoir l'excédent de bagages du coffre dont la capacité est réduite. Notons aussi l'intégration de l'antenne de radio dans le pare-brise.

Bientôt majeure

Le Spider Alfa Romeo a fêté cette année ses 17 ans. Dérivé d'une étude de style présentée au Salon de Turin 1961, il a fait ses débuts au Salon de Genève 1966 sous le nom de « Duetto ». Mécaniquement, il s'agit d'un coupé Giulia 1600 dont l'empattement a été réduit de 10 cm. En mai 1968, le Duetto a éclaté en deux versions avec le Spider 1300 Junior et le 1750 Veloce. Le fameux remodelage de la partie arrière (suppression de « l'osso di seppia ») a été pratiqué deux ans plus tard. Le Spider 2000 est né en juin 1971 tandis que le 1,6-litres a fait sa réapparition au cours de l'été 1972 sous le nom de 1600 Junior.



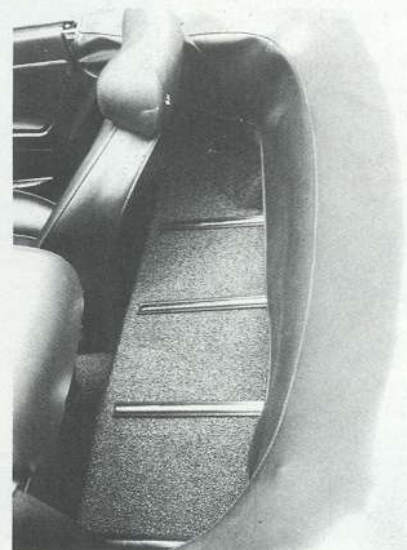
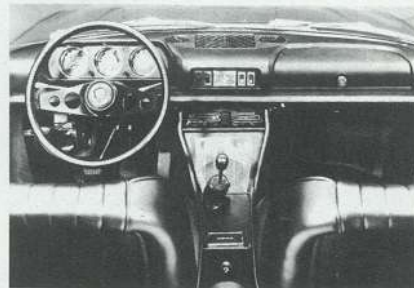
Le cabriolet 504 a fait ses débuts officiels en 1969 et connut une carrière discrète marquée par une évolution timide. La version V6 introduite au Salon de Paris 74 a été supprimée au cours de l'été 77 après avoir été produite à 1 596 exemplaires. D'après nos recherches, ces cabriolets V6 ne sont pas comptabilisés dans ces statistiques.

1968 :	3	1977 :	340
1969 :	880	1978 :	463
1970 :	1 114	1979 :	422
1971 :	1 268	1980 :	273
1972 :	982	1981 :	247
1973 :	719	1982 :	259
1974 :	465	1983 :	130
1975 :	378		
1976 :	242	Total :	8 185

Quelques évolutions :
 Paris 71 : commande unifiée feux/ci-
 gnotants/avertisseur/frein à main sur
 console.
 Paris 72 : nouvelle poignée frein à main.
 Paris 73 : nouvelles garnitures intérieu-
 res.
 Paris 74 : introduction V6.
 Paris 75 : nouvelle montre/reposition-
 nement réservoir d'essence derrière les
 sièges AR ; roue de secours sous le co-
 fre.
 Été 77 : suppression du V6 ; nouvel inté-
 rieur.
 Modèle 79 : ceintures aux places AR.
 80 : introduction des pare-chocs en
 résine.
 81 : pare-chocs assortis à la caisse.

*Ci-dessous à gauche : le cabriolet 71
 et son intérieur. La version 1980 est
 ci-dessous.*

*Below left : 1971 Peugeot 504 convertible.
 Below : the 1980 equivalent.*



*La Peugeot a conservé sa roue de
 gouvernail durant toute sa carrière mais
 ses places arrière étaient un sérieux
 atout. Les fans seront plus sensibles à la
 planche de bord du Spider Alfa.*

*The Peugeot kept its boat-like steering wheel
 all the way, but its rear seats offered real
 advantages. Enthusiasts will be more sensible
 to the Alfa Spider's fascia.*



Très peu retouchée durant sa (longue) vie, la 504 a gardé son cachet. L'Alfa, en revanche, a subi des restylings qui ne font pas toujours l'unanimité.

The 504 remains practically untouched during its (long) life keeping its « sixties » look. On the contrary, the Spider has got some various facelifts which are not always approved.



peugeot504.info

De haut en bas et de gauche à droite : le Spider Giulia a cédé la place au Duetto, dont certains ont pleuré l'ablation de la queue. Le Spider Eagle (1975) et le Spider Alfetta (1972) n'ont malheureusement pas retenu l'attention de Milan (Etudes Pininfarina). Les modifications actuelles sont issues d'une étude de 1974.

From top to bottom and from left to right : the Spider Giulia gave way to the Duetto of which some people regretted the shortening of the tail. The Spider Eagle (1975) and the Spider Alfetta (1972) were discarded by the Milano factory (designs by Pininfarina). The present improvements were actually designed in 1974.

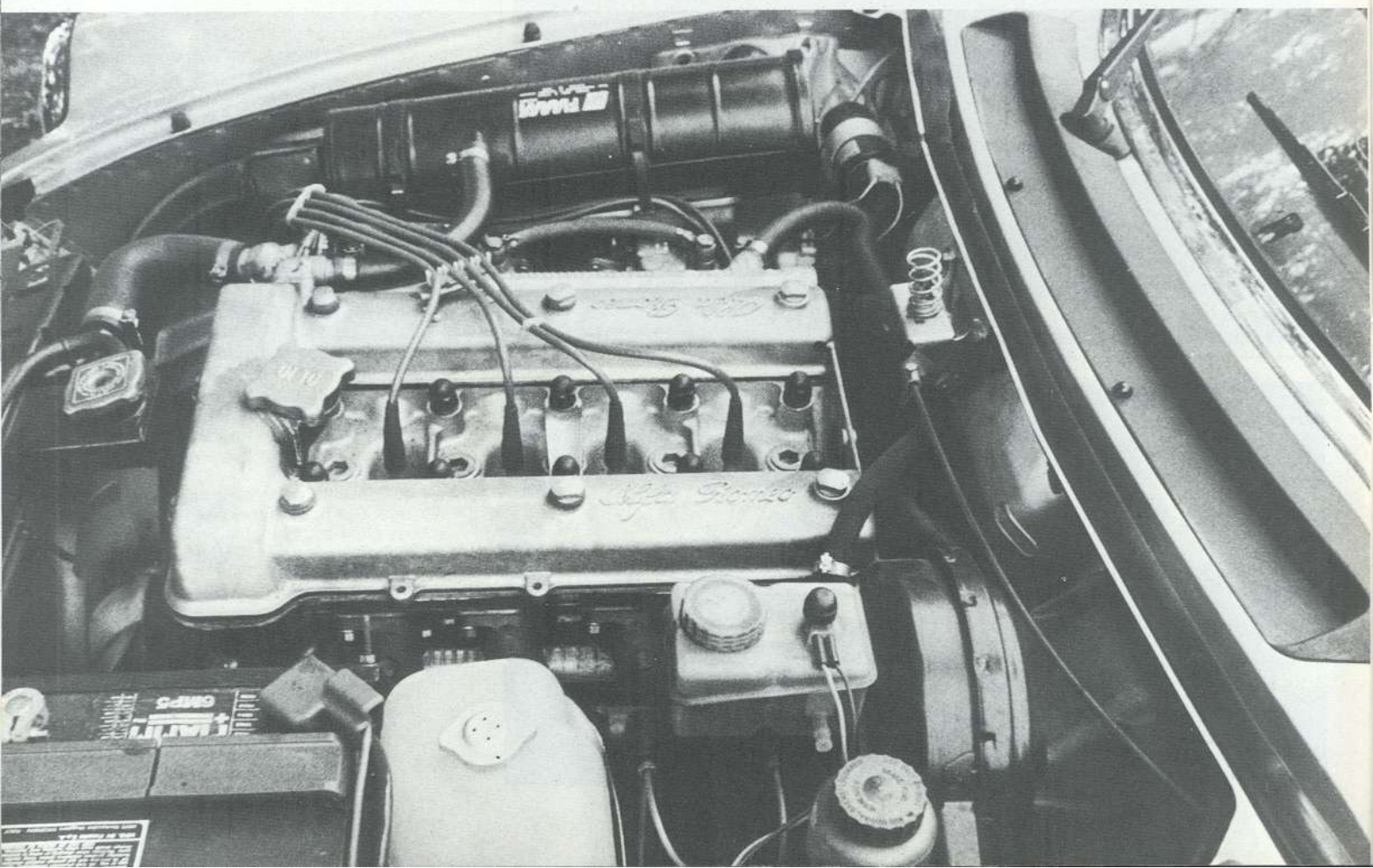
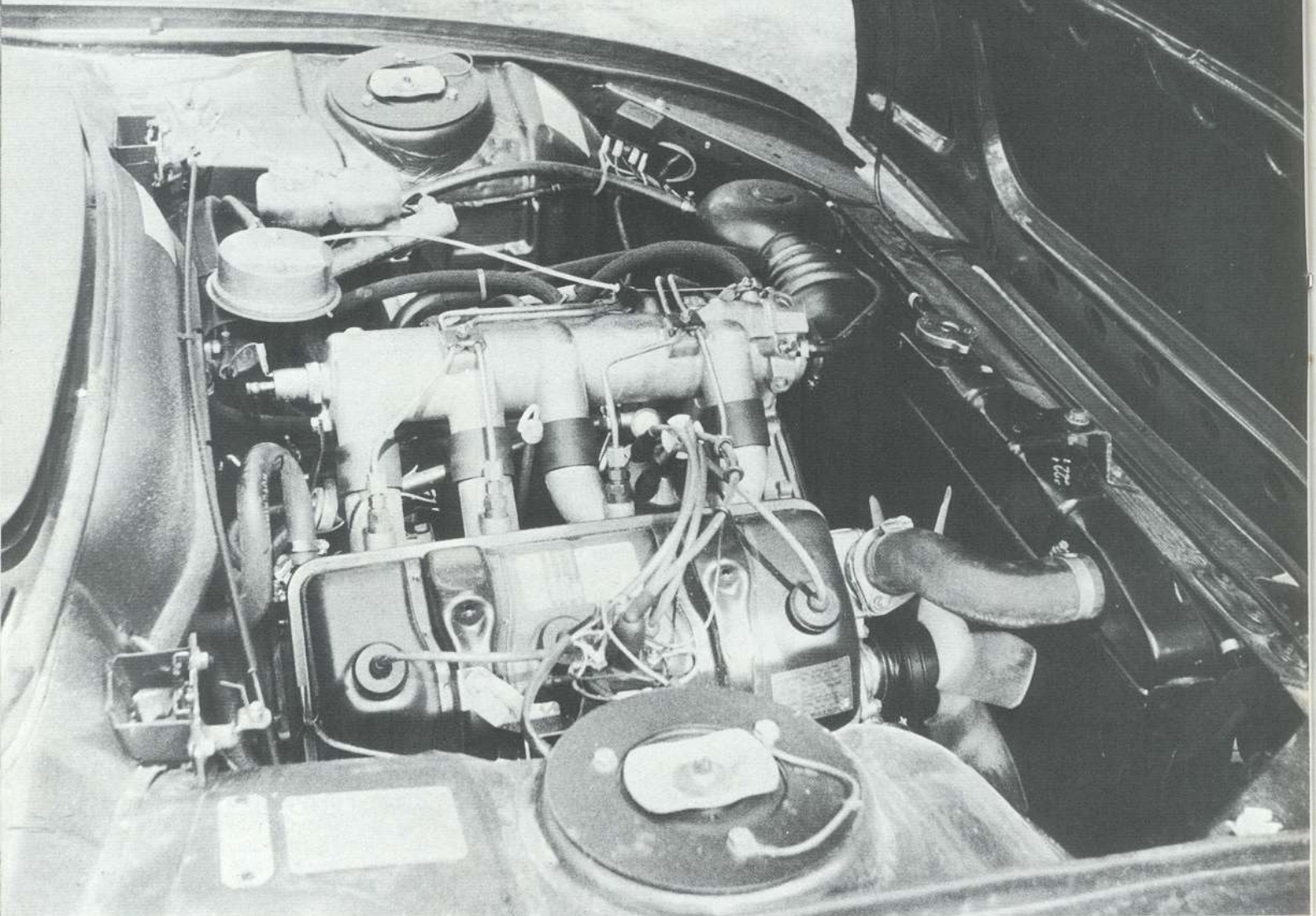


La polémique aujourd'hui oubliée du remodelage de la partie arrière rebondit avec le restyling de février dernier. « Comment Pininfarina a-t-il pu laisser faire une chose pareille ? », n'hésitent pas à dire certains. Ils ont tout simplement la mémoire courte. Les appendices aérodynamiques actuels dérivent étroitement d'une étude de « Spider aero dinamico » présentée au Salon de Barcelone 1974. On remarquera sur nos photos que la forme du becquet arrière a été reprise mais que le spoiler avant est moins important. Pininfarina était de toute façon obligé de remodeler sa voiture en fonction des nouveaux pare-chocs US également montés (sans amortisseur) sur le modèle européen. Dans sa nouvelle forme, l'ancien Duetto a regagné 12 cm et presque retrouvé sa longueur originelle.

Mécaniquement, rien n'a changé. On pourra s'en féliciter pour le moteur, le désormais très classique 2-litres double arbre qui frise les 130 ch DIN. De par sa conception ancienne (mais non démodée), il n'est pas taillé pour les montées en régime astronomiques mais possède une souplesse et une vigueur en dessous de 4 000 tr/mn des plus agréables et tout à fait idéales pour ce genre d'auto. Sur n'importe quel rapport, les reprises se font avec douceur et franchise. Comme tous les moteurs Alfa, c'est une mécanique brillante, vivante et chaleureuse comme on en rencontre de moins en moins. La transmission est d'une utilisation facile mais le synchro de première est paresseux tandis que le verrouillage des différents rapports pourrait être plus ferme.

Rides d'expression

En performances pures, le Spider Alfa est tout à fait dans le coup. Nous avons frisé les 180 km/h en vitesse de pointe capote baissée, 10 km/h de mieux que le Peugeot. Les reprises sont également plus brillantes ; le moteur de la milanaise n'a pas pris une ride lorsque l'on sort les chronos. Il en est tout autrement de son châssis qui a conservé sa conception de base et, en particulier, sa suspension à essieu arrière rigide. Le confort est en premier lieu affecté par cet archaïsme, rappelant qu'autrefois les voitures de sport étaient décapotables et tape-cul. Heureusement, les sièges ne sont pas trop mal dessinés et les amortisseurs sont d'une qualité acceptable. Le Spider Alfa, c'est du vintage amélioré. Sa tenue de route peut rappeler ce que l'on faisait il y a 30 ans, mais avec la sécurité en plus. On est surpris aujourd'hui d'entendre crisser les pneus dans les courbes et au moindre démarrage. La plus grande attention est exigée sur sol mouillé mais, dans tous les cas, les dérobades sont d'une ampleur limitée et faciles à contrôler, à tel



Caractéristiques techniques

	Alfa Romeo Spider 2.0	Peugeot 504 Cabriolet 2 litres
Moteur	4 cylindres en ligne 1 962 cm ³ alésage/course : 84 x 88,5 mm compression : 9 : 1 2 ACT entraînés par chaîne alimentation par 2 carburateurs double corps 128 ch DIN à 5 400 tr/mn 18,1 mkg DIN à 4 000 tr/mn	4 cylindres en ligne 1 971 cm ³ alésage/course : 88 x 81 mm compression : 8,8 : 1 1 arbre à cames latéral (chaîne) alimentation par injection mécanique 106 ch DIN à 5 200 tr/mn 17,2 mkg DIN à 3 000 tr/mn
Transmission	boîte manuelle 5 rapports 1 ^{re} : 3,30 2 ^e : 1,99 3 ^e : 1,35 4 ^e : 1,00 5 ^e : 0,79 M-AR : 3,01 roues ar. motrices différentiel autobloquant	boîte manuelle 5 rapports 1 ^{re} : 3,46 2 ^e : 2,06 3 ^e : 1,41 4 ^e : 1,00 5 ^e : 0,82 M-AR : 2,09 roues ar. motrices
Châssis	monocoque — suspension avant à levier inférieur triangulé, levier supérieur et barre oblique — suspension arrière à essieu rigide avec jambes de poussée et bras central triangulé et ressorts hélicoïdaux — amortisseurs télescopiques et barres stabilisatrices à l'avant et à l'arrière. Freins à disque sur les 4 roues avec servo — direction à vis et galet	monocoque — suspension avant à levier inférieur transversal, bras longitudinal et jambe élastique — suspensions arrière à bras triangulé oblique tiré — amortisseurs, ressorts hélicoïdaux et barres stabilisatrices à l'av. et à l'ar. — freins à disque sur les 4 roues avec servo — servo direction à crémaillère
Dimensions	empattement : 2 250 mm voies : 1 325/1 275 mm longueur : 4 245 mm largeur : 1 630 mm hauteur : 1 290 mm	empattement : 2 550 mm voies : 1 490/1 430 mm longueur : 4 360 mm largeur : 1 700 mm hauteur : 1 360 mm
Poids	1 020 kg	1 235 kg
Vitesse maxi décapoté	179,6 km/h	169,2 km/h
Consommation moyenne de l'essai	11,6 l/100	12,1 l/100



Le Spider Pininfarina Europa est le grand absent de cette confrontation. La toute récente version Volumex n'a fait qu'augmenter son charme.

The Europa Spider by Pininfarina has unfortunately missed this match. His very last Volumex version gave it a new touch of interest.

point que l'on en tire du plaisir et que l'on en réclame. On se demande si des pneumatiques plus modernes tels que les Pirelli P 6 ne rendraient pas la voiture plus pointue dans son comportement. Ceci étant, la tenue de cap à grande vitesse ne pose pas de problème particulier ; il convient simplement de rester vigilant. En effet, les décollages sur bosses et passages à niveau sont suivis d'atterrissages approximatifs qui peuvent dérouter un conducteur moderne. Il faut garder le volant bien en mains, tout comme on le fera lors d'un freinage appuyé, pour garder la ligne de cap idéale. Le freinage en lui-même est tout à fait satisfaisant sur le plan de la puissance et de l'endurance. La direction est à l'image des autres Alfa, très dure à l'arrêt et dans les manœuvres de parking, elle devient agréable dès que l'on roule. Rouler, rouler, on le fait avec un plaisir grandissant au fil des kilomètres. Est-ce que le Spider Alfa vieillit bien ? C'est la question essentielle que le fana se posera. Sa caisse n'a pas l'air d'être un modèle de rigidité et de résistance à la corrosion et ses accessoires sont fragiles. Ceci explique l'aspect pitoyable de certaines occasions, mais qu'importe...



Le moteur Peugeot (en haut) n'a pas la belle santé de son rival italien, fier de ses deux ACT, mais son caractère feutré le rend très agréable à bas régime.

The Peugeot engine (top) is not so tonic as its Italian rival which boasts its DOHC, but its softness and flexibility are very enjoyable at low revs.



Les automobiles de la trempe du Spider Alfa Romeo se font rares. Pour les fanatiques que nous sommes, un cabriolet sera toujours une auto à part entière, une œuvre de carrossier originale et intemporelle. Cette auto a le droit de vivre mais, surtout, elle mérite une descendance...

