

Le journal qui fait vendre (annonces gratuites !)

RETROMANIA

Alpine



Une A 110 abordable !

Pratique
Sans plomb
ou GPL ?

Détectez
les
pannes



PASSION
SCIROCCO

504 coupé-cabriolet



lesquels choisir ?



400 000 km en un an
avec une Traction !

La berline Fiat 2300



T 4292 - 48 - 15,00 F



RETROMANIA

Un nouveau regard sur la voiture ancienne

ITINÉRAIRE

Jacques Hubert

Suite et fin de l'histoire d'un brillant concepteur, que nous retrouvons avec J.P.Beltoise.

P. 24

PRATIQUE

Détectez la panne

La panne prévient presque toujours. Sachez la détecter en temps utile, pour ne pas rester «en carafe».

P. 20

ENCHÈRES

Belle vente à Paris

Il y avait des populaires à vendre au Palais des Congrès. Et de bonnes affaires à petits prix !

P.2

MINIATURES

Les nouveautés

Beaucoup de nouveaux modèles ce mois-ci, avec en coup de coeur la Peugeot 210 de Miniroute.

P. 25

STATION SERVICE

Sans plomb ou GPL

On ne se servira bientôt plus des voitures anciennes comme aujourd'hui. Sans plomb et GPL sont l'alternative de l'avenir.

P. 19

Alpine : la berlinette A 110 abordable



p.10

Certes, l'A 110 SX atteint les 150 000 F, mais la V 85, moins puissante mais au look identique, vaut près de deux fois moins. Une bonne alternative à la A 310. Et les souvenirs de l'Alpine, par André Costa. De la A 106 à la A 310, il les a toutes pratiquées, et côtoyé leur créateur et leurs pilotes. Des aventures inédites.

400 000 km en un an avec une Traction

Parmi les paris les plus fous entraînés par l'automobile, celui d'un garagiste lyonnais qui décida de parcourir 400 000 km en un an avec une Traction, et qui y parvint !



p.6

Et aussi

Des centaines de petites annonces gratuites, et de séduisantes annonces couleur ! - En direct des clubs - Déjà paru - Bloc-notes, avec des dizaines de rendez-vous dans toute la France.

504

coupé - cabriolet : lesquels choisir ?



Dossier p.15

Les coupés et cabriolets 504 ont une personnalité qui varie selon leur génération et leur motorisation. Faites le bon choix en fonction de vos goûts et de vos besoins. Avec tous nos conseils d'achats.

Fiat 2300 : dans la cour des grandes

Fiat se lança à la fin des années 50 dans la réalisation d'une berline de standing. Une voiture intéressante, bien que Pininfarina ne se soit pas vraiment «défoncé».



p.8

Oncle Pat



p.22

Avoir du coffre

Passion Scirocco



p.14

Une Scirocco au banc d'essai

Vendu ce mois-ci
3 DS, une 104 ZS,
un break de chasse Volvo...
Et bien d'autres encore!...
voir pages annonces.

DOSSIER

Peugeot 504 coupé-cabriolet



lesquels choisir ?

Dans un précédent numéro de Rétromania (le n° 14 de juin 1995), nous avons rappelé l'histoire de ces Peugeot 504 «haut de gamme». Aujourd'hui nous allons nous attarder sur l'aspect pratique et sur le choix que l'on peut faire en fonction de son budget et de l'usage souhaité, de ces voitures joliment dessinées par Pininfarina...

La Peugeot 504 a été fabriquée à plus de 3 600 000 exemplaires depuis son lancement à l'automne 1968. En revanche les coupés et les cabriolets produits de 1969 à 1983 sont restés beaucoup plus confidentiels : le coupé a été construit à 26 776 exemplaires (dont seulement 6 462 pour l'étranger) et le cabriolet à 8 185 exemplaires (dont 2 831 pour l'export). En France, cette voiture aux allures

bourgeoises sera, malgré son prix, bien accueillie par la clientèle aisée (dont de nombreux médecins). Rappelons que jusque à la sortie de la 505 turbo, le coupé 504 V6 Ti sera la Peugeot la plus rapide jamais produite, flirtant avec les 200 compteurs...

On distingue trois époques «esthétiques» et pas moins de cinq générations mécaniques pour les 504 coupés et cabriolets : les premiers modèles pré-

sentés en mars 1968 au Salon de Genève, étaient dotés d'un moteur quatre cylindres à injection d'essence de 1 796 cm³ identique à celui de la berline. Il offrait 103 ch SAE (97 ch DIN) et propulsait ces versions à 173 km/h. C'était à peine mieux que les 404 coupés et cabriolets injection antérieurs (96 ch SAE) qui atteignaient 167 km/h dès l'automne 1964. Ces premières 504 «cc» sont taxées de 10 CV fiscaux (cela doit être indiqué sur la carte grise). A l'automne 1970, ces motorisations seront réactualisées à 1 971 cm³ et offrent désormais 110 ch SAE (104 ch DIN), la vitesse de pointe atteint 178 km/h et la puissance fiscale passe à 11 CV. Ces deux générations restent identiques visuellement. La troisième génération survient à l'automne 1974. Là, un important restyling est appliqué aux 504 cc : les quatre phares avant font place à deux grands phares rectangulaires. Idem pour les originaux



Le cabriolet, comme le coupé, est un 2+2 (ce qui n'était pas le cas de son petit frère le cabriolet 304). Il était donc le seul cabriolet «familial» de la gamme Peugeot entre 1969 et 1983.



Les feux arrière de la première génération offrent à ces modèles un charme peu commun.

feux arrière qui font place à des feux plus classiques (pour ne pas dire plus banals), les sièges se garnissent d'appuie-tête fort utiles, les poignées s'encastrent dans les portières et la calandre devient noir mat. Mais c'est surtout sous le capot que la plus grande nouveauté prend place : le quatre cylindres est remplacé par le tout nouveau six cylindres en V de 2 664 cm³ : le PRV (pour Peugeot-Renault-Volvo). Cette nouvelle motorisation destinée, chez Peugeot, à la 604 (qui sera présentée au Salon de Genève 1975) est offerte en «avant-première» aux propriétaires des versions haut de gamme Peugeot que sont les coupés et cabriolets 504. La puissance fiscale passe à 15 CV, la vitesse de pointe à 186 km/h et la puissance réelle à 136 ch DIN. Manque de chance, vécue comme une erreur stratégique

grave, la crise du pétrole de 1973, va vite faire chuter les ventes et le cabriolet V6 ne sera produit qu'à 977 exemplaires (il sera retiré du catalogue à l'automne 1977). Cette version est donc la plus rare de toutes celles produites. Le coupé aura une durée de vie plus généreuse car, à la disparition du cabriolet V6, le coupé aura droit à un système d'injection en remplacement des trop gourmands carburateurs Solex 34 et 35. Il prend le nom de coupé «Ti». La puissance passe alors à 144 ch DIN et on dépasse 190 km/h pour une consommation légèrement inférieure, la voiture bénéficie d'une direction assistée et d'une boîte à cinq rapports. Le coupé V6 sera produit jusqu'en 1983 et 6 229 exemplaires seront fabriqués (dont seulement 1 457 exemplaires en version Ti). La quatrième génération est constituée des



modèles 1978 et 1979 dotés des anciens pare chocs en inox; et enfin la cinquième et ultime génération, les «1980-1983» avec des pare-chocs en résine. Ces deux dernières générations seront dotées pour tous les cabriolets et pour les coupés, autres que «V6 Ti», du quatre cylindres de 1 971 cm³, dans une nouvelle version de 106 ch DIN. La dernière série bénéficiant enfin de la boîte 5 vitesses (il y aura 849 cabriolets équipés et 1 071 coupés).

Coupés et cabriolets valaient deux fois plus cher qu'une berline, dès le lancement en 1969. Le comble sera atteint au début des années 80 ou un coupé 504, techniquement dépassé valait plus de 80 000 F de l'époque, soit aussi cher qu'une Porsche 924 ou qu'une BMW 525, techniquement plus valorisants.

La cote

Les 504 coupés et cabriolets connurent donc une très longue carrière avec pas moins de 15 millésimes (1969-1983). Il y en a donc dans tous les états et à tous les prix. La fourchette de prix est large, mais attention, de nombreux exemplaires sont très fatigués et mieux vaut mettre

La première génération se reconnaît immédiatement à ses doubles optiques avant. Elles sont forcément, et uniquement, dotées du moteur 4 cylindres.



un peu plus cher que la cote minimum pour dégoter un exemplaire qui offre une structure saine. Les déboires ultérieurs n'en seront que moins grands...

Coupé	4 cylindres (1969-1974):	20 000 à 35 000 Fr
Cabriolet	4 cylindres (1969-1974):	30 000 à 70 000 Fr
Coupé	6 cylindres (1975-1977):	20 000 à 45 000 Fr

Coupé Ti	6 cylindres (1978-1983):	25 000 à 50 000 Fr
Cabriolet	6 cylindres (1975-1977):	35 000 à 85 000 Fr
Coupé	4 cylindres (1978-1983):	15 000 à 30 000 Fr
Cabriolet	4 cylindres (1978-1983):	25 000 à 65 000 Fr

Où acheter ?

L'offre ne manque pas, les annonces sont très répandues, aussi bien dans la presse spécia-

lisée (voir dans nos dernières pages) que dans les magazines plus généralistes. Les coupés sont particulièrement nombreux (3/4 des annonces). Comme la voiture est française (même si elle a été dessinée et assemblée en Italie!), c'est en France que l'offre est la plus vaste. Certains pays limitrophes comme Allemagne ou les Pays-Bas en sont assez friands et les annonces s'y propagent aussi, mais de façon plus restreinte. Les ventes aux enchères en proposent de temps à autre, mais l'indispensable essai n'est pas possible... La restauration souvent onéreuse a éloigné les spéculateurs de tous poils et c'est tant mieux. La cote n'est pas suffisamment attrayante pour eux. Ce sont donc des modèles qui restent généralement dans

aussi parfois un test pour l'ensemble du véhicule. La peinture commence à cloquer autour et particulièrement en bas. Sur le coupé, le bas de la vitre arrière est souvent lui aussi victime de ce phénomène. Sur le cabriolet, le bac à capote est lui aussi un lieu privilégié pour la rouille (capote repliée mouillée, capote percée...)

Les 504 coupés et cabriolets roulent tous au super plombé. Côté consommation, il y a des différences entre les 4 cylindres, les V6, les boîte manuelles et les boîtes automatiques. Un 4 cylindres boîte manuelle consomme entre 10 et 12 litres avec une conduite sobre tandis qu'un V6 boîte automatique descend difficilement en dessous de 14 litres dans les mêmes conditions. Attention ! Celles et ceux qui taquinent l'accélérateur régulièrement peuvent faire grimper ces chiffres bien au dessus des chiffres précités...

L'entretien courant

Tous les 5.000 km on vidange, avec 4 l. d'huile 20W/40 (pour les 4 cylindres). La boîte de vitesses, lubrifiée elle aussi avec de l'huile moteur type 20W/40 (1,150 l), est à vidanger tous les 10.000 kms.

Pour le pont arrière c'est tous les 15.000 kms avec de l'huile de pont type Esso Gear Oil GP 90 (1,2 l). Le graissage des autres organes mécaniques se fait tous les 5.000 km (comme la vidange moteur). Une vidange moteur (avec filtre à huile) sur une 504 coûte entre 180 et 400 F suivant la qualité d'huile choisie, auxquels il faut rajouter la boîte, le pont et le graissage périodique du véhicule. Comptez 500 à 800 F pour l'ensemble.

Pour les pneus, en 1969, la monte d'origine était du 175 x 14 (généralement des Michelin XAS), aujourd'hui fréquemment remplacés par des 185 x 14 ou équivalent. Les V6 sont montés en 195 / 65 x 390. Les jantes TRX des versions «récentes» (identiques à celles des 604) sont spécifiques et n'acceptent que des pneus prévus pour. Mais tous les professionnels dignes de ce nom sont au courant, rassurez-vous. Il faut compter de 2 500 à 3 500 F pour un train de pneus avec monte et équilibrage compris dans les centres spécialisés. Coté amortisseurs, il faut compter environ 2 800 F pour une version 4 cylindres et 900 F de plus pour une version V6 (amortisseurs renforcés).

L'échappement complet pour un 4 cylindres, coûte un peu plus de 1400 F (pose comprise). Pour le 6 cylindres (il y a deux lignes d'échappements séparées), il faut compter environ 3 000 F mais attention elle n'est déjà plus disponible partout et

un milieu de passionnés motivés !

L'assurance collection ne coûte pas cher et le supplément éventuel pour le vol ne vas pas chercher bien loin, après l'indispensable expertise (compter de 400 à 1000 F pour l'assurance au tiers). Coté vignette, désormais toutes les versions V6 «1ère génération, (avant l'automne 1977), bénéficient de la vignette «de 20 à 25 ans» (environ 90 F). Pour les exemplaires d'avant 1974, elle est gratuite et pour celles postérieures à 1977, il faut appliquer le demi tarif dont bénéficient tous les véhicules de plus de cinq ans et de moins de vingt ans, c'est à dire aux alentours de 700 F pour les versions 4 cylindres (11 CV fiscaux) et 1500 F pour les versions 6 cylindres (15 CV fiscaux).

Que contrôler avant l'achat ?

Les longerons, les planchers et le bas des ailes sont les points à surveiller de près. Si la voiture est déjà bien avancée au niveau de la corrosion, il y a de fortes chances que les doublures d'ailes et même parfois les fixations d'amortisseurs soient attaquées elles aussi. D'autres endroits souffrent aussi chroniquement : l'avant du capot moteur accumule souvent l'humidité à cause d'une tôle repliée où l'eau stagne. L'entourage de pare brise est lui



Le coupé V 6 première génération à carburateurs offrait 136 ch DIN et une vitesse de pointe de 190 kmh.



Les coupés et cabriolets de la génération 80-83 étaient dotés d'une protection anti-corrosion dite de ce nom.

le tarif dans le réseau de la marque est plus élevé.

Le nombre de pièces disponibles dans le réseau Peugeot est en constante régression (comme l'accueil chez la plupart des concessionnaires !). Heureusement, pratiquement tout se trouve en occasion, chez les casseurs, dans les petites annonces ou par le bouche à oreille de l'Amicale 504 cc. Attention au dérapage des prix ; bien qu'assemblés chez Pininfarina, les 504 ne sont pas des Ferrari !

L'endurance des 504 n'est plus à démontrer, les mécaniques ont prouvé, tant sur piste que sur circuit, leurs indéniables capacités. L'entretien régulier permet de rouler plusieurs centaines de milliers de kilomètres sans interventions majeures (sauf cas particuliers). En ce qui concerne l'accessibilité, le 4 cylindres, issu de la 404, est beaucoup plus simple que le V6 PRV qui «remplit» vraiment le compartiment moteur. Les six cylindres en V (opposés trois par trois), impliquent donc deux culasses, deux lignes d'échappement... ce qui complique et augmente d'autant la difficulté et le budget d'entretien.

Mis à part les pièces de carrosserie spécifiques à la construction «made in Italy», le reste ne pose pas de problème particulier et les pièces mécaniques restent très répandues (le pickup 504 est encore en fabrication dans certains pays et sa version essence est toujours équipée du fameux 4 cylindres 2 l : le 1 971 cm³ !).

Alors lequel choisir ?

Avec cinq générations différentes, il y a l'embaras du choix. Il faudra d'abord déterminer si vos envies et vos économies vous poussent vers un coupé ou un cabriolet. Le coupé est plus racé que le cabriolet, mais n'offre pas les mêmes avantages. Le fait de pouvoir décapoter, n'a, pour certains pas de prix. C'est un réel plaisir et là, nous ne pouvons choisir à votre place. Le prix d'un cabriolet, fabriqué en beaucoup plus petite quantité, est également beaucoup plus élevé, cela peut aller jusqu'au double. Nous l'avons vu plus haut, la version la plus rare et la plus recherchée par les collectionneurs est sans conteste le cabriolet V6

(millésime 1975) ont presque toutes dépassé le quart de siècle et sont de plus en plus recherchées. Leur cote, autrefois moins généreuse que pour les ultimes versions est en train de remonter et la tendance s'inverse. Ce n'est que justice d'autant que les premières versions en état collection ne sont plus très répandues... La finition était moins soignée que sur les dernières et la protection anti-corrosion inexistante. Il existe aussi des versions à boîte automatiques (ZF sur les premières, puis GM), mais elles sont peu répandues (il y eu 292 cabriolets et 4 308 coupés qui en furent équipés) et là ce n'est qu'une affaire de goûts personnels, car la consommation augmente et la conduite y perd en plaisir. Mais le choix reste possible.

Alors si vous avez choisi le look de Guy Marchand dans le célèbre feuilleton télévisé : Nestor Burma, bonne route ! Tout le monde ne rêve pas forcément de la 403 cabriolet de l'autre célèbre limier : le lieutenant Colombo...

très bel exemplaire (ce qui est rare) peut atteindre jusqu'à 85 000 F, voir un peu plus si il a la chance de posséder l'un des confidentiels hard-top de Marc de Coninck. Mais ce modèle, reste, comme le coupé de la même époque un modèle pour collectionneur averti, car le V6 «carbu» n'est pas un exemple de sobriété et de simplicité. Pour une utilisation quotidienne, mieux vaut se tourner vers le V6 «injection» avec boîte 5 vitesses (donc un coupé Ti) des années 1980 à 1983. Là vous aurez le V6 le plus «exploitable». Mais attention malgré la boîte 5, le V6 reste gourmand (n'espérez pas descendre en dessous de 11 l./100 en conduite relax et 16 l. en conduite «appuyée»), et les pièces d'injection relativement onéreuses. Alors que choisir pour tous les jours ? Certains pensent qu'une version 4 cylindres carbu, boîte 5 serait le mieux. Manque de chance, elle n'a jamais existé. Il est toujours possible de la créer en partant d'un coupé et cabriolet de la dernière période (1980-1983), dotés du 1 971 cm³ de 106 ch DIN accouplé à une boîte 5. Il suffit de remplacer le système injection par un système à carburateur prélevé sur une modeste berline. On gagne certes en simplicité et en coût d'utilisation, mais on perd en puissance et surtout en authenticité. Les 504 coupés et cabriolets sont aujourd'hui devenues des voitures anciennes et cela rime mal avec «bidouillages». Le respect de l'origine, prôché notamment par l'Amicale 504 cc est des plus légitimes. Sans oublier que les versions d'avant le restyling de l'automne 1974

construit entre 1974 et 1977 à seulement 977 exemplaires. Un



Intérieur d'un cabriolet de 1980.

Le choix de Rétromania :

Pour l'authenticité : un coupé ou un cabriolet de la période 1969-1974. Pour la rareté : un cabriolet V6 (1975-1977), pour l'utilisation quotidienne, un coupé ou un cabriolet 4 cylindres (1978-1983), avec une préférence pour les boîte 5 vitesses (1980-1983) si vous faites pas mal de route. Et enfin pour celles et ceux qui veulent une grande routière : un coupé V6 Ti (1978-1983).

François ALLAIN

SPECIALISTE CAPOTES POUR AUTOMOBILES

Capotes pour tous modèles
Envoi dans toute la France
+ aide de montage

Exemples de prix pour capotes :

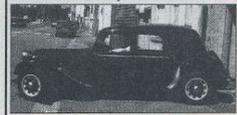
- Peugeot 504 PVC	2500F TTC
Alpaga	3800F TTC
- Peugeot 204 PVC	2400F TTC
Alpaga	3400F TTC
- Renault Caravelle PVC	2600F TTC
Alpaga	3800F TTC

GARNITURE AUTO PARIS

Tél : 04 91 62 97 17
Tél/fax : 04 91 62 69 13
Port. : 06 80 41 42 80

RESTAUREZ L'INTERIEUR DE VOTRE TRACTION 4CV, 203, 403 et 504 cabriolet

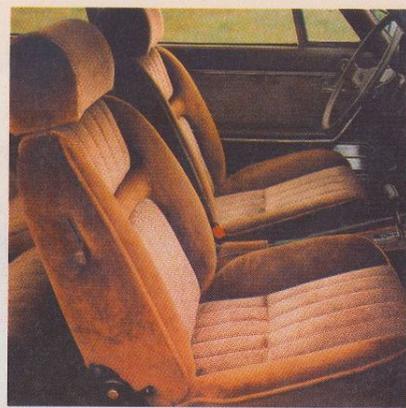
Avec un kit complet ou détaillé.
Qualité origine comme sortie d'usine.
ou Tissu, moquette au mètre.



M. CHOLLET
Tél/fax 05 56 32 97 29
Port. 06 09 72 12 73



Voici une rare version du cabriolet V6, fabriqué seulement à 977 exemplaires entre 1974 et 1977.



Une sellerie avenante, en velours, apportait une touche de classe sur les modèles de la génération 80-83.



Le tableau de bord des derniers modèles, avec ses grands compteurs ronds accouplés à trois petits indicateurs, dans l'esprit des tableaux Jaeger des années 70.



Les chromes des portières conféraient un petit raffinement supplémentaire.



Les cadrans d'un modèle de 1980.

CARTE D'IDENTITÉ

1) Moteur 4cylindres en ligne

Alésage/course : 84x81 (jusqu'en août 70) 88x8 ensuite
 Cylindrée : 1796 cm³, puis 1971 cm³
 Puissance : 90 ch DIN jusqu'en août 70
 104 ch DIN à 5 000 t/mn de septembre 70 à août
 106 ch DIN à 5 200 t/mn à partir de septembre 74
 Alimentation : injection Kügelsfischer

Automatic ZF en option sur les deux modèles à partir de 1972, sur le coupé seul à partir de 1973, sur le coupé 4 cylindres seul à partir de 1978.

Châssis monocoque

Suspension par 4 roues indépendantes

Freins à disques à l'avant et à l'arrière, assistés par servo.

Direction : à crémaillère avec servo

Pneumatiques :

175 HR 14 (versions 4 cyl.)

190/65 HR 390 (versions 6 cylindres)

Dimensions : Longueur 4,36 m ; largeur 1,77 m ; hauteur 1,36 m.

Empattement : 2,55 m

Poids à vide : 1 235/1 250 kg (cabriolets)

1 270/1 295 kg (coupés)

Performances : 170 kmh (coupé/cab avant le Salon 70)

179 kmh (coupé/cab 4 cyl à partir du Salon 70) 186 kmh (coupé/cab 6 cyl antérieurs au Salon 77)

190 kmh (coupé, après le Salon 77)

180 kmh (cabriolet, après le Salon 77)

2) Moteur 6 cylindres en V à 90°

Alésage/course : 88x73

Cylindrée : 2 664 cm³

Puissance : 136 ch DIN à 5750 t/mn de 1975 à 1977-144 ch DIN à 5 500 t/mn ensuite

Alimentation : carbu multi-corps avant septembre 77,

injection K-Jetronic ensuite.

Distribution : deux arbres à cames en tête

Transmission

Boîte : 4 vitesses synchronisées (coupé V 6 jusqu'en septembre 77, coupé et cabriolet 4 cylindres jusqu'en septembre 79). 5 vitesses ensuite.

ASSURANCES JACQUOT COURTAGE

L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION
 AUX MEILLEURES CONDITIONS

Extrait du Tarif 98 - garanties RC - DR - Usage promenade
 sous réserve d'acceptation du dossier

FORMULE FLOTTE DE VÉHICULES ANCIENS	VÉHICULES SORTIS AVANT 1969 - 500F		VÉHICULES SORTIS AVANT 1986 - 837F
Formule isolée de véhicules (motos acceptées jusqu'à 500cc)			
Véhicules sortis avant 1963	de 1963 à 1973	de 1974 à 1982	de 1983 à 1992
1 ^{er} véhicule	200	320	490
2 ^{ème} et 3 ^{ème} véhicule	TARIF DEGRESSIF		CONDITIONS INÉDITES NOUS CONSULTER
4 ^{ème} et suivants	GRATUIT	GRATUIT	GRATUIT

Tél. 04.78.28.99.40 ou 04.78.39.89.07 - Fax : 04.78.27.78.58
 minitel : 3615 JAC (1,29F la mn)

CABINET JACQUOT - 18 PLACE TOLOZAN - 69001 LYON

Le Club

Un club est tout entièrement dévoué aux 504 coupés et cabriolets : l'Amicale 504 c.c, BP 16, 89301 Joigny Cedex. Autre originalité, ce club est l'un des rares à avoir non pas un président, mais une présidente élue à la dernière assemblée générale en date : Rose-Marie Beck.

Nous ne saurions trop vous conseiller de prendre contact avec eux...

Tous les amateurs de Peugeot anciens connaissent aussi l'Aventure Peugeot, 75 av de la Grande Armée, dont le responsable est Eric Lagadec. Elle fournit une aide logistique à tous les clubs et amateur d'anciennes Peugeot.

Hard top - cuir - boiserie



MDL : 01 49 17 05 33

Le hard-top

MDC est fabriquant de hard-tops destinés à la 504 cabriolet. Sous ses initiales se cache tout simplement Marc de Coninck, grand amoureux de la 504 et qui travailla jadis au bureau du style de... Peugeot ! Contrairement aux 403, 404 et 204, le constructeur ne proposa jamais de hard-top pour la 504 et notre homme profita de cet état de fait pour remporter un vif succès avec le sien. Plusieurs modèles de hard-top illustreront le travail de Marc de Coninck sur la 504. Le dernier en date vient de sortir (il a été présenté pour la première fois au Salon du Cabriolet en avril 1998). Deux finitions existent : peint de la même teinte que la carrosserie ou skaï noir. Marc De Coninck réalise également sur demande des intérieurs cuir et des boiseries de tableau de bord. MDC : Tél : 01 49 17 05 33.