

# Rétro hebdo

## 12 F

Chaque jeudi

### ACTUALITÉ

Salon d'Avignon  
Enchères à Genève

### MOTO

Les collectionneurs  
de Puch

### COTE RETRO HEBDO

Les Citroën  
Traction berlines



Pratique  
bien acheter  
une VW Co



Une ancêtre inconnue  
la Louvet 191



**Essai :**  
**Peugeot 504 coupé V6 Ti**

N°5 Jeudi 27 mars 1997 - 12 F

Espagne : 390 ptas · Belgique : 84 BEF.

M 1437 - 5 - 12,00 F



# Le lion à 6 pattes

Apparu au salon 1974, le coupé 504 V6 était la première Peugeot munie d'un moteur 6 cylindres, depuis la disparition de la 601 en... 1936 ! Avec 15 CV fiscaux et un prix de vente élevé, elle eut beaucoup de mal à rencontrer son public...

Par François Allain  
Photos : Gérard Rocroy

## 504 COUPÉ V6 Ti 1980





*pininfarina*

Dans sa présentation initiale, en 1969, ce coupé impressionnait par son style radicalement différent de celui de son aîné, le coupé 404. Avec une ligne bien à lui, le haut de gamme de la 504 a marqué les années 70. Et l'arrivée du moteur V6 au millésime 1975 lui conféra le « plus » indispensable pour jouer dans la même cour que ses concurrentes étrangères.

Quel que soit le millésime, le coupé 504 reste une œuvre stylistique de grande classe et fut vendu en assez grand nombre : 26 477 exemplaires, dont seulement 6 226 en motorisation 6 cylindres.

Notre exemplaire est une finition « Ti » de 1980. C'est-à-dire la plus puissante et la plus récente de la version. Elle est dans un état magnifique aussi bien dessus que dessous. Un détail d'importance dont ne peuvent malheureusement pas se targuer tous les propriétaires du genre. La 504 « made in Italy » (car assemblée chez le carrossier turinois Pininfarina) fait en effet partie de ces voitures ayant pour principale ennemie la corrosion. Et trouver un exemplaire sain relève aujourd'hui d'une recherche approfondie.

### La plus chère...

Stupeur en prenant la place du conducteur, notre exemplaire a 287 000 km. Oui vous avez bien lu, presque trois fois le tour du compteur ! Un tel état de présentation souligne le soin méticuleux que lui a prodigué son propriétaire. Bravo !

Mise en route immédiate. Le rythme spécifique du moteur est là pour rappeler que ce V6 à 90° n'est autre qu'un V8 tronqué. En perdant 2 cylindres, le moteur prévu par Peugeot-Renault-Volvo y a aussi laissé un peu de sa régularité de fonctionnement tout en gagnant une voix de basse bien particulière.

Cette motorisation en faisait la plus onéreuse voiture de la gamme Peugeot (plus chère qu'une 604 haut de gamme). Il fallait donc être sérieusement motivé pour payer 82 800 F au début des années 80 (à l'époque une berline 504 GR valait, moins de 40 000 F !). Pour sensiblement

le même prix que le coupé V6 on pouvait aussi acheter une Opel Monza, une Mercedes 250, une BMW 525 ou une Porsche 924...

### La plus rapide !

Bien assis dans de très moelleux sièges en velours, nous voici partis au son rauque de cette motorisation et au volant de cette propulsion, une des dernières de la marque.

La boîte est précise et bien étagée. Munie de cinq vitesses, elle offre des rapports plus allongés que la précédente version (munie d'une boîte quatre). Mais la principale réputation de « surconsommation » dont ont toujours joué les 504 s'en trouve certainement atténuée.

Avec une cinquième surmultipliée, les trajets sur autoroute offrent un choix des plus agréables. Rapide mais pas « foudre de guerre », notre coupé peut flirter avec un 200 km/h compteur. Donné pour 189 km/h réels avec ses 144 ch, cette version était, jusqu'à l'apparition de la 505 turbo, le modèle de grande série le plus rapide chez Peugeot.

A titre de comparaison, le nouveau coupé 406 disponible ces jours-ci, propose 203 km/h (pour 135 ch en version 2 litres) et 235 km/h (pour 194 ch, en version V6).

### L'équilibre

Bien campé sur ses pneus de taille semi-basse en 195 x 65, le coupé V6 donne à son conducteur une impression de grande stabilité. Il est doté d'une suspension de qualité, utilisée efficacement comme argument de vente à l'époque du lancement du modèle, une décennie plus tôt. Ce modèle est exempt du balancement caractéristique des propulsions précédentes de la marque, même si la suspension manque un peu de fermeté.

Ici, l'ensemble offre une bonne dose d'homogénéité et l'écart avec un coupé 404 est très net. Présenté à sept ans d'intervalle, l'un appartient bel et bien aux « anciennes » et la nôtre aux « modernes ». La direction assistée offre un indéniable confort et le freinage, assisté lui aussi, est sûr et progressif, presque un peu lent.



Depuis le modèle 1980, le sigle V6 est placé à l'arrière droit et non plus au centre de la malle. Sur les versions bénéficiant d'une teinte métallisée, le pare-choc en résine est peint à l'identique.

La tenue de cap ne déçoit pas et l'impression de puissance domine, malgré un ridicule volant gainé de plastique bas de gamme à la limite de la ringardise. On retrouve cet aspect souvent « cheap » des planches de bord Peugeot. Mais, Dieu merci, pour les quatre derniers millésimes, les heureux propriétaires de 504 « haut de gamme » eurent le droit à un placage-bois, un vrai miracle !

### Sacré couple !

Le couple du 6 cylindres procure une vivacité et une reprise immédiates. Un réel bonheur... Tout comme la sonorité du bloc tout alliage, musical mais discret. Les versions Ti comme la nôtre, sorties depuis l'automne 1977, offrent l'avantage d'une injection en remplacement des anciens carburateurs, ce qui a permis de réduire un peu la consommation glou-tonne de la bête et d'offrir une plus grande souplesse à bas régime, qui faisait quelque peu défaut à la première version.

Le propriétaire affirme pouvoir maintenir une consommation d'environ 11 litres sur route avec le pied très léger. Il est clair qu'en ville, une conduite « appuyée » peut facilement faire grimper la demande à 16/17 litres de super plombé... Heureusement, la cinquième vitesse permet de maintenir une consommation raisonnable sur route. La route est d'ailleurs clairement le terrain de prédilection d'un tel coupé. Là ou sur autoroute, le six cylindres peut respirer pleinement. Pour un usage plutôt urbain mieux vaut sans doute se contenter de la version 4 cylindres, plus sage mais aussi beaucoup plus simple à tous points de vue. Point commun à toutes les versions, la conduite sur sol mouillé s'avère délicate. Il s'agit d'une pro-

pulsion dont le comportement peut laisser pan-tois les novices en la matière. L'arrière qui décroche et la glissade qui en découle, ce n'est amusant que lorsqu'on sait en assurer la maîtrise... Et pourtant, une quarantaine de chevaux supplémentaires n'auraient sans doute pas fait peur à cette grande routière.

Fidèle à l'image classique de son constructeur, ce n'est pas franchement ce que l'on peut appeler un coupé sportif. Le qualificatif adéquat serait plutôt coupé bourgeois pour père de famille respectable. Ce qui explique que, comme la DS Citroën, le coupé 504 ait connu une époque « voiture de loulous » durant sa longue traversée du désert... de l'occasion ! Une clientèle à présent reportée sur des voitures plus récentes. De fait, la 504 coupé retrouve aujourd'hui son image originelle et ce n'est pas ses propriétaires qui s'en plaindront.

### Rare et chère

Cette ultime déclinaison du 6 cylindres « PRV » (Peugeot-Renault-Volvo) sur le coupé 504 n'avait abouti qu'à 1 457 exemplaires construits en quatre années de production (septembre 1977-juin 1983), c'est peu. Preuve s'il en est de la faible diffusion de ce type de véhicule en pleine période du second choc pétrolier, celui de 1979... C'est pourtant le plus désirable des coupés 504, sur un plan mécanique.

Rare et recherchée, cette version aura sa place dans le domaine des voitures de collection lorsqu'elle aura pris un peu plus de bouteille. Rassurez-vous, la première version du 6 cylindres (septembre 1974-juillet 1977) ainsi que toutes les versions 4 cylindres, méritent elles aussi d'être sauvées de la destruction. Alors si le cœur et le porte-monnaie vous en disent...

### Les plus :

Origine (prestige !).  
Comportement routier.  
Confort. Ligne.

### Les moins :

Origine (corrosion !).  
Finition. Entretien.  
Consommation.



La 504 a participé à de nombreux rallyes dans les années 70, notamment en version coupé, en même temps que les 104 et 304. Le « lion » avait, déjà, une gamme compétition équilibrée.



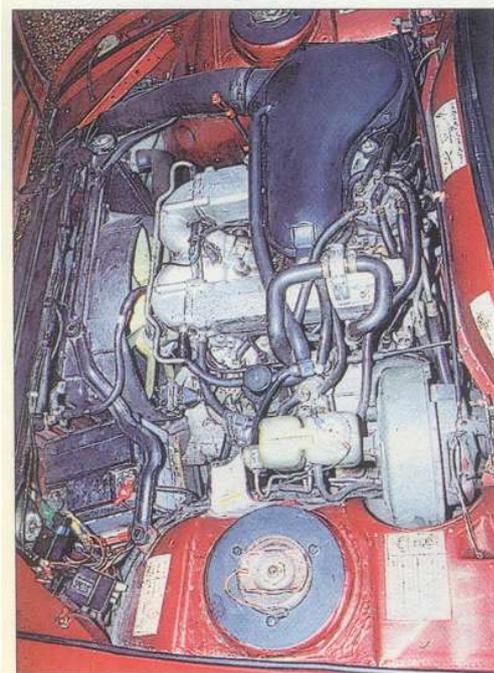
Le montage en série de ces belles jantes en alliage date de l'été 1970. Leur gros défaut est d'être en cotes entièrement millimétriques n'acceptant que les incontournables Michelin TRX 195 x 65 HR 390.

### Entretien mécanique

L'expérience de Philippe Gauthier le prouve, le V6 du coupé 504 est quasi indestructible, si l'entretien est rigoureux et régulier. Attention : l'accessibilité moteur est du type « serrée »... Avec des vidanges tous les 5 000 km et l'usage d'une huile de bonne qualité, peu de soucis en perspective. La boîte se vidange tous les 10 000 km et le pont tous les 15 000. Le moteur doit tourner régulièrement et la surveillance méticuleuse de l'ensemble du véhicule sera largement bénéfique sur des voitures friandes de corrosion où les recoins sont nombreux. La durée de vie de l'échappement tourne autour de 5 à 7 ans en moyenne. La disponibilité globale des pièces mécaniques est bonne, ce qui n'est pas le cas des éléments de carrosserie spécifiques. Certains commencent à faire défaut et personne ne s'est encore soucié concrètement de leur refabrication éventuelle. La mise de côté d'épaves pour pièces, peut donc s'avérer judicieuse...



La belle ligne du coupé 504, lui a permis de remporter un certain succès pendant près de quinze ans de production, dans un créneau délaissé par les autres constructeurs français.



En version 6 cylindres, l'accessibilité moteur est des plus réduites. Les mécaniciens en savent quelque chose. La conception de ce coupé remonte au milieu des années 60, bien avant la création du 6 cylindres de la 604.



Le sobre tableau de bord a peu évolué en quatorze ans de carrière. Le placage bois sera offert aux acheteurs pour les quatre derniers millésimes. Plus proche d'un 2 + 2 que d'une véritable 4 places, le coupé 504 offre néanmoins une assise agréable et un confort qui s'est légèrement amélioré au cours des millésimes.

### La cote Rétro Hebdo ©

Selon son état, un coupé Peugeot 504 V6 Ti de 1980 cote de 10 000 à 50 000 F.

État 1 : 10 000 F. État 2 : 15 000 F. État 3 : 35 000 F. État 4 : 50 000 F.

Indice de rareté : 9.

Ces différents états sont définis en page 51 dans la cote Rétro Hebdo/Arnaud Séné ©.

### Les clubs

• L'Aventure Peugeot, 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris. Tél. : 01.40.66.49.92. Fax : 01.40.66.54.14.

• L'Amicale 504 cc, 70 bis, rue Édouard Branly, 91560 Crosnes. Tél. : 01.69.49.14.84. (répondeur).



Le coupé 504 fut construit de 1969 à 1983. Le V6 est apparu en 1974. Il sera doté de l'injection en 1977 et prendra l'appellation de « Ti ».

## Fiche technique

504 coupé V6 Ti (type C 32)

### • Période de fabrication

Septembre 1977 à juin 1983 (moteur 144 ch).

### • Motorisation

Moteur : 6 cylindres en V à 90°, 2664 cm<sup>3</sup>, 88 x 73 mm, bloc et culasses en aluminium.

Puissance maxi : 144 ch DIN à 5500 tr/mn.

Couple maxi : 22,2 mkg à 3000 tr/mn.

Taux de compression : 8,65 à 1.

Alimentation : injection K-Jetronic Bosch.

Refroidissement : par eau, pompe et thermostat.

Puissance fiscale : 15 CV.

### • Châssis/suspension/freinage

Monocoque en acier.

4 roues indépendantes.

4 freins à disques (ventilés à l'avant).

### • Transmission

Propulsion\*

Boîte de vitesses : 5 rapports manuels tous synchronisés\*

Embrayage monodisque à sec\*

### • Poids/dimensions/performance

1291 kg (av. 670, ar. 621).

L x l x h (m) : 4,37 x 1,70 x 1,35.

Empattement (m) : 2,55, voies av/ar. : 1,50/1,44.

Pneumatiques : Michelin TRX 190/65 HR 390.

Vitesse maximum théorique : 189 km/h.

### • Prix à l'époque

82 800 F, en juin 1980.



## L'avis du propriétaire

Philippe Gauthier est un propriétaire heureux. Son coupé est son seul véhicule. Garé au sec dans un box, il sert principalement pour les voyages professionnels et les loisirs. Comme beaucoup de Parisiens, il restreint au maximum l'usage de son véhicule dans la capitale. Il l'a acheté en juin 1982, deux ans exactement après sa mise en circulation. « A bientôt 300 000 kilomètres, le moteur n'a jamais subi d'intervention majeure et n'a jamais été ouvert ! Seul l'embrayage à été changé à 235 000 km. Les vidanges sont faites tous les 5 000 km. Il est toujours entretenu par le même mécanicien. Il a eu droit à une grande cure de jouvence en 1989... et c'est tout ! »