

GAZ LINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

Restauration p. 16

Triumph TR3A



Technique p. 18

Echappement

Guide d'achat

Peugeot



504

Redécouverte

Beaulieu



Chambord

p. 41

Essai



NSU 1000TTS

Restaurer, entretenir



Austin
Morris
Cooper

Mini

Innocenti

M 5076 - 27 - 20,00 F





Ligne fluide, finitions de qualité, équipements haut de gamme, mais pas de luxe tapageur, La nouvelle berline 504 fait dans le sobre et l'efficace. C'est du sérieux et du robuste avant tout.

La 504 permet à Peugeot de lorgner vers le haut de gamme avec une auto bien finie

L'année 1968 a marqué un tournant pour l'industrie automobile française. Et pas seulement parce que les événements de mai et leurs barricades sont passés par là. Surtout parce que le monde a brutalement changé. De la voiture pour tous, on est en train de passer, avec vigueur, à l'auto comme manne financière pour l'état. Le 1er janvier 1968, le gouvernement de Georges Pompidou décide ainsi de faire grimper la TVA sur les voitures neuves à 33,33 %, assimilant l'industrie automobile à une industrie de luxe ! Dans le même temps, le préfet de police Grimaud s'interroge sur le bien-fondé d'une taxe de péage sur les stationnements qui permettrait de rentrer des sous dans les caisses (ce sera chose faite en novembre 1968). Parallèlement, les dernières statistiques parues laissent apparaître une certaine saturation du marché qui ne progresse plus autant que dans les années cinquante. Et, enfin, plus ennuyeux, les villes sont engorgées par l'automobile. Ainsi, la vitesse moyenne a baissé de 20 % en dix ans et un déplacement se fait désormais à la vitesse moyenne de 8 à 9 km/h dans Paris !

Chez Peugeot, on a, depuis un certain temps, compris qu'il fallait modifier une gamme qui ne comporte que deux autos, une 204 bonne à tout faire et une 404 qui, si elle poursuit brillamment sa carrière, ne satisfait plus les couches moyennes qui aspirent à se dépla-

cer dans des autos plus puissantes et mieux finies. La sortie de la R16 de son partenaire Renault (un accord de coopération a été signé entre les deux constructeurs français le 22 avril 1966) l'a bien montré. Monter en gamme, séduire une nouvelle clientèle, voilà donc le nouveau pari relevé par Sochaux et ses dirigeants (Roland Peugeot, François Gautier et Maurice Jordan). Et, lorsque leur nouveau bébé, la Peugeot 504, est présenté officiellement, le 12 septembre 1968, il ne fait aucun doute qu'il est en passe d'être gagné. D'emblée.

Une ligne douce

Avec un bel ensemble, la presse se prend d'une véritable passion pour cette voiture « sérieuse, robuste et bien finie ». Sa ligne, fruit de la collaboration entre Sochaux et les ateliers de stylisme de Pininfarina, est unanimement appréciée. Plus longue que la 404 (4 cm de plus), plus large (7 cm), elle a également un empattement plus long de 9 cm, ce qui permet d'offrir plus de place aux passagers AR. Les surfaces vitrées importantes, le vaste volume du coffre AR, un équilibre poids quasi parfait (600 kg sur l'essieu AV, 600 kg sur l'essieu AR), des jantes plus larges pour des roues de 14 pouces... La 504 a belle allure, surtout vue de l'AV, avec ses optiques à double parabole qui suivent la ligne de la carrosserie et son capot légèrement plongeant. L'intérieur est à l'image de la robe

extérieure. Sérieux, fini avec soin. Les sièges, moelleux, au galbe accorte, sont équipés d'appuie-tête et ils sont multiréglables. Surtout, leur positionnement et leur forme permettent enfin à un peugeotiste de ne plus conduire « assis sur une chaise », comme on le reprochait souvent à Sochaux, mais d'adopter une position que nous qualifierons de moderne, qui permet de piloter bras tendus, le volant étant implanté face au conducteur (et non plus légèrement décalé comme c'était le cas sur la 404). La visibilité est grande et l'absence de déflecteurs de vitres à l'AV élimine tout angle mort à l'AV. L'aération est assurée par deux

trappes latérales sous le tableau de bord et par deux aérateurs centraux orientables sur le tableau. Et le désembuage du parebrise est assuré par deux petites buses. Le tableau n'est, cependant, pas un monstre de gaieté et si les trois cadrans ronds sont agréables à lire, l'ensemble est plutôt tristotille pour une auto haut de gamme.

Si l'apparence est généreuse, la révolution est ailleurs. L'essieu AR rigide avec son pont à vis, si cher à Peugeot, est abandonné. Laissant la place à un pont suspendu à roues indépendantes. A l'AV et à l'AR, la suspension est assurée par de longs ressorts hélicoïdaux avec, au centre,

des amortisseurs télescopiques, complétés par un stabilisateur transversal anti-roulis. Le carter de pont, en alliage léger, est fixé à la carrosserie par l'intermédiaire de cales caoutchoutées et les roues sont contrôlées par deux bras de suspension en tôle emboutie, équipés chacun de deux articulations élastiques. L'avantage de cette solution, pour la première fois utilisée par Peugeot, c'est évidemment un meilleur confort et une tenue de route qui n'a rigoureusement plus rien à voir avec celle de ses devancières. Les roues sont, en permanence, en contact avec le sol et la voiture, quel que soit le bosselé de

Mama mia, quel coupé ! L'un des plus beaux réalisés par Pininfarina pour Peugeot.



Rouler sur du velours

Le cabriolet, dessiné et réalisé par Pininfarina est un savant mélange de luxe discret et de puissance contenue.



des plus belles réalisations de la lionne. Dessinées par Pininfarina, et réalisées dans ses ateliers (mais montées à Sochaux), ces deux nouvelles réalisations sont absolument sublimes. Lignes tendues à l'extrême, empattement réduit (mais de la place pour les passagers AR), assise plus basse que celle de la berline, deux

de la crémaillère, la faiblesse chronique de l'alternateur (qui remplaçait la dynamo) due, le plus souvent, à l'usure trop rapide de la courroie d'entraînement, le bruit excessif (pour les passagers AR) de la pompe à essence électrique sur les versions injection, le manque d'étanchéité des toits ouvrants proposés en option... Et, plus grave, des débuts de corrosion précoce, notamment dans le compartiment moteur, à l'angle formé par l'aile et le panneau AV de la caisse.

Mais ces critiques n'inquiètent guère Peugeot qui, tout en améliorant constamment l'auto, va poursuivre sa politique de diversification de la gamme. Lui adjoignant, dès février 1969, une version automa-

le pied sur l'accélérateur ou, inversement, les descendre, en écrasant la pédale de frein. On peut également s'amuser à "rétrograder" en passant, par exemple, le sélecteur sur la position 2 lorsqu'on roule à 140 km/h. Dans un premier temps, il ne se passe rien. Mais sitôt qu'on lève le pied de l'accélérateur, la vitesse redescend et la position 2 s'enclenche en-dessous de 110 km/h. Donnant une sorte de frein moteur qui permet de soulager durablement les freins. Considérée, à l'époque, comme un must du genre, cette boîte va largement contribuer au développement des 504 Automatique et pousser d'autres constructeurs à se lancer dans l'aventure du tout auto.

puissante mais, surtout, confortable et sécurisante avec ses 4 freins à disques.

la route, conserve une assise quasi parfaite. Du coup, on passe les virages pratiquement à plat, la voiture ne se couchant que raisonnablement lorsque le dévers est très prononcé. Les comparaisons de l'époque sont même flatteuses pour la 504 qui se comporte aussi bien qu'une DS 21 et bien mieux que la plupart des autos de sa catégorie. De même, cette stabilité rarement prise en défaut et sa capacité à conserver en permanence une adhérence totale aide grandement un freinage par ailleurs exceptionnel. Et pour cause : les quatre roues sont équipées de freins à disques Girling assistés à dépression et à mâchoires flottantes. Le tout complété par un limiteur de charge à l'AR. C'est ce qui se fait alors de mieux. Et la 504, dans sa catégorie, domine largement toutes ses rivales. C'est un plus qui va largement compter, la sécurité devenant un des arguments d'achat les plus importants.

Moteur tranquille

Reste à soulever le capot et à découvrir les deux motorisations proposées. Là, surprise. Le bloc transversal tout alu de la 204 est abandonné. Pour revenir au bon vieux bloc en fonte incliné à 45° qui équipe la 404, un 4 cylindres en ligne classique refroidi par eau, développant 1.798 cm³ grâce à une course allongée (81 mm contre 73 mm) qui le fait tourner "super-carré" (alésage inchangé à 84 mm). Deux montes sont pro-

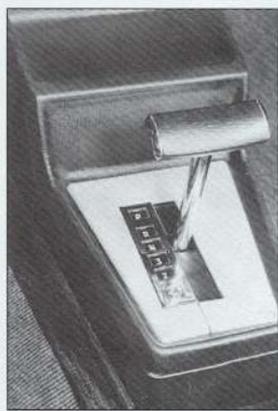
posées. Equipé du carburateur simple corps Solex 34, il développe 82 ch DIN à 5.500 tr/mn. Mais on peut lui préférer l'injection Kugelfischer qui lui permet d'atteindre les 97 ch DIN à 5.600 tr/mn. Un surcroît de puissance qui n'est pas négligeable, face à une concurrence qui propose souvent bien plus de chevaux pour une cylindrée inférieure. Mais il est vrai que, chez Peugeot, on n'aime pas les rapports volumétriques élevés et le 8,35 de la 504 est bien loin de ceux affichés par ses rivales. Dans les deux cas, la boîte de vitesses est entièrement synchronisée mais les rapports de pont différent entre les deux versions.

Telle que, la berline 504 qui apparaît en ce mois de septembre a tout pour séduire une large clientèle. D'abord pour le confort qu'elle procure. Ensuite et surtout pour la formidable impression de sécurité qu'elle dégage. Et la presse de l'époque ne s'y trompe pas, qui affirme haut et fort que Sochaux a frappé un grand coup dans la cour des grandes autos. La DS21, la R16 TS, la Fiat 125, la Lancia Flavia à injection ou la BMW 1800 n'ont qu'à bien se tenir. Une furieuse est arrivée qui, surtout dans sa version à injection, va faire mal. Très mal. Dans la foulée, et sans perdre de temps, Peugeot présente deux déclinaisons qui vont achever de convaincre ses (très rares) détracteurs. Un coupé et un cabriolet, considérés aujourd'hui comme deux

phares trapézoïdaux, clignotants débordant largement sur les ailes, retour des déflecteurs, passages de roues quasiment circulaires, coffre AR tendu avec feux spécifiques, le coupé et le cabriolet sont d'abord séduisants à l'œil. Encore plus lorsqu'on s'installe au volant. Les sièges, différents de ceux de la berline sont profonds et accueillants, le tableau de bord à trois cadrans (mais pas les mêmes que sur la berline) est élégant et, ô surprise, le levier de vitesses sous le volant a disparu, émergeant... sur le plancher. Tout, dans cette auto entièrement revue par Pininfarina, respire un luxe discret, petit-bourgeois diront certains et les finitions sont à l'image du prix des nouvelles 504 : remarquables. Sous le capot, une seule possibilité : le moteur à injection. Ce qui ajoute encore à l'impression généreuse dégagee par le coupé et le cabriolet.

Une automatique de génie

En quelques mois, la nouvelle gamme s'impose comme la référence absolue et la concurrence va devoir cravacher sévère pour rattraper son retard. Pourtant, la 504 n'est pas exempte de défauts. A commencer par son manque de nervosité qui oblige souvent à descendre d'un rapport (moins sensible cependant sur l'injection) pour doubler ou grimper les côtes à fort pourcentage. De même, on lui reprochera le claquement des transmissions au passage des vitesses, le manque d'étanchéité



La boîte ZF, un must !

tiq. Cette boîte, réalisée par Zahnradfabrik, en Allemagne, est une 3 HP.12. Et les progrès accomplis par rapport à la 404 sont considérables. D'abord, plusieurs positions permettent d'utiliser au mieux les possibilités de la voiture. On peut ainsi s'en servir comme d'une boîte mécanique quasiment normale. En position 1, le convertisseur ne travaille que la première vitesse, de l'arrêt jusqu'à environ 60 km/h. Sur la position 2, il devient possible d'utiliser le premier et deuxième rapports. Sur la position 3, on utilise l'échelle complète des rapports. Les passages sont souples, effectués sans à-coups et l'on peut, à tout moment, grimper rapidement les rapports en enfonçant brutalement

Suivront ensuite, et ce ne sera une surprise pour personne, des versions Diesel, break, familiale, commerciale. Et, surtout, dès septembre 1970, un nouveau moteur, plus puissant (1.971 cm³), plus nerveux. Un peu moins carré grâce à son alésage porté à 88 mm. Plus moelleux dans son utilisation au quotidien, offrant plus de puissance à régime moyen, bref plus satisfaisant pour ceux qui souhaitent mettre un lion sous leur capot ! En attendant le V6 qui équipera plus tard le coupé et transformera la sochaliennette trop sage en lionne rugissante.

Les résultats ne se feront pas attendre et le succès de la 504 ne se démentira jamais, poussant plus tôt que prévu la 404 hors des chaînes. Et lorsqu'elle disparaîtra, plus de 3,5 millions d'exemplaires auront été produits. Un nouveau record pour Peugeot. Et dans une gamme où personne ne l'attendait vraiment. Un succès tel qu'il lui permettra de ravir la seconde place du marché français à Citroën, le partenaire récalcitrant que Sochaux finira par absorber en 1974. Joli coup que la "Pigeot", championne de l'exportation, aura réussi sans (presque) s'en rendre compte. Simple-ment en sentant le vent tourner, avant tout le monde. Et en négociant, mieux que ses concurrents, le fameux virage de 1968. Merci la 504. ■

JEAN-PATRICK BARAILLÉ

PEUGEOT 504

Tous les modèles de 1969 à 1983

1969

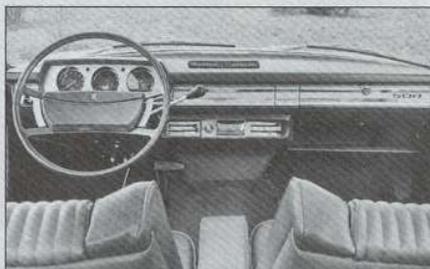
Septembre 1968 : présentation de la berline 504 équipée du bloc moteur dérivé de celui de la 404 mais avec cylindrée de 1.796 cm³ (10 CV). Deux versions moteurs : carbu (87 ch SAE) ou injection (103 ch SAE). **Février 1969** : apparition de la berline automatique. **Mars** : présentation du coupé et du cabriolet avec mécanique à injection.

Apparition de la première berline 504.



1970

Septembre 1969 : nouveau volant de direction, antivol de direction remonté sur la colonne, suppression des feux de stationnement sur les ailes AV. Sur la planche de bord, voyant témoin des lanternes, voyant témoin d'usure des plaquettes de freins indiquant également le serrage du frein à main et le niveau du Lockheed et, sur la droite, tablette "porte-paquets". Deux points de fixation pour ceinture de sécurité au lieu d'un, jonc enjoliveur autour de la plaque de police AR (avant : inox plus large). Sur la version automatique : sélecteur de vitesses au plancher et non plus au volant. **Avril 1970** : ceintures de sécurité à l'AV en série. Sur la berline, lame centrale de pare-chocs AR recouverte d'une protection en caoutchouc.



Nouveau volant pour toute la gamme.



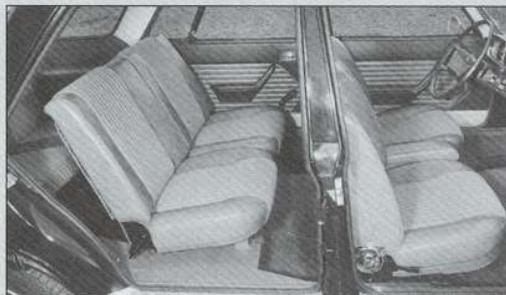
Sur les versions auto, le sélecteur de vitesses passe au plancher, sur une console.

1971

Septembre 1970 : le moteur de 1.971 cm³ (11 CV) remplace l'ancien 1.796 cm³. La pompe de lave-glaces est désormais commandée électriquement (avant, au pied) par le commutateur d'éclairage/essuie-glace. Sur la berline : la version carbu développe 98 ch SAE contre 110 ch à l'injection. Cette dernière peut recevoir, en option, la transmission automatique. Sur les deux modèles, levier de frein à main rembourré avec déverrouillage par rotation du levier (et non plus gâchette), adjonction d'un éclairage de vide-poches, des



Sur les panneaux de custode, apparition d'extracteurs d'air.



L'intérieur de la Familiale avec sa banquette supplémentaire derrière les sièges AR.

1973

Septembre 1972 : sur berline, frein à main entre les sièges, levier de vitesses au plancher sur console, points d'ancrage de ceintures de sécurité aux places AR, étrier d'accrochage des ceintures de sécurité AV modifié, cendrier AR vertical. Sur berline essence, repères de calage de l'allumeur sur poulie de vilebrequin et couvercle de distribution, nouvelle console pour la BV automatique. Sur berline injection :

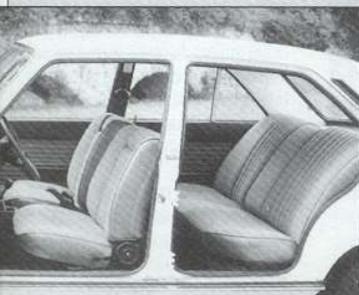


Pas de modification extérieure pour la berline 1974.

1975

Septembre 1974 : poignées de portes encastrées, roues à larges ajours (sauf L), projecteurs de route à iode (sauf L et commerciale), nouveau volant de direction (sauf L et commerciale), warning, soufflet du levier de vitesses en caoutchouc articulé, adhésif réfléchissant sur chant des portes, nouvelles manivelles de lave-vitres empruntées aux 304, pavillon blanc, pare-soleil avec face extérieure noire, un seul point d'ancrage pour ceintures de sécurité sur le montant de porte et accrochage central par brins séparés. Sur berline diesel : insonorisation du compartiment moteur. Sur 504 L :

tablette sous planche de bord pour passager. Sur berline GL essence : nouveaux pistons, culasse, distribution et tubulures, carbu à starter auto, réchauffage de l'air d'admission par commande automatique. Sur break, familiale et commerciale : hayon AR maintenu par 2 équilibrateurs à pistons pneumatiques. Sur familiale : montants de custodes avec sorties d'air, déflecteurs des portes AR fixes. Sur commerciale : reprise de l'ancienne calandre. Sur coupé et cabriolet : nouveau moteur V6 de 2.664 cm³, 136 ch DIN, direction assistée de série, nouvelle calandre, nouveaux feux, nouveaux butoirs, nouveaux feux AR...



Intérieurs à 7 côtes sur les sièges au lieu de 12.

1977

Septembre 1976 : carbu ou pompe à injection indérégables, commutateur d'essuie-glace/lave-glace/éclairage par rotation du levier, warning sur planche de bord, éclairage de coffre commandé par ouverture, nouvelle calandre avec lion de calandre comme sur coupé/cabriolet (sauf L et coupé/cabrio), nouveaux panneaux de portes sans côtes (sauf L, coupé/cabrio), Sur GL essence, puissance moteur portée à 96 ch DIN. Sur GL diesel, moteur XD2, 2.304 cm³, 70 ch DIN. Sur Ti : direction assistée en série. Sur break L, GL et familiale : emplacement prévu pour essuie-glace AR. Sur break GL et familiale : puissance moteur portée à 96 ch DIN. Sur coupé : glaces teintées de série. **Février 1977** : sur familiale et ambulance diesel, moteur XD2.

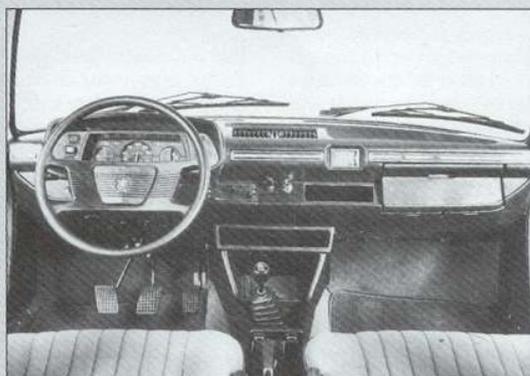


Nouvelle calandre avec le Lion des coupés et cabriolets, sans baguettes d'enjoliveurs p

GAZOLINE

1979

Septembre 1978 : rétros extérieurs plus importants, ceintures de sécurité aux places AR, pédale d'accélérateur suspendue au lieu de planchette, réglage des sièges AV par levier et glissières. Nouvelles appellations des berlines qui deviennent 504 (anciennement 504 L) et 504 D (anciennement 504 LD). Sur berline, nouvelle planche de bord et nouveau tableau de bord, levier de vitesses sur console centrale, bacs sur portes AV, revêtement des sièges entièrement en tissu, butoirs de pare-chocs, roues et avertisseurs de l'ancienne GL. Sur berline 504 D : moteur XD4 90 (65 ch DIN) et mise en route et arrêt moteur par clé de contact. Sur berline 504 GL et Ti : monogramme AR collé. Sur break et break 504 D : nouvelle planche de bord et tableau de bord, levier de vitesses sur console, bacs sur portes, projecteurs de feux de recul. Sur break 504 GL : levier au plancher. Sur break familial : levier au plancher, sièges milieu avec 3 assises au lieu de 2. Sur cabriolet et coupé : ceintures de sécurité aux places AR, monogramme V6 Ti à gauche du capot AR sur les modèles équipés du V6.



Nouveau tableau de bord, dessin différent du centre du volant, accélérateur du type pédale suspendue, levier de vitesses sur console centrale...

1980

Septembre 1979 : les berlines GL, GLD et Ti sont supprimées, les berlines 504 et 504 D deviennent 504 GR et 504 GRD. Le break GL devient break GR. Suppression du motif 504 sur le capot, nouveaux monogrammes AR (faux relief), planche de bord des 504 et 504 D, témoin de charge au lieu de voltmètre, rhéostat d'éclairage et de commandes de chauffage, essuie-glace intermittent, vide-poches verrouillable, commande d'ouverture des portes métallique, boîte à fusibles sur doublure d'aile AV droite, pont AR rigide (sur berlines). Apparition des berlines SR et



Un premier tableau de bord reconnaissable à son volant.

commandes de chauffage, du cendrier et de l'allume-cigares. Apparition de la 504 diesel en berline, avec le moteur de 2.112 cm³ (65 ch DIN et 8 CV fiscaux). Sur les coupé et cabriolet, apparition de la transmission automatique en option, adjonction d'un compte-tours qui remplace la montre, celle-ci émigrant au centre de la planche de bord, la console centrale subsistant, par ailleurs, d'importantes modifications (le cendrier est parallèle à la console, l'allume cigares émigre en haut de la console...). **Avril 1971** : Apparition des versions break, familiale et commerciale.

ouvelle appellation "Ti", mono-nomme "Ti" sur jupe AR, toit avant et lunette AR chauffante de série. **Avril 1973** : présentation de la berline 504 L, version minimaliste de la berline avec pare-chocs en bois, entourages des glaces et portes peints, planche de bord et tableau de bord de la commerciale, levier de vitesses au volant, moteurs de la commerciale, pont rigide, monogramme L ou L diesel sur jupe AR.



Nouvelle façade AV pour le coupé et le cabriolet et nouveaux feux AR.



L, avec pour la GL et la Ti (ci-dessus).

VC avec vitres teintées, projecteurs de H4, baguettes de caisse, encadrements de vitres chromés, pneus 175SR14, vitres AV électriques, garni drap uni au centre et réglé sur les côtés, appuis-tête à l'AV. Sur break et familiale : projecteurs à jode H4, sièges idem SR. Sur coupé et cabriolet : prise d'air de toit noir, vitres teintées bronze, pare-chocs en résine, calandre retourne, habillage bois sur console centrale et tableau, montre à affichage digital, sièges velours pied de poule, 5 vitesses (déjà montée sur V6), allume-cigares transistorisé et témoin de température d'eau sur V6.



Nouvelles dénominations pour 1980 et nouveaux monogrammes à l'AR comme sur cette SR.



Le cabriolet et le coupé apparaissent dès mars 1969.



La berline a perdu ses répéteurs d'ailes depuis le millésime 1970.

1972

Septembre 1971 : l'avertisseur est désormais commandé par le levier des clignotants (du coup, la commande au volant disparaît). Sur berline, familiale et break : tablette porte-paquets sous la planche de bord (à gauche). Sur berline : extracteurs d'air sur panneaux de custode, suppression de la protection caoutchouc sur lame centrale de pare-chocs AR. Sur berline injection : compte-tours à l'emplacement de la montre, celle-ci émigrant à droite de la planche de bord (en option, levier de vitesses au plancher). Sur coupé et cabriolet : montre avec

encadrement noir et non plus chromé, lunette AR chauffante sur coupé. Sur break, familiale et commerciale : sièges AV séparés. Sur break : banquette AR repliable, moteur essence. Sur break Super Luxe : intérieur simili, plancher de charge recouvert de stratifié. Sur familiale : banquette AR en deux parties, banquette supplémentaire repliable, moteur du break ou moteur diesel. Sur commerciale : banquette AR repliable, tableau de bord 304, calandre simplifiée avec phares ronds, moteur essence. **Ma 1972** : sur la commerciale, les phares rectangulaires remplacent les phares ronds.

La berline L qui apparaît en avril 1973 est dépouillée de ses pare-chocs et ses entourages de glaces de portes sont peints.

1974

Septembre 1973 : sur berline 504 L, lunette AR chauffante en option. Apparition du modèle GL avec lunette AR chauffante en série, schéma des vitesses gravé sur pommeau du levier de vitesses. Sur modèles diesel : témoin de température d'eau. Sur berline et familiale diesel : pré-chauffage du moteur, ralenti accéléré et commande de stop par clé de contact (les commandes manuelles sont supprimées). Sur berline 504 Ti : schéma des vitesses gravé sur pommeau, ceintures de sécurité à enrouleur pour modèles à BV automatique. Sur break et familiale : lunette AR chauffante de série. Sur commerciale : calandre de la berline, lunette AR chauffante en option.

1976

Septembre 1975 : sur berline L, calandre sans baguettes enjoliveurs, lunette AR chauffante de série, sièges à 7 côtes au lieu de 12, montre avec repères et chiffres, corps du filtre à air en plastique (sur modèle essence), nouveau carbu Solex 34BICS A3. Sur berline GL, ceintures à enrouleur de série, sièges avec bords en tissu au lieu de simili et 7 côtes. Sur berline Ti : glaces électriques à l'AV. Sur coupé et cabriolet : roue de secours sous plancher du coffre et accessible de l'extérieur, réservoir d'essence au-dessus de l'essieu AR, montre comme berline. Sur fami-

liale : idem berline GL plus console sur tunnel de BV et nouveau garnissage du coffre AR. Les break L et break GL remplacent les commerciale, break et break SL. Sur break L, calandre noire, lunette AR chauffante, sièges et volant berline L, carbu et filtre à air berline L, allume-cigares, accoudoirs de portes, console sur tunnel de BV, enjoints de gouttière de toit, rétros extérieurs chromés, nouveau garnissage latéral du coffre AR. Sur break GL, (assez semblable au break Super Luxe), ceintures de sécurité et sièges berline GL (mais entièrement en simili), garnissage coffre AR et console sur tunnel BV comme familiale.

Le cabriolet perd son V6 pour reprendre le moteur de la 504 Ti.



1981-1982-1983

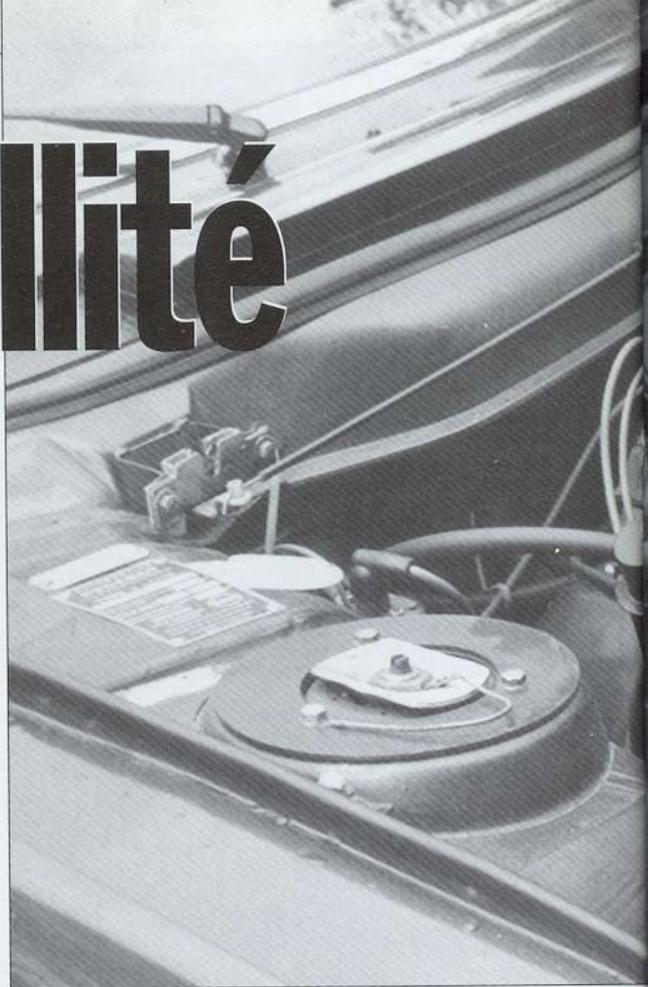
Juillet 1980 : antiviol sans position garage, clignos AV oranges au lieu de blancs sur berlines et breaks (déjà sur familiale), sièges AV de 505 sur berlines et breaks, pommeau de vitesses de 505 sur tous modèles à BV mécanique. Sur berlines GR et SR : moteur M51 (BV méca) ou M53 (BV auto), bobine d'allumage à résistance thermo-régulatrice. Sur break : puissance moteur ramenée à 73 ch DIN par nouveau taux de compression (8,8/1), bobine idem GR. Sur break GR et familiale : lave-glace de lunette AR en série, bobine idem GR. Sur familiale diesel : pompe d'injection avec régulateur Mini/Maxi et trette sur dispositif de départ à froid, lave-glace AR idem break essence. Sur break GR diesel : moteur de la familiale, modifications idem familiale diesel. Sur coupé V6 : roues alliage léger. **Juillet 1981** : montage d'un "éconoscope". Sur berlines diesel GRD et SRD : nouveau moteur XD 2, 2.304 cm³ (70 ch DIN), BV auto en option sur SRD. Sur coupé et cabriolet : compte-tours avec zone rouge, console centrale avec cendrier sur partie verticale. Apparition du Dangel 4x4, sur base du break GR ou GRD ou de la familiale essence ou diesel, avec 4 roues motrices et transmission AV avec boîte de transfert. **Juillet 1982** : disparition des berlines SR et SRD, des breaks 504 et 504 diesel, des breaks GR et GRD. Pas de modification notable sur les modèles restants au catalogue. Arrêt de fabrication en juin 1983.

Une tranquillité de bon aloi

Bon, soyons clairs d'entrée. Il y a, d'un côté, les berlines qui ont bénéficié d'un traitement anti-corrosion plus ou moins efficace. Et, de l'autre, les cabriolets et coupés, fabriqués par Pininfarina avec des tôles dont on se demande si elles ont jamais, un jour, été exemptes de rouille ! Nos lecteurs raillent d'ailleurs avec vigueur le génial styliste italien, à l'image de Raoul di Meglio : « ce n'était plus de la tôle, au mieux de la dentelle transparente, et il était plus facile de passer le tournevis au hasard, les yeux fermés, au travers des tôles

là ne tiennent pas le choc ! » Tout, d'ailleurs, semble avoir été fait pour que la rouille trouve un terrain idéal pour se vautrer avec délices. Les baguettes sont ainsi fixées à même la tôle (on ne vous dit pas ce qu'on découvre en les ôtant !), les corps creux (nombreux, hélas) ont été tellement bien conçus qu'ils retiennent l'eau (!) et les trous d'évacuation sont souvent bouchés par la... peinture d'origine. Bref, comme le note avec philosophie Didier Descamps, « il faut examiner tous les ouvrants, les bas de caisse et le dessous de caisse. La

bas de caisse, les doublures d'ailes, les fixations d'amortisseurs, l'avant du capot, l'entourage de parebrise, le bas de la lunette AR du coupé (sous le joint). Traquez les moindres traces de cloques, elles signalent la présence de corrosion (généralement perforante) sous la peinture. Pour corser le plaisir, il faut savoir que les éléments de carrosserie des coupés et cabriolets sont soudés à l'étain et qu'il faut donc dessouder pour contrôler le bon état des bestioles. Et c'est une opération qui coûte cher. Fort heureusement, le problème de



Sur les cabriolets et coupés, la corrosion était livrée d'origine ! Par contre, les berlines

que de trouver un morceau de carrosserie sain. C'est à croire qu'ils avaient fabriqué mon cabriolet avec des tôles récupérées dans une casse, cachant la misère sous une tonne de peinture qui tenait le tout ! »

Traquer la corrosion

De fait, comme le rappelle fort justement Paul Laspalles, « jusqu'à la fin des années 70, les coupés et cabriolets étaient fabriqués avec de la tôle de récupération. Et, bien sûr, comme les Italiens ignoraient le traitement anti-corrosion, on comprend très vite pourquoi ces autos-

carrosserie est le gros problème, les ailes sont soudées à l'étain et la conception en caissons du modèle favorise la corrosion interne. » Si donc, malgré tout, vous envisagez l'achat d'un coupé ou d'un cabriolet, attendez-vous au pire, vous serez moins déçu. En priorité, et en vrac, regardez attentivement les longerons, les planchers d'habitacle et de caisse (et ne faites pas que soulever les tapis, grattez dès que vous voyez une cloque suspecte !), les pieds de caisse, le bac à capote du cabriolet, le bas des ailes, le bas des portières, les tours de roues, les

la corrosion n'est pas général et les berlines et autres breaks y échappent en grande partie. Merci Sochoux. Car, au moins, dans le Doubs, on sait ce que la locution "traitement anti-corrosion" veut dire. Et on l'a appliquée. Pas toujours parfaitement dans les premières années, mais tout de même. Et rares sont nos lecteurs à s'en plaindre, qui mettent sur le compte des années et un mauvais stockage les traces de corrosion aperçues. « Contrairement au coupé, sourit Grégoire Perry, la berline française a disposé de tôles de meilleures qua-

lités et je n'ai eu à déplorer une rouille importante que sur les bas d'ailes et, surtout, au niveau de la jupe AR. » Patrice Philippeau a eu, semble-t-il, moins de chance. Il a ainsi rencontré dame Corrosion au « fond du coffre, à l'intérieur des ailes, sur les bas de portes et bas de caisse, au niveau des longerons et du plancher, sous l'entourage de parebrise et de lunette AR. » A croire que sa berline GL s'est prise pour un coupé ! Car son cas semble assez isolé et la grande majorité de nos lecteurs n'a eu à déplorer que des attaques somme toute clas-

siques : bas de caisse, bas d'ailes et bas de porte. Quelquefois les longerons, mais, dans ce cas, le plancher est aussi en très mauvais état. Et Nicolas Bourgeois de s'exclamer avec enthousiasme : « ma 504 Ti est une première main de septembre 1978, et elle est en parfait état d'origine, exempte de corrosion ! » Qui dit mieux ?

A ce petit jeu de « je rouille, moi non plus », il faut donc savoir prendre son temps et, comme le rappelle Eric Dessarts, « se méfier des peintures trop belles qui sont souvent des cache-misère de folie.



Didier Descamps, 504 V-6 coupé (1977), 105.000 km

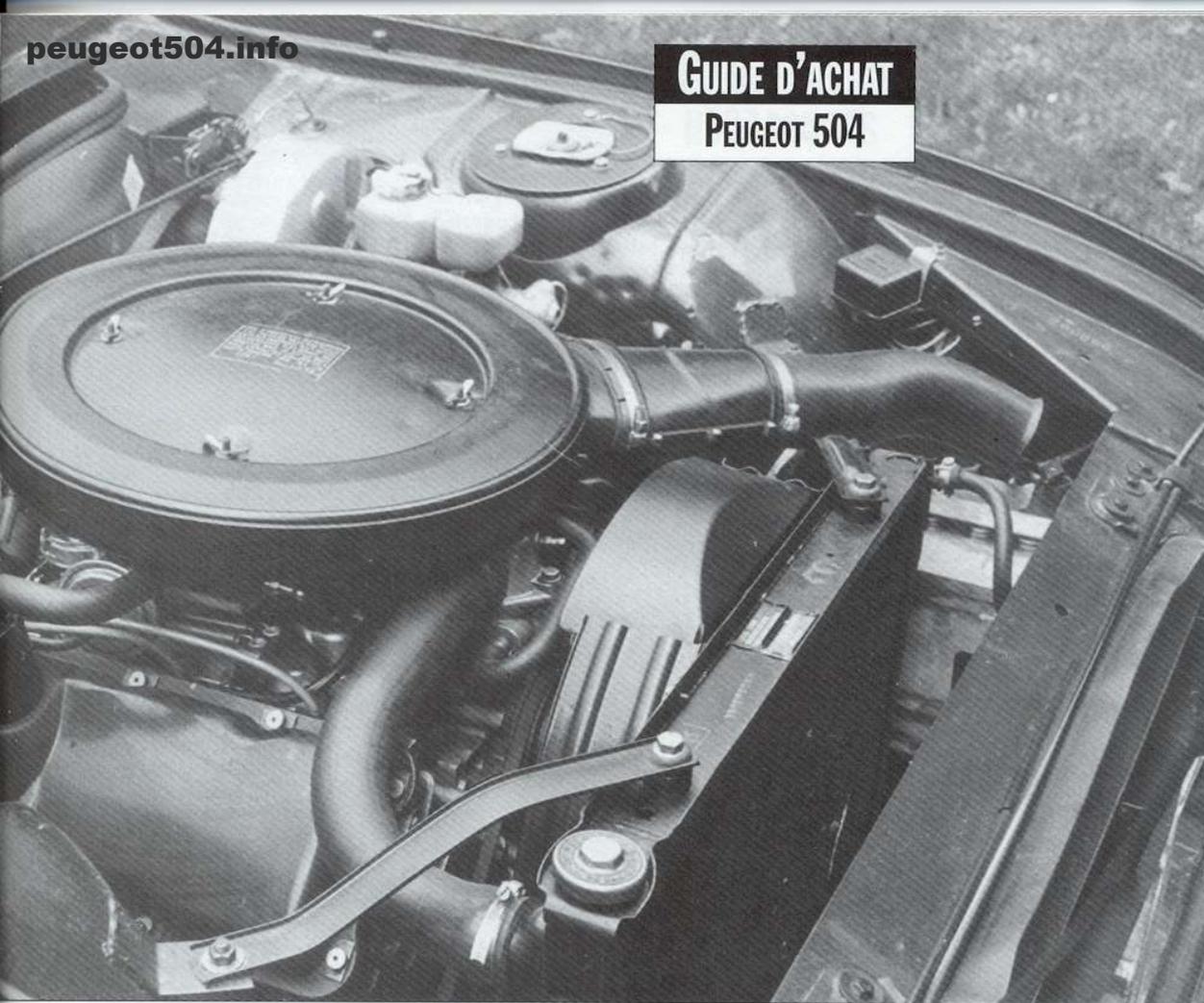
Sur route, la 504 V-6 coupé dispose d'un moteur puissant, silencieux, mais gourmand. Le freinage est un peu juste, et il faut se méfier de la tenue de route sur sol mouillé. La boîte de vitesses, bien étagée, se manie facilement et la direction ne suscite aucun reproche. Bref, cette voiture de 20 ans a "bien vieilli" et la version V-6 injection, par rapport au V-6 carbu, apporte un petit plus qui ne doit pas, cependant, se payer une fortune. Cela dit, c'est une auto qui demande à être surveillée, au niveau de la corrosion, comme la plupart des voitures de cette époque, d'ailleurs. ■

Nicolas Bourgeois, 504 Ti (1978), 138.879 km

La Ti consomme, c'est sûr. Mais, par contre, sur route c'est un avion, le tout dans une atmosphère feutrée et douillette. De plus, l'ami à qui je l'ai vendue s'est penché sur la mécanique et il paraît qu'elle consomme moins depuis ! Cela dit, je l'avais achetée pour remplacer ma R 16 et revenir au Lion. Je suis d'ailleurs un peu déçu, parce que la R16 me donnait autant de satisfaction tout en consommant moins. Et, j'insiste, mais je verrais bien une boîte 5 qui éviterait cette consommation gargantuesque. ■



Grégoire



...nt bénéficié de tôles de meilleures qualités et d'un bon traitement.

Et il y a tellement de berlines en circulation, encore aujourd'hui, qu'on a le choix. Aussi conseillerais-je d'éviter comme la peste des autos qui ne seraient pas saines. Ça finit par coûter cher alors que le prix de revente possible est ridicule. Et puis, certains éléments de carrosserie ne se retrouvent plus aussi facilement qu'avant chez Peugeot. D'autant que le réseau n'est pas très chaud pour se renseigner et vous être agréable. Manifestement, cette auto ne leur plaît pas. Ou plus ! » Un conseil d'autant plus valable encore sur les coupés ou cabriolets

dont les pièces de carrosserie sont, pour le coup, introuvables. Seule l'entremise du dynamique Club 504 CC et leur réseau d'entraide pouvant vous sortir du pétrin. Mais pour combien de temps encore, les stocks restant n'étant pas inépuisables ?

Carbu ou injection

Côté mécanique, on observe une autre dualité. Cette fois, c'est entre les moteurs à carburateur et à injection que ça se passe. Et, à un degré autre, sur les autos équipées du diesel qui nécessitent des

connaissances qui ne s'improvisent pas. Dans tous les cas, la plupart des pièces sont disponibles via le réseau Peugeot. Et sans grand souci. C'est qu'on est conservateur chez Peugeot et qu'une solution éprouvée sur une voiture dure des années, voire des dizaines d'années. Alors, il se peut que les références aient changé, mais nombre de pièces existent encore sur des autos plus modernes.

Le 4 cylindres a la réputation d'être increvable et dépasse souvent les 200.000 km sans souci, à condition, évidemment, qu'il soit bien entre-

tenu. « La mienne a dépassé les 250.000 km, précise Laurent Bigelgeas et je n'ai eu droit, si on peut dire, qu'à deux changements du joint de culasse, l'un à 130.000 km, suite à une surchauffe moteur, l'autre il y a peu... et pour les mêmes raisons. » De plus, tous les éléments mécaniques sont accessibles, ce qui facilite d'autant les éventuelles réparations. Mais, on vous le disait, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. Et si ceux qui ont un carburateur rikiki joli s'offrent une belle promenade de santé, les possesseurs de moteurs à injection Kugelfischer se plaignent. A l'image de Jean-Benoît Draber qui regrette que « toutes les pièces relatives au système d'injection soient difficiles à trouver ». Relayé par Nicolas Bourgeois qui s'insurge, lui, contre « la réparation d'une injection Kugelfischer à 10.000 F ! » Et qui ajoute, dépité : « la prochaine 504 pour rouler tous les jours, ce sera une carbu ! » De plus, tous les possesseurs d'un moteur équipé de l'injection ont constaté une consommation élevée, dès qu'ils appuient un poil trop fort sur le champignon. « Du 15 litres dès qu'on se laisse entraîner ! » rapporte André Delaporte dont la 504 Ti, équipée d'une boîte auto, totalise 187.257 km au compteur (il l'a achetée d'occasion, en 1978, alors qu'elle n'affichait que 24.000 km !). Quant au V-6, si certains notent les difficultés de réglage de la carburation (il y a deux carburateurs : un simple corps Solex 34TBIA commandé par la pédale d'accélérateur



...ry, 504 Ti (1978), 132.000 km

C'est une voiture très fiable mécaniquement. Les problèmes viendront surtout de la carrosserie et, malgré la possibilité de trouver ces pièces neuves, attention au coût final de la restauration. A l'époque, mon père possédait une 504 Ti qu'il a revendue avec près de 300.000 km, dans un état impeccable. C'est ce qui m'a d'ailleurs fait choisir cette auto. A la fois pour sa fiabilité et pour son entretien facile. De plus, elle s'intègre pleinement dans la circulation actuelle. C'est une berline qui pourrait encore rivaliser avec des voitures récentes. Mais attention ! Il faut se montrer prudent car les commandes phares et clignotants sont inversés par rapport à une Peugeot moderne. Il faut être vigilant ! ■

La boîte à évaluation

Restoration	15
Disponibilité des pièces carrosserie	11
Disponibilité des pièces mécaniques	17
Accessibilité moteur	15
Facilité de la réfection moteur	16
Facilité de la réfection transmission	13
Facilité de la réfection freins	17
Facilité de la réfection direction	16
Facilité de la réfection suspension	15
Facilité de la restauration	16
Comportement routier	16
Consommation moyenne route	10
Consommation moyenne ville	13
Puissance moteur	15
Freinage	16
Direction	14
Tenue de route	15
Tenue de route en virages	14
Boîte de vitesses	14
Robustesse	16
Agrément de conduite	17
Coût d'entretien	16
Fiabilité	18
Confort	16
Accessibilité	17
Visibilité	16
Lisibilité tableau de bord	16
Maniabilité boîte	17
Equipement général	16
Etanchéité	15
Suspension	16
Coffre à bagages	16
Note globale	16

Les livres

■ **Revue technique automobile.** 7 jours disponibles. 504, 504 GL, 504 L dérivés 1969-1982 (N° 282), 504 cabriolet, coupé, injection, 1962-1982 (N° 285), 504 Diesel 1971-1982 (N° 311)

Identification

Numéros dans la série du type figurant sur la plaque constructeur et sur la carte grise (ce numéro est également frappé à gauche de cette plaque).

1969 : à partir du N° 1.000.001 ■ 1970 : à partir du N° 1.065.501 ■ 1971 : à partir du N° 1.178.001 ■ 1972 : à partir du N° 1.322.001 ■ 1973 : à partir du N° 1.489.001 ■ 1974 : à partir du N° 1.697.001 ■ 1975 : à partir du N° 1.897.001 ■ 1976 : à partir du N° 2.142.001 ■ 1977 : à partir du N° 2.401.001 ■ 1978 : à partir du N° 2.698.001 ■ 1979 : à partir du N° 3.000.001 ■ 1980 : à partir du N° 3.290.001 ■ 1981 : à partir du N° 3.480.001 ■ 1982 : à partir du N° 3.610.001 ■ 1983 : à partir du N° 3.755.001.

et un double corps Solex 35CEEI à ouverture simultanée et à commande pneumatique), il offre plus de puissance, mais se montre également beaucoup plus gourmand. « 15 bons litres, précise Didier Descamps. Cela dit, c'est le moteur qui a équipé les 604 et les R30. Donc, pas de problème pour les pièces. » En dehors, cependant, de l'allumage électronique Schlumberger Altronic qui peut, avantageusement, être remplacé par un autre, plus moderne et plus fiable. De plus, comme le note Jean-Jacques Gugelski, « l'accessibilité de certains éléments n'est pas faite pour facilit-

Le club

Pour l'heure, un seul club regroupe uniquement les possesseurs de coupés et cabriolets.

■ **Amicale 504 CC**
70 bis rue Edouard Branly, 91560 Crosne. T. 01.69.49.14.84.

Les spécialistes

Il n'y a pas foule ! La 504 est manifestement boudée par les pros.

■ **Série 04**. 570 Sente aux loups, 76520 La Neuville Chant d'Oisel. T. 06.11.75.10.47.

Thierry Bluet s'est spécialisé dans la Peugeot d'après-guerre et propose des pièces neuves et d'occasions à prix sympas. Et, cerise sur le gâteau, c'est lui-même un collectionneur passionné (attention, on ne peut le joindre que de 13h à 20h).

■ **4A**. RN 89, zone artisanale, 33750 Beychac-et-Caillaud. T. 05.56.72.47.11 - F. 05.56.72.46.61. Quelques pièces pour coupés et cabriolets, des feux notamment.

■ **Musée Peugeot**. Carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux. T. 03.81.33.53.47.

Le Musée Peugeot a, entre autres, vocation à récupérer les stocks de pièces des concessionnaires. Mais ces pièces sont réservées aux membres de clubs adhérents à l'Aventure Peugeot, ce qui semble tout à fait normal pour éviter un commerce parallèle.

Outils spéciaux

Vous n'y coupez pas, c'est une Peugeot. Et, à Sochaux, on aime bien se fabriquer son propre outillage, histoire de fidéliser sa clientèle, sans doute. C'est moins flagrant que sur des modèles antérieurs, mais tout de même, l'emploi de vis à tête creuse quasi systématique ne facilite pas le travail d'autant que, joyeusement serrées, il faut forcer, qu'elles se débloquent d'un coup et il serait étonnant que vous n'en gardiez pas des traces sur les menottes !

Disponibilité pièces

Au niveau **carrosserie**, c'est un peu la loterie. On sait qu'il existe encore des stocks pour les berlines (beaucoup moins pour les coupés et cabriolets), mais par l'intermédiaire du réseau, ce n'est pas toujours évident. A moins de tomber sur le magasinier sympa qui veut bien faire l'effort de décrocher son téléphone ou de chercher sur ses micro-fiches. La meilleure source d'approvisionnement, c'est encore le Musée Peugeot. Mais il faut adhérer à un club... affilié à l'Aventure Peugeot et, pour les berlines, c'est raté ! Par contre, tout ce qui est joint de tôlerie, pièces mécaniques, embrayage, boîte mécanique (souvent en échange standard), roulements, rotules, pivots, joints spi, freinage, peut être directement commandé dans le réseau Peugeot. Seuls semblent manquer à l'appel certaines pièces pour restaurer les **boîtes automatiques**, l'**injection** Kugelfischer ou Schlumberger Altronic, certains accessoires comme les **transparents de feux**...

ter le travail : les bougies ou le filtre à huile sont difficiles à atteindre et c'est tout de même embêtant car ce sont des éléments qu'on doit pouvoir changer facilement ! »

Boîte de vitesses : le bonheur

C'est clair, la boîte mécanique est increvable. Les synchros, les pignons, les roulements, les fourchettes ? Connaît pas ! Aucun de nos lecteurs n'a eu à intervenir sur cet élément. Incroyable. On savait les boîtes Peugeot solides, mais là, c'est un exploit. Tout au plus lui reproche-t-on de n'être qu'une boîte 4 ! Mais au cas où, pas d'inquiétude : Peugeot répare encore et toujours ou procède à des échanges standard.

Par contre, ceux qui sont équipés

Pièces mécaniques encore disponible via le réseau Peugeot. Mais jusqu'à quand ?

d'une boîte auto n'ont pas tout à fait la même opinion. Pas tellement, d'ailleurs, sur la fiabilité qui semble au rendez-vous, mais, comme Jean-Benoît Draber, ils s'inquiètent « du manque de disponibilité de pièces ». Et ils craignent la panne. Ce qui serait d'autant plus dommage que, comme le remarque toujours Jean-Benoît, « il semblerait que la boîte auto prolonge la vie de ce genre d'auto. Sans doute parce qu'on adopte une conduite plus coulée... pour éviter une consommation excessive ! »

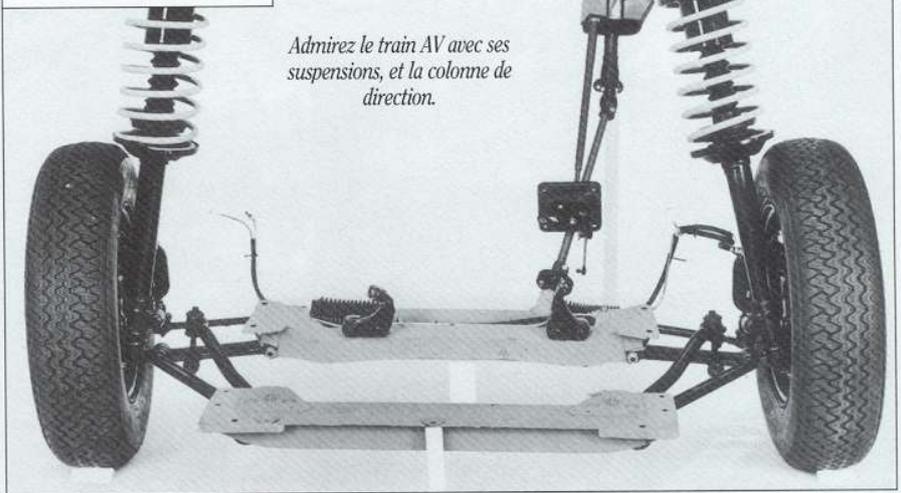
Pont : aié les boulons !

Pas fragile pour deux sous, mais il conviendra tout de même de bien vérifier que les bagues d'étanchéité ne présentent pas de fuite. Là encore, les pièces sont disponibles via Peugeot. Mais « attention au coût de la main d'œuvre », prévient Patrice Philippeau. D'autant que, comme le souligne Eric Dessarts, « le tube de liaison entre la boîte et le pont est fixé au pont par quatre boulons. Deux facilement accessibles, les deux autres (ceux du dessus) carrément impossibles à attraper. Il faut une clé à fourche, car même une clé à œil ne passe pas ! »

Freins : sans souci

Ah, les freins à disques, ça facilite les choses, c'est clair ! Là, comme on a des disques sur les 4 roues, c'est du tout tranquille. Bizarrement sur une

GUIDE D'ACHAT PEUGEOT 504



Admirez le train AV avec ses suspensions, et la colonne de direction.

traction avant, nombre de nos lecteurs ont noté une usure plus prononcée à l'AR qu'à l'AV. « Sans doute, note Laurent Bigelgeas, parce que les plaquettes AR ont une surface moins importante qu'à l'AV. Parce que j'ai fait contrôler plusieurs fois mon réparateur et le phénomène se produit toujours. »

Direction : attention à l'étanchéité

« Simple et facile » affirme Jean-Benoît Draber. Attention, cependant, à surveiller la bonne étanchéité de la crémaillère qui a surpris Rodolphe Herbert : « après avoir enlevé le soufflet de protection, côté droit, j'ai vu que ce soufflet contenait de l'eau ! Et la chape du bras de liaison était même rouillée ! » Cela dit, c'est rare et, dans la grande majorité, nos lecteurs plébiscitent la robustesse de cette direction, souple, agréable et précise. Surtout lorsque, comme sur les V-6, elle est assistée.

Suspension : tranquille

Pas trop de soucis pour nos lecteurs qui apprécient le système d'amortisseurs qui se remplacent facilement. A surveiller, cependant, l'usure des paliers en caoutchouc des barres antiroulis et les tampons en caoutchouc.

Electricité : pèrepe

Le seul point faible de la 504 (et encore, uniquement sur les premiers

modèles), c'est la courroie d'entraînement de l'alternateur. Pas de quoi fouetter un chat. Cela dit, gros problème pour trouver des phares bi-iodé et nos lecteurs appellent de tous leurs vœux une refabrication prochaine.

A quel prix ?

On a tous en tête le prix des coupés et cabriolets. Les premiers se négociant entre 30 et 45.000 F en superbe état et suivant les motorisations et les années, les seconds le double (quand ils trouvent acheteurs). A ces prix-là, il ne faut d'ailleurs guère hésiter si le dossier de restauration révèle un véritable travail dans les règles de l'art. Parce que le coût de réfection, lorsqu'il s'agit d'attaquer la carrosserie, atteint parfois des sommets, un de nos lecteurs ayant englouti plus de 85.000 F dans son coupé. Et, comme il nous le précise, « ce n'est malheureusement pas fini ! » La moyenne générale, achat+restauration, tourne ainsi, pour un coupé à 48.750 F et pour un cabriolet à 72.680 F (mais, dans cette moyenne, il faut noter que deux de nos lecteurs ont acheté leur cabriolet neuf, à l'époque, et l'ont conservé depuis, l'entretenant régulièrement). Par contre, les berlines, breaks, commerciales, familiales ne sont guère recherchés. Boudés on se demande bien pourquoi, alors qu'ils damaient le pion, en leur temps, aux R 16 qui sont bien plus

prisées. La plupart de nos lecteurs ont ainsi acquis leur 504 pour des sommes bien inférieures à 10.000 F et souvent plus proches des 7.000 F des tristement célèbres primes Jupettes. Pour un coût moyen final (donc restauration comprise) qui dépasse les 25.000 F (25.190 F exactement). Avec une très légère tendance à la hausse pour les versions Ti ou boîte auto. Et un gros bémol pour les breaks qui sont carrément délaissés et se négocient poignées de cachouïètes.

Verdict

Facile à restaurer la 504 ? Sans le moindre doute, si on se contente de la berline. Car, à vouloir s'offrir les versions coupés ou cabriolets, on se prépare manifestement de longues soirées de déprime. A moins de tomber sur l'occase du siècle. Réhabilitions donc la berline car, comme le dit fort justement Patrice Philippeau, « il est grand temps de préserver les 504 berline, commerciale, familiale, pick-up... et pas seulement les coupés et cabriolets. Certes, il y en a eu beaucoup, mais elles disparaissent très vite de nos jours : mode, consommation, usure, corrosion et opérations de reprise... » Et il faut en profiter, tant que le réseau Peugeot (au niveau mécanique) est en mesure de fournir de la pièce à gogo. Car après, il ne restera guère que la musée Peugeot (mais il faudra adhérer à un club qui, pour l'heure, n'existe même pas pour les berlines et dérivés autres que coupés et cabriolets) pour se dépanner. Voire les casses et quelques circuits de pièces, styles Auto Distribution, Norauto, Eldorauto, France Pièces Auto... Et il sera sans doute trop tard pour sauver cette auto qui a tout de même sacrément marqué l'histoire de Peugeot et mérite largement d'être sauvée, au même titre que ses concurrentes que furent la R 16 et la D-Super ! Sachant qu'elle n'atteindra jamais des prix élevés à la revente et que ceux qui espèrent, comme on le voit de temps à autre, en tirer plus de 20.000 F ont fort peu de chance de trouver acquéreur. ■

PAUL FRAYSSE



Et hop, voilà la roue de secours !