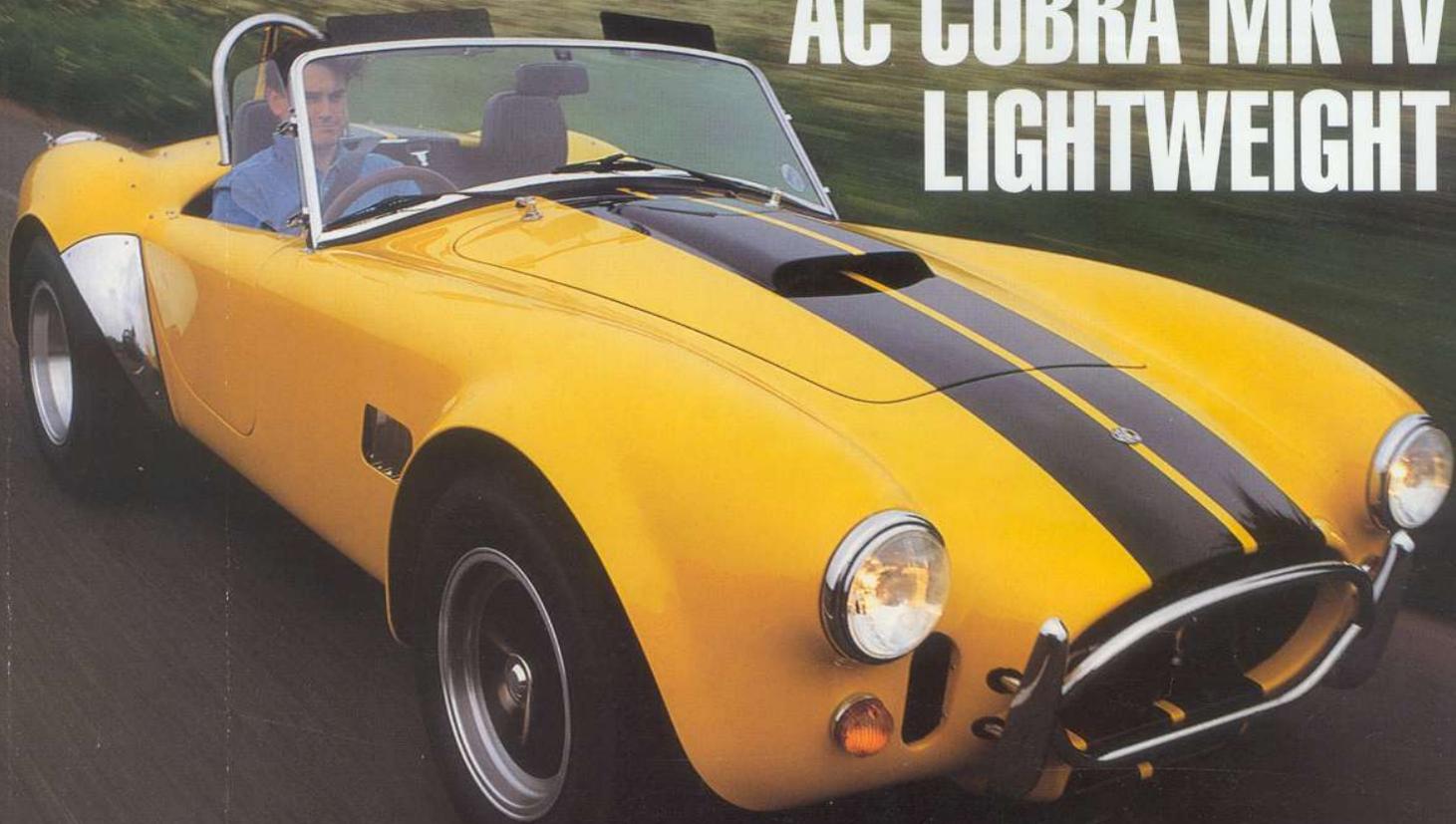


**DE LOREAN DMC 12**

*Un parfum de scandale*



**AC COBRA MK IV  
LIGHTWEIGHT**



**ASTON MARTIN**  
AU ROYAUME  
DU SUR-MESURE

**GUIDE D'ACHAT**  
TRIUMPH BERLINE  
2000 ET 2500 PI

**ESSAI**  
MERCEDES 220  
CABRIOLET

**DOSSIER PEUGEOT 504**

**COUPÉ ET CABRIOLET**



**MATRA 530**  
UNE SPORTIVE  
HORS NORME

**SHOW-CAR**  
PACKARD  
PANTHER 1954

M 1086 - 161 - 35,00 F

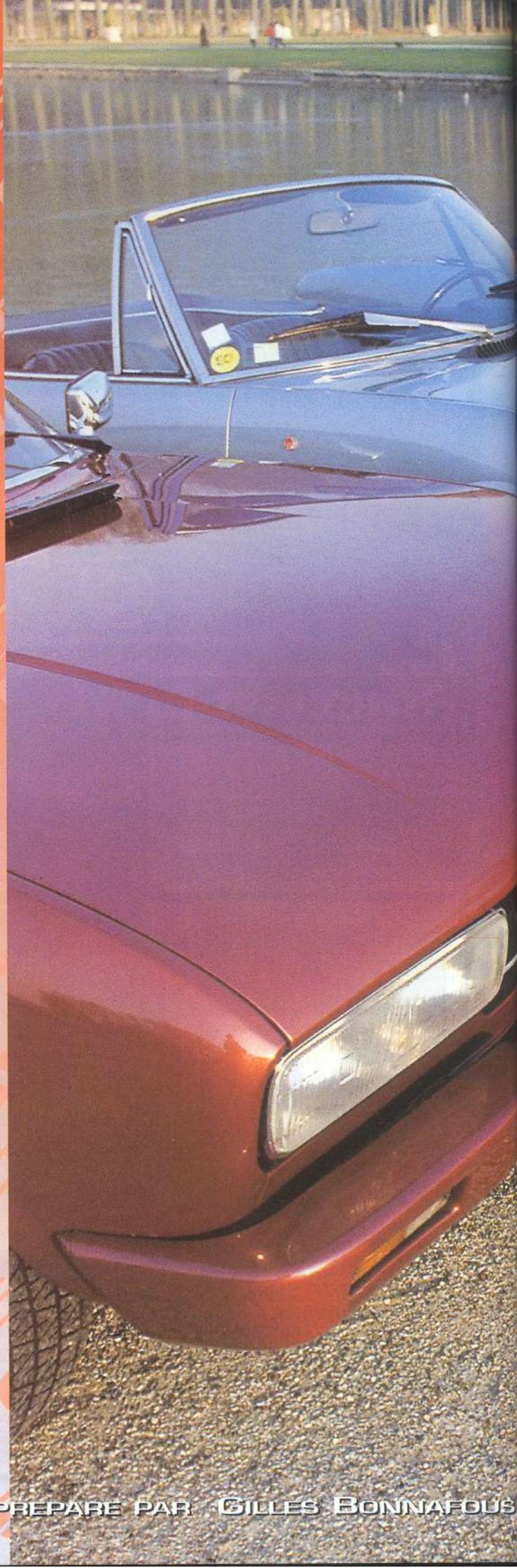


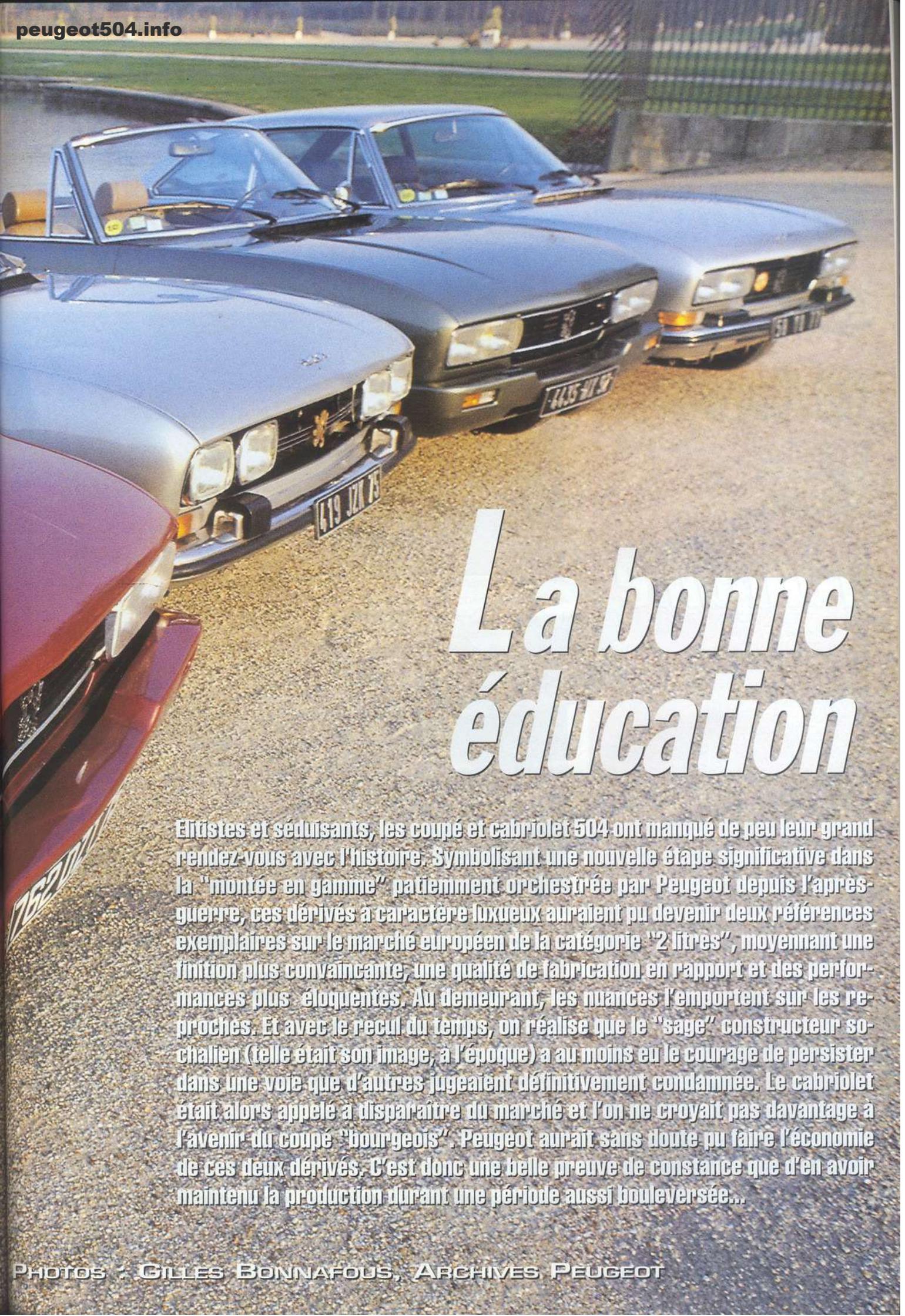
peugeot504.info

# PEUGEOT 504 COUPE ET CABRIOLET



UN DOSSIER PREPARE PAR GILLES BONNARFOUS





# *La bonne éducation*

Élitistes et séduisants, les coupé et cabriolet 504 ont manqué de peu leur grand rendez-vous avec l'histoire. Symbolisant une nouvelle étape significative dans la "montée en gamme" patiemment orchestrée par Peugeot depuis l'après-guerre, ces dérivés à caractère luxueux auraient pu devenir deux références exemplaires sur le marché européen de la catégorie "2 litres", moyennant une finition plus convaincante, une qualité de fabrication en rapport et des performances plus éloquentes. Au demeurant, les nuances l'emportent sur les reproches. Et avec le recul du temps, on réalise que le "sage" constructeur sochalien (telle était son image, à l'époque) a au moins eu le courage de persister dans une voie que d'autres jugeaient définitivement condamnée. Le cabriolet était alors appelé à disparaître du marché et l'on ne croyait pas davantage à l'avenir du coupé "bourgeois". Peugeot aurait sans doute pu faire l'économie de ces deux dérivés. C'est donc une belle preuve de constance que d'en avoir maintenu la production durant une période aussi bouleversée...

# // Les 4 cylindres : une carrière bien tranquille

**Mouvementé : c'est ainsi que l'on peut décrire l'accouchement de la berline 504... Programmé au printemps 1968, son lancement sera différé pour cause de monôme (ou de "révolution", comme on voudra) vite transformé en crise sociale et Sochaux connaîtra une grève de plus d'un mois avec occupation des usines. La voiture sera finalement présentée en septembre, à la veille du Salon de Paris...**



**O**n ne peut dire que la 504 "colle" bien à son millésime, car sa personnalité apparaît aux antipodes de cette année folle. De fait, cette spacieuse berline aux formes lourdes et gauches, représente bien les valeurs traditionnelles de sérieux et de robustesse de la marque, dont elle incarne l'image bourgeoise et provinciale.

Si elle remplace la 404 (dont son moteur est dérivé), la 504 présente un gabarit (et un poids) plus important que sa devancière et la cylindrée est passée de 1600 à 1800 cm<sup>3</sup>. Qu'on ne s'y trompe pas : ces 200 cm<sup>3</sup> signifient beaucoup plus qu'il n'y paraît. Il s'agit bien d'un changement de catégorie et au-delà, du passage à une autre époque. La nouvelle venue accompagne et symbolise l'enrichissement du pays et l'augmentation du niveau de vie des Français au terme d'une

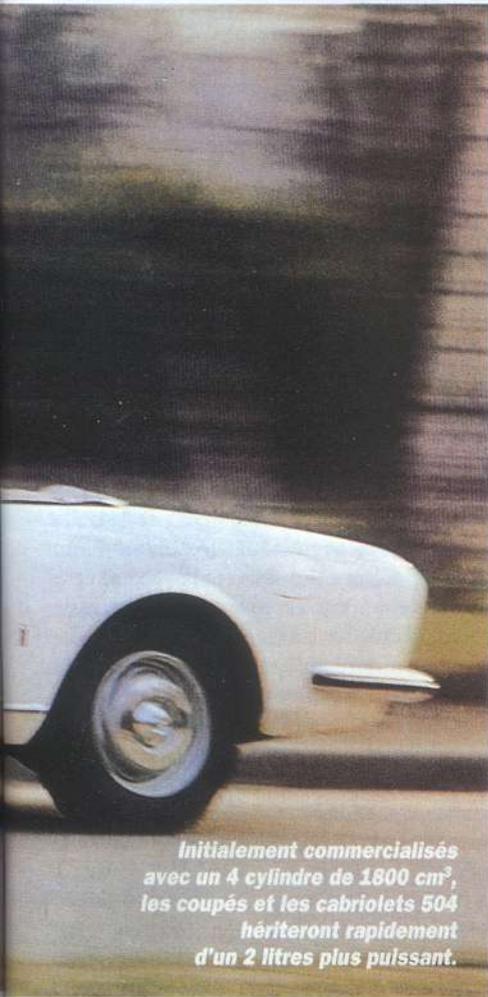
période de forte croissance. Avec les 403 et 404, Peugeot s'était maintenu dans la gamme moyenne des 1500-1600 cm<sup>3</sup>, alors que la 504 aborde la catégorie supérieure des "2 litres". Elle connaîtra une très large diffusion et sa fiabilité, soulignée par les succès sportifs remportés dans les rallyes africains, entretiendra l'image de sérieux attachée à la marque.

### **Du nouveau, à Grugliasco**

Fidèle à sa politique de déclinaison complète de gamme, Peugeot ne tarde pas à dévoiler, au Salon de Genève de 1969, ses versions les plus luxueuses. Avec les coupé et cabriolet, la 504 se métamorphose et le décor change du tout au tout. La prude fille de Sochaux a troqué ses "godillots" pour des escarpins vernis et se drapant dans le raffine-



**Plus élégant encore que le cabriolet, le coupé 504 n'a malheureusement pas profité à ses débuts d'une finition en rapport avec son style.**



**Initialement commercialisés avec un 4 cylindre de 1800 cm<sup>3</sup>, les coupés et les cabriolets 504 hériteront rapidement d'un 2 litres plus puissant.**

centricité de ses créations, il s'est surpassé dans le classicisme pour les coupé et cabriolet 504 commandés par son fidèle client franc-comtois. Sommet d'élégance et de discrétion, leurs robes déclinent le bon goût et cultivent la mesure. On ne relève aucune note d'agressivité sportive dans ces lignes sages et équilibrées, seulement des volumes clairs et des surfaces lisses, aux formes géométriques adoucies par des angles émoussés. La simplicité du design et l'absence de concession à quelque effet facile permettra à ce style de résister au temps et de conserver sa modernité. Seuls les feux arrière disposés en biais apportent une note de fantaisie, très mesurée toutefois. Le cabriolet apparaît très équilibré dans sa symétrie entre l'avant et l'arrière et l'ample développement de ses formes épurées, en particulier de sa longue poupe, ne manque pas d'une certaine majesté. Le dessin de sa capote, en revanche, apparaît moins convaincant. Quant au coupé, on ne peut qu'être séduit par son homogénéité et le parfait équilibre de ses masses. La hauteur du pavillon ménage le confort des places arrière et la finesse de ses montants autorise une grande visibilité. Les panneaux de custode se révèlent, en outre, d'une rare élégance.

Bien sûr, nous sommes loin de l'esprit du roadster anglais ou de la MGB GT et d'aucuns pourront reprocher à ce design son manque de caractère, voire une certaine fadeur. Mais c'est d'un autre monde qu'il s'agit, celui des voitures "bourgeoises" nées pour le voyage et non pour la passion de la performance. Dans cet esprit, il convient de souligner la présence de quatre vraies places confortables et le cabriolet est même l'un des rares en Europe à proposer cet avantage. Sans parler du généreux coffre à bagages, d'une capacité supérieure à 300 dm<sup>3</sup>. On rappellera toutefois qu'à l'époque de leur production, les 504 n'étaient certes pas des voitures destinées aux jeunes...

### L'élégance sans la puissance

Il fallait s'y attendre, les ingénieurs ont sensiblement modifié les proportions de la berline. Surtout l'empattement, qui a été réduit de 19 cm, tandis que la voie arrière était élargie

### RIVIERA BY... PEUGEOT

La France a failli avoir sa "Riviera", sous la forme d'un "break de chasse", pour reprendre une terminologie popularisée par Aston Martin et reprise pour désigner couramment la Volvo "1800 ES". Il s'agit en l'espèce d'une étude de Pininfarina sur la base du coupé 504 et qui fut exposée au Salon de Genève 1972 sur le stand du carrossier transalpin. Au vu de sa ligne très réussie, on regrettera que Peugeot n'en ait pas décidé la mise en production. Il en fut question, cependant et l'on laisse même entendre que Roland Peugeot en aurait plaidé la cause. Mais après quelques hésitations, la direction renoncera finalement.

Il est difficile d'obtenir des renseignements précis sur ce modèle exceptionnel, en particulier sur sa motorisation. La chronologie milite pour un quatre cylindres et la présomption est confirmée par les photos de l'époque sur lesquelles on distingue un échappement simple. On remarquera le toit quelque peu insolite, qui semble pour partie avoir été réalisé en plexiglas. Selon les documents, on note quelques différences dans la présentation, affectant les jantes et la baguette chromée ornant les bas de caisse. Il semble cependant que la voiture n'ait été réalisée qu'à un seul exemplaire, lequel aurait été vendu par Pininfarina à un amateur espagnol. Fort de cette information, l'Aventure Peugeot a mis ses correspondants locaux sur la piste mais, pour l'heure, les recherches n'ont pas abouti...



**Le break "Riviera" de Pininfarina : dommage que Peugeot n'ait pas voulu oser...**

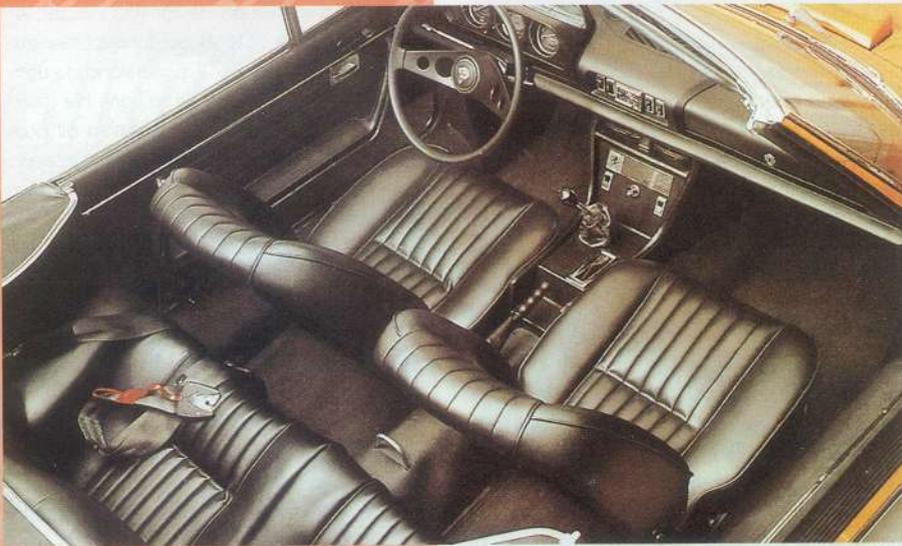
ment de l'art transalpin, elle apparaît maintenant sous les traits d'une séduisante italienne. Curieusement, le break – suivi des utilitaires dérivés – sortira ultérieurement, au printemps 1971. Heureux temps où le futile primait encore l'utilitaire...

Plus encore que leurs homologues dérivés de la 404, les coupé et cabriolet 504 accentuent leurs différences par rapport à la berline, elle aussi dessinée par Pininfarina. Et heureusement, car le plan incliné de son coffre arrière apparaît d'une telle incongruité que l'on peut se demander comment Peugeot a pu commercialiser une voiture affublée d'une poupe aussi disgracieuse ! Ce qui ne l'a pas empêchée d'être produite, toutes versions confondues, à près de 3 300 000 exemplaires...

Si Pininfarina s'est rarement signalé par l'ex-



**Bien agencée, dotée d'une instrumentation lisible et presque complète, la planche de bord des premières versions (ici, le cabriolet 2 litre 1971) pêchait néanmoins par une présentation un peu bâclée.**



**Comme le coupé, le cabriolet 504 offre un habitacle spacieux et un coffre de bonne contenance. Sur les deux versions, l'accent est mis sur le confort.**

de 5 cm. Et si la largeur a gagné un centimètre, la voiture en a perdu treize en longueur. Mais bien que plus courts, les coupé et cabriolet affichent sensiblement le même poids, ce qui n'est pas surprenant s'agissant de "voitures de carrossier" (les caisses étaient en effet fabriquées à Turin, comme c'était déjà le cas pour les dérivés 404).

Il s'agit donc bien de nouveaux modèles, dotés d'un comportement routier qui leur est propre. La mécanique, au demeurant, reprend strictement celle de la berline, à savoir le quatre cylindres "super carré" de 1,8 litre (uniquement dans sa version à injection) développant 90 ch DIN. Grâce à un pont légèrement plus long, la vitesse de pointe se trouve augmentée par rapport à celle de la berline et le coupé se révèle un peu plus rapide que le cabriolet (173 km/h contre 170 km/h). Les accélérations ne sont pas fou-

droyantes : il faut compter 18 secondes aux 400 mètres départ arrêté et 34 secondes au kilomètre, contre 35 pour la berline (grâce à un maître couple moins important). Et les reprises en quatrième s'avèrent franchement léthargiques. Quant à l'étagement de la boîte de vitesses, il gagnerait à être amélioré, un trou important existant entre le second et le troisième rapport. En revanche, la tenue de route mérite tous les éloges grâce à une suspension arrière indépendante héritée de la berline, dont les ressorts hélicoïdaux ont été affermis. L'équipement est complété par deux barres stabilisatrices. De même, les quatre disques assistés confèrent à ces modèles un freinage sans reproche. La consommation moyenne, de 10 à 13 l, apparaît normale (elle peut néanmoins grimper à 18 l à 170 km/h...).

A l'intérieur, on retrouve le même parti-pris de sobriété, qui confine ici à la banalité. L'équipement pourrait paraître complet s'il ne manquait un compte-tours, mais l'on remarque, à défaut, la présence de lève-vitres électriques en série. Pourtant, l'ensemble apparaît sans caractère et il faudra attendre longtemps de significatifs progrès dans ce domaine. D'inspiration très Peugeot, la finition du tableau de bord, en particulier son fond "métal", sent l'économie ; ce qui paraît pour le moins choquant, compte tenu du caractère hors série de ces modèles et leur prix élevé.

A l'instar de la berline, les coupé et cabriolet recevront le moteur de deux litres au Salon de Paris 1970. Légèrement réalésé, il développe 104 ch DIN. Ces quelques chevaux supplémentaires, s'ils ne bouleversent pas la personnalité des voitures justifieront tout de même l'apparition d'un compte-tours (enfin !). Une boîte de vitesses automatique ZF apparaît en option en 1972. Très peu demandée sur le cabriolet (287 exemplaires en seront dotés, en deux ans), elle ne sera maintenue, à partir de 1973, que sur le coupé...

### Fausse sortie

Le millésime 1975 sonnera le glas du moteur quatre cylindres qui disparaît au profit exclusif du V6. Mais cette éclipse sera de courte durée. Et dès 1977, la situation est renversée pour le cabriolet qui retrouve le quatre cylindres (porté à 106 ch DIN), mais doit en contrepartie renoncer au V6 ! Alors que, sur le coupé, le client conservera le choix entre les deux motorisations... La carrosserie n'évolue pas et préserve la configuration apparue en septembre 1974 lors du lancement du V6. En revanche, un nouvel intérieur marron et beige remplace l'ancien. Tous les modèles reçoivent, à cette occasion, une direction assistée, mais la boîte automatique demeure réservée au coupé quatre cylindres.

C'est au Salon de 1979 que la troisième version (avec une face avant remodelée) voit le jour. Elle se distingue aisément des précédentes par ses pare-chocs en polyuréthane traité dans la même couleur que la carrosserie. Simultanément, la calandre s'enrichit de discrètes barres argentées. Cette modernisation, assez décriée mais réalisée avec goût, ne nous semble pas choquante, même si notre préférence va aux pare-chocs chromés, qui possèdent plus de charme. Enfin, l'intérieur reçoit un traitement désormais digne de la classe de ces voitures, avec des boiseries à base d'essences nobles. Outre l'allumage transistorisé Bosch, tous les modèles bénéficient maintenant en série de la boîte à cinq rapports.

Une refonte heureuse du tableau de bord interviendra en 1982. Orné désormais de deux grands cadrans, abritant le tachymètre et le compte-tours, l'ensemble ne manque pas d'allure. Mais il est bien tard... Car le mois d'août de l'année suivante mettra un terme à l'histoire des coupé et cabriolet, qui disparaissent du catalogue, comme l'ensemble de la gamme 504...

**jusqu'en 1974, les coupé et Cabriolet 504 conserveront cette face avant caractérisée par ses 4 optiques rectangulaires**



### Questions et réponses

Le peu de sollicitude dont Peugeot a fait preuve à l'égard de ces modèles dérivés tout au long de leur production conduit à s'interroger sur la stratégie adoptée à leur égard. Pourquoi tant de tiédeur (voire de réticence) à les promouvoir ? Sans doute ont-elles été utilisées comme caution esthétique à une berline besogneuse, mais solide et populaire, et qui retenait toute l'attention du constructeur. Pourquoi avoir également "puni" le cabriolet en le privant du V6 à partir du millésime 1978 ? Certes la période n'était pas favorable aux décapotables et la plupart des grands constructeurs y avaient d'ailleurs renoncé, ce que n'a pas fait Peugeot. Ainsi demeurera-t-il l'un des rares cabriolets européens de l'époque. Tout de même, on rêvera toujours d'un cabriolet ou un coupé 504 "boosté" par le moteur turbo de la 505...

Laissant un goût d'inachevé, ces voitures gênent un sentiment de frustration quant à leurs performances. "Aurait pu mieux faire", telle serait l'appréciation globale de leur livret scolaire, justifiée par une mécanique trop proche de la berline. C'est bien une trentaine de chevaux qui manquera toujours aux deux litres "injection" pour porter allègrement leurs lourdes carrosseries.

Pour l'amateur, elles offrent néanmoins l'avantage déterminant d'être parfaitement utilisables au quotidien, comme des voitures "modernes" qu'elles sont d'ailleurs... Les atteindre à un tel usage ne présente aucune difficulté, comme le prouvent certains membres de l'Amicale qui ne possèdent pas d'autre véhicule, dit "moderne" aux yeux des



**Temporairement retirée de production après 1974, les versions 4 cylindres réapparaîtront au catalogue en 1977 dans une présentation identique à celle des modèles V6.**

assureurs. En toute logique, leur "statut" a évolué avec le temps, et il n'est pas rare qu'elles séduisent aujourd'hui les jeunes, attirés par leur prix d'achat peu élevé et leur facilité d'utilisation.

Pour ce qui nous concerne, nous les rangerons volontiers parmi les plus belles réussites de Peugeot. Remarquable synthèse entre la sobriété et l'élégance, le cabriolet apparaît comme l'un des plus séduisants de la production sochaliennaise. De ce point de vue, il s'inscrit dans le droit fil du cabriolet 403 qui, malgré sa placidité, a atteint une cote des plus flatteuses. Certes, les coupé et cabriolet 504 en sont loin, car ils paraissent encore trop récents. Mais un jour, on rendra justice à la valeur de leur design...

Peut-être alors saura-t-on mieux apprécier et reconnaître leur personnalité quelque peu "distante" ; impression produite par une diffusion restreinte qui les a éloignées de l'agitation des "hit parades" commerciaux et du succès populaire qu'elles n'ont jamais recherché. Chères et distinguées, elles ont ainsi vécu une existence discrète, dans une marginalité hautaine et quelque peu élitiste...

## TECHNIQUE

### COUPE ET CABRIOLET 504 4 CYLINDRES

**MOTEUR 1800 (1969/70) :** 4 cylindres en ligne ; 1 796 cm<sup>3</sup> (84 x 81 mm) ; soupapes en tête ; 1 arbre à cames latéral incliné à 45°, 5 paliers ; culasse en alliage léger, chemises humides amovibles ; injection d'essence Kugelfischer (indirecte) ; taux de compression : 8,3 à 1 ; 90 ch (DIN) à 5 600 t/mn ; couple maxi : 15,7 Mkg (DIN) à 3 000 t/mn.

**MOTEUR 2 LITRES :** 4 cylindres en ligne ; 1 971 cm<sup>3</sup> (88 x 81 mm) ; taux de compression : 8,1 à 1 à partir de 1978 ; 104 ch DIN, puis 106 ch à 5 200 t/mn à partir de 1978 ; couple maxi : 17,2 Mkg à 3 000 t/mn.

**TRANSMISSION :** boîte à 4 ou 5 rapports tous synchronisés selon millésime. Option : boîte automatique ZF à 3 rapports. Embrayage à diaphragme.

**FREINS :** à disque assistés sur les 4 roues ; surface de freinage : AV : 148 cm<sup>2</sup> ; AR : 108 cm<sup>2</sup>.

**PNEUS :** 175 HR 14.

**CARROSSERIE :** autoporteuse.

**DIRECTION :** à crémaillère.

**SUSPENSIONS :** AV : à jambes élastiques, levier transversal inférieur et jambes longitudinales, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques coaxiaux, stabilisateur transversal. AR : roues indépendantes avec bras triangulaires obliques tirés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et stabilisateur transversal.

**DIMENSIONS :** empattement : 2,55 m ; voies AV/AR : 1,42/1,41 m ; longueur : 4,36 m ; largeur : 1,70 m ; hauteur : 1,35 m ; poids : 1 220 à 1 295 kg selon carrosserie.

**PERFORMANCES (1800) :** vitesse maxi : 175 km/h env. ; 400 m d.a. : 18 sec. ; km d.a. : 34 sec. env. ; consommation : 10/13 litres aux 100.

**PERFORMANCES (2 LITRES) :** vitesse maxi : 179 km/h env. ; 400 m d.a. : 17,4 sec. ; km d.a. : 32,5 sec. ; consommation : 11/13,5 litres aux 100.

**PRIX A L'EPOQUE :**

cabriolet : 1969 : 23 000 F ; 1974 : 30 700 F ; 1980 : 70 000 F.

Coupé : 1969 : 24 000 F ; 1974 : 31 700 F ; 1980 : 70 000 F ; 1983 : 90 000 F.

# II/ Les V6 : au seuil du brio...

Remplaçant a priori le quatre cylindres, le nouveau V6 PRV prendra place sous le capot des coupé et cabriolet 504 dès le mois de septembre 1974. Il s'agit, en l'espèce d'un privilège, car la 604 ne sortira qu'un an plus tard. Même si ce moteur a été très décrié à ses débuts, (vu sa confortable cylindrée de 2,6 litres), il a néanmoins apporté un supplément d'âme et de puissance, indispensables au standing de ces deux versions "élitistes" ...

## LES ETAPES D'UNE VIE

Mars 1969 : présentation des coupé et cabriolet 504 avec moteur 1800.

Septembre 1970 : apparition du moteur 2 litres.

Septembre 1974 : calandre type 2. Feux arrière différents. Jantes redessinées. Apparition du V6.

Septembre 1977 : injection sur le V6 (coupé 504 V6 TI). Disparition du cabriolet V6. Boîte 5 vitesses sur le coupé V6.

Septembre 1979 : calandre type 3. Nouveaux pare-chocs. Boîte 5 vitesses sur les 4 cylindres. Modifications à l'intérieur.

1982 : tableau de bord modifié.

Août 1983 : arrêt de la production.

*Si la carrière du coupé V6 se prolongera jusqu'en 1983 (ici une version 1980 avec calandre modifiée et pare-chocs renforcés), celle du cabriolet V6 sera interrompue en 1977 (la version présentée en arrière-plan est une 4 cylindres). De fait, ce modèle ne profitera jamais du moteur PRV à injection.*





**A l'exception des nouveaux appuie-tête, l'habitacle des premières versions V6 ne se distingue guère de celui des précédents modèles 4 cylindres.**

**P**eu brillant et très gourmand, ce groupe, qui développe 136 ch DIN dans sa première version, entraîne les coupé et cabriolet 504 à plus de 185 km/h. Mais la consommation atteint des niveaux dissuasifs (de 14 à 17 litres aux 100 km), d'autant que la boîte ne comporte que quatre vitesses. Une transmission automatique est proposée en option uniquement sur le coupé, mais les deux modèles bénéficient au moins de la direction assistée et des disques de frein ventilés à l'avant (privilège réservé jusqu'à la fin au V6). Parallèlement, cette série connaîtra son premier lifting, circonscrit au dessin de la proue et de la poupe. La calandre, élargie en sa partie médiane (ce qui lui confère un surcroît d'agressivité), perd les trois barrettes décoratives qui encadraient le "lion", tandis que les doubles phares sont désormais inclus sous un même globe. Quant aux feux arrière, ils sont maintenant englobés dans un classique rectangle, ce qui leur fait perdre l'originalité de la première version.

De nouvelles jantes plus élégantes figurent également au programme de cet "aggiornamento" symbolique.

### L'injection, enfin...

Pour atténuer l'appétit du V6, Peugeot le dotera, à partir de septembre 1977, de l'injection, technique à laquelle Sochaut s'est montré sa fidèle depuis longtemps. Grâce à ce système Bosch K Jetronic, la puissance passe à 144 ch DIN et la vitesse maximale à près de 190 km/h. La consommation va ipso facto retrouver des moyennes plus décentes, de l'ordre de 11 à 15 litres aux 100 kilomètres. S'il perd la transmission automatique, le "nouveau" coupé 504 "TI" reçoit en compensation une boîte de vitesses à cinq rapports qui est la bienvenue. Tandis que le coupé accède à cette promotion, le cabriolet, par on ne sait quelle mesure de rétorsion, se voit privé désormais du V6. Il n'y aura donc jamais de cabriolet V6 injection (les 977 cabriolets V6 construits sont tous à carburateurs et boîte à quatre vitesses), ce qui ne laisse pas d'étonner quand on considère le marché potentiel de l'époque - la Peugeot était quasiment seule dans cette catégorie.

Le coupé V6 s'inscrit bien dans la tradition des coupés, non pas sportifs mais "bourgeois" dirons-nous, un genre brillamment



**Les coupés et les cabriolets V6 profiteront d'une proue et d'une poupe redessinées. Les minces pare-chocs chromés subsisteront jusqu'en 1979.**



**Le premier V6 PRV à carburateurs sera proposé jusqu'en 1977.**

illustré par la Lancia Flaminia coupé PininFarina dont la parenté va jusqu'à une grande similitude mécanique (son V6 apparaît d'une cylindrée très voisine). Destiné à une clientèle aisée d'âge mûr séduite par l'esthétique discrète de ce modèle et la distinction qui en émane, il convient parfaitement à un couple dont la progéniture vole déjà de ses propres ailes. Pour preuve, cette rencontre survenue tandis que nous réalisions nos prises de vue dans le parc du château de Versailles. Un couple très chic, d'une soixantaine d'années, est véritablement tombé en admiration devant nos voitures. Particulièrement enthousiasmée par l'élégance de leur design, la femme a pris congé en nous faisant part de sa ferme intention d'en acquérir une au plus tôt...

**Un nouveau tableau de bord beaucoup plus séduisant agrémentera l'habitacle de toutes les versions à partir de 1982.**



## PRODUCTION

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Cabriolet             |   |
| 4 cylindres.....      | 7 211 exemplaires (dont 1 071 à boîte 5 vitesses et 292 à boîte automatique). |
| Cabriolet V6 .....    | 977 exemplaires   |
| Coupé 4 cylindres..   | 16 746 exemplaires (dont 2 163 à boîte automatique).                          |
| Coupé V6              |   |
| à carburateurs .....  | 4 472 exemplaires   |
| Coupé V6 injection .. | 1 757 exemplaires   |
| Total                 |   |
| (de 1969 à 1983) .... | 22 975 exemplaires  |

## TECHNIQUE

### COUPE ET CABRIOLET V6 (DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX VERSIONS 4 CYLINDRES)

**MOTEUR :** V6 à carburateur : "PRV" à 90° en aluminium ; 2 664 cm<sup>3</sup> (88 x 73 mm) ; 1 ACT par rangée de cylindres ; 4 paliers ; taux de compression : 8,6 à 1 ; 2 carburateurs (1 simple corps et 1 double corps) ; 136 ch DIN à 5 750 t/mn ; couple maxi : 21,1 Mkg à 3 500 t/mn.

V6 injection : alimentation par injection Bosch K. Jetronic ; 144 ch DIN à 5 500 t/mn ; couple maxi : 21,1 Mkg à 3 000 t/mn.

**TRANSMISSION :** boîte à 4 ou 5 rapports selon version. Option : boîte automatique GM Hydramatic à 3 rapports coupé carbu.

**DIMENSIONS :** voies 1,49/1,43 m ; poids : 1 390 kg (coupé "TI").

**FREINS :** à disques assistés sur les 4 roues (freins avant ventilés).

**DIRECTION :** à crémaillère avec servo.

**PERFORMANCES :** V6 à carburateur : 185 km/h env. ; km d.a. : 31,5 sec. env. ; consommation : 13/16 litres aux 100.

V6 injection : 189 km/h env. ; km d.a. : 31 sec. env. ; consommation : 12/15 litres aux 100.

**PRIX A L'EPOQUE :** V6 cabriolet : 40 350 F (1975) ; coupé V6 : 41 550 F (1975) ; 82 800 F (1980) ; 106 300 F (1983).

# III/ Prise en mains : l'esprit et la forme...

**Cabriolet 504 2 litres 1981.**



**Coupé 504 V6 Ti 1981 : les performances sont désormais au rendez-vous. Mais il est un peu tard...**

*Entre 1971 et 1983, la puissance des 4 cylindres 2 litres ne connaît aucune progression significative (ici un cabriolet 2 litres 1971).*



**L**e coupé V6 injection de Philippe Gauthier affiche 230 000 kilomètres. Acheté il y a une dizaine d'années, il s'agit d'un modèle 1981. Si la carrosserie, entièrement restaurée, présente l'éclat du neuf, le moteur, la boîte et l'embrayage sont strictement d'origine. Scrupuleusement entretenu, il fonctionne parfaitement. L'ambiance que dégage l'habitacle et l'excellent confort prodigué par le généreux rembourrage des sièges (qui par ailleurs assurent un excellent maintien), s'apparentent à ceux d'une berline cossue. Nous voilà installés dans un intérieur "bourgeois", en parfaite harmonie avec la personnalité de cette voiture dépourvue de tout caractère sportif. Si la nervosité des accélérations paraît bonne, sans plus, le velouté du V6 semble bien réel et son couple autorise des reprises effectives à très bas régime. On ne peut que louer la maniabilité du levier de vitesses et sa douceur. La direction se révèle légère et précise, quoiqu'assez démultipliée et le freinage n'appelle aucune critique. L'agrément de la voiture tient surtout à son confort, car les sensations de conduite s'avèrent très comparables à celles que l'on éprouve au volant d'une berline 604. Manquant un peu d'âme, le coupé 504 V6 se conduit sans passion. Mais comme installé dans un cocon ouaté, on se sent prêt à avaler de longs trajets dans cette routière agréable et élégante.

## **Frustration**

De la même année que le coupé V6 et dans un état très comparable, le cabriolet quatre cylindres de Jean Moreau n'a parcouru, pour sa part, que 80 000 kilomètres. L'intérieur apparaît moins chaleureux que celui du coupé et les quelques bruits aérodynamiques doivent être imputés à la capote. Sortant du V6, il est difficile de passer au quatre cylindres qui ne peut que souffrir de la comparaison. Le manque de puissance (ou l'excès de poids...) oblige à solliciter les régimes, donc à "bousculer" quelque peu la voiture pour en tirer de franches accélérations. Avec les inévitables conséquences que cela implique quant au niveau sonore... Et le beau plumage s'accommode plutôt mal de ce traitement trop énergétique qui altère l'image de cette

belle sculpture, à laquelle manque la noblesse du V6. Il est vrai que la différence se fait aussi sentir (mais dans le bon sens, cette fois) à la pompe...

Quelle que soit la version considérée, la tenue de route apparaît comme l'un des grands points forts de cette série. D'une remarquable homogénéité, ces deux Peugeot profitent de suspensions indépendantes sur les 4 roues et le train arrière dispose de bras obliques tirés, lesquels procurent un excellent guidage. Ce comportement routier digne d'éloges s'accompagne d'une bonne tenue de cap en ligne droite (même par fort vent latéral) et en courbes, la voiture s'inscrit naturellement dans la trajectoire qu'on lui assigne. On en vient naturellement à souhaiter une motorisation plus en rapport avec les potentialités routières de ces modèles. Même la version V6 semble très en dessous de ses limites d'exploitation, ce qui contribue dans un sens à renforcer la sensation de sécurité au volant.

Il convient néanmoins de faire preuve de vigilance sur sol mouillé où les roues motrices peuvent parfois amorcer un mouvement de décrochage généralement contrôlable, mais en la circonstance, on aimerait profiter d'une direction moins démultipliée.

Nous l'avons dit, la suspension représente un heureux compromis entre confort et efficacité. Si les ressorts se révèlent plus fermes que sur la berline, on n'en ressent guère les effets à l'intérieur.

Correctement dessinés, les sièges procurent une bonne assise et l'on bénéficie, en outre, d'une habitabilité généreusement calculée à l'avant, tandis que les places arrière, plus limitées, peuvent néanmoins accueillir deux passagers adultes dans des conditions honorables.

On appréciera au passage l'excellente visibilité prodiguée par des surfaces vitrées largement dimensionnées (capote en place, le cabriolet présente toutefois un important angle mort des trois quarts arrière). Quant au coffre à bagages, il offre lui aussi une capacité très suffisante.

### Rendez-vous

Quelques dizaines de kilomètres parcourus successivement à bord du coupé V6 et du cabriolet 4 cylindres permettent de mieux cerner leur personnalité. On l'admettra : Peugeot n'a jamais cherché à tromper sa clientèle sur le véritable caractère de ces deux "dérivés" de classe supérieure.

Faute de pouvoir rivaliser avec le coupé Alfa GTV6 au chapitre du brio, les coupé et cabriolet 504 auraient cependant gagné à jouer davantage la carte du raffinement. Ce n'est malheureusement qu'en fin de carrière que leur finition connaîtra une amélioration manifeste.

Pour avoir trop tardé sur ce plan, pour avoir trop longtemps hésité sur la stratégie à adopter, Peugeot a peut-être manqué son premier grand rendez-vous d'après-guerre avec la clientèle du marché des "hauts de gamme"...

## UNE DESCENDANCE AVORTEE : LES PROTOS 505 COUPE ET CABRIOLET

C'est à la demande de Peugeot Motors America que deux prototypes de coupé et de cabriolet 505 ont été conçus et fabriqués, avec la collaboration des ingénieurs de Sochaux, par une société américaine extérieure, du nom de "Concept Car". Leur ligne, très réussie, reste très fidèle à la berline 505 dont la proue est strictement reproduite. L'empattement a toutefois été réduit.

Équipé, semble-t-il, du 2,2 litres turbo accouplé à une boîte automatique, le cabriolet apparaît le mieux loti. L'intérieur se révèle particulièrement luxueux. Tout en cuir beige (y compris l'habillage de la planche de bord), il est orné de boiseries sur les montants de pare-brise, la console et les contre-portes. Le coupé, dont on remarque l'élégante custode, présente quelques différences de réalisation (spoiler, ailes, intérieur moins luxueux en cuir gris foncé). Conçus pour le marché américain, ces prototypes arborent un réconfortant "attirail" sécuritaire (cf. les pare-chocs rétractables), sans parler des dispositifs antipollution. Chaque prototype a été réalisé en deux exemplaires.

Les études de marché s'étant révélées négatives, le projet ne connaîtra pas de suite. Voilà qui peut surprendre si l'on se souvient que les années 80 ont en fait favorisé la renaissance de tels modèles. La firme sochaliennaise était-elle si bien informée ?

Sauvés par l'Aventure Peugeot grâce à l'intervention de la filiale américaine du constructeur, ces quatre prototypes se trouvent aujourd'hui au Musée de Sochaux.



## LE COUPE V6 EN COMPETITION : UNE CARRIERE AFRICAINE

Célèbres sont les nombreuses et prestigieuses victoires obtenues par la berline 504 dans les trois grands rallyes africains - East African Safari, rallyes du Maroc et du Bandama - et en particulier l'exploit de 1975 qui verra Peugeot cumuler les trois victoires la même année. Au Bandama de 1976, sur les 53 concurrents au départ, huit rejoindront l'arrivée dont cinq Peugeot aux cinq premières places ! Mais cette fois-ci, la victoire reviendra au coupé V6 piloté par Makkinen et Liddon, devant les deux berlines de Nicolas et Pescarolo. Au Safari de 1978, Nicolas et Lefebvre mèneront encore un coupé à la victoire, malgré un accident près de l'arrivée. Ils devanceront une Porsche 911 et une Datsun. La même année, Nicolas récidivera au Bandama, avec trois Peugeot à l'arrivée sur les six voitures rescapées.

En version compétition, les fameux coupés V6 blancs agrémentés de bandes rouges recevront des caisses renforcées, adaptées aux conditions dantesques de ces épreuves. Des blindages protègent les organes vitaux de la voiture tandis qu'un réservoir de 120 litres prend place dans le coffre. En 1976, le moteur développera 240 chevaux à 8 000 tours/minute grâce à une distribution modifiée et deux carburateurs Weber triple corps. La transmission plus courte se voit en outre dotée d'un autobloquant et d'un système de refroidissement de l'huile du pont. Le poids atteint 1 300 kilos.



### Palmarès

**Décembre 1976 :** Rallye du Bandama : Victoire : Makkinen - Liddon.

**Mars 1978 :** Safari Rally : Victoire : Nicolas - Lefebvre.

**Octobre 1978 :** Rallye du Bandama : Deux premières places : Nicolas - Gamet, et Makkinen - Todt.

**1980 Bandama :** Troisième place : Ambrosino - Bureau.

# IV/ Avant l'achat : les précautions d'usage



**4 cylindres ou V6 ? Coupé ou cabriolet ? Le choix est large, et la fourchette de prix très ouverte.**

**L**a faiblesse principale des coupé et cabriolet 504 tient à leur grande sensibilité à la corrosion. Celle-ci trouve sa source à la fois dans la mauvaise conception du système d'écoulement des eaux et dans la médiocre réalisation des tôles qui n'ont bénéficié que tardivement d'un traitement anticorrosion. On rappellera toutefois que les 504 n'étaient pas les seules à souffrir de ce grave défaut à l'époque. Avant d'envisager l'acquisition d'un modèle de cette série, il convient donc de procéder à une inspection en règle de tous les corps creux et parties basses de la carrosserie (jupes, bas de caisse, bas des ailes et planchers). La partie frontale du capot apparaît également vulnérable, en raison d'une gouttière interne où l'eau est conviée à stagner. De même, n'est-il pas inutile d'inspecter minutieusement les ourlets et replis de tôle, comme les bordures d'ailes. Tous les points de pénétration possible doivent être vérifiés, tels que les joints de pare-

brise et de lunette arrière, ainsi que les pieds de portes. Sur le cabriolet, l'eau s'accumule encore dans une partie creuse du plancher située sous le bac à capote. Aujourd'hui, ce sont en général les versions équipées du V6 qui prêtent le plus le flanc à la critique. Ainsi les cinquante francs de pourboire, dont vous gratifierez le pompiste pour monter la voiture sur un pont, auront toutes les chances d'offrir un excellent retour sur investissement...

## Après-vente

Côté mécanique, c'est (d'après Serge Panoff) le quatre cylindres qui se révèle le plus fiable, mais les deux motorisations supportent allègrement 250 000 kilomètres. Le V6 à carburateurs souffre d'un réglage difficile et il manifeste une certaine mauvaise volonté lors des démarrages à chaud. Sur le moteur à quatre cylindres, le joint de culasse doit être généralement changé tous les

**Comme les 4 cylindres, les versions V6 revendiquent une bonne fiabilité mécanique. Mais le budget d'entretien et d'utilisation n'est pas comparable.**





**Les premiers coupés 4 cylindres (1969-1974) demeurent, de loin, les plus abordables en collection. Mais attention aux ravages de la corrosion souvent dévastateurs sur ces modèles déjà anciens.**

100/120 000 kilomètres (maladie commune à de nombreuses Peugeot), tout comme la distribution (profitez-en pour renouveler la courroie Cédis d'entraînement de la pompe d'injection).

Encore disponibles dans le réseau Peugeot, les pièces mécaniques ne posent aucun problème d'approvisionnement. Pour autant, tout ce qui touche au V6 n'est pas bon marché... A contrario, certains éléments de carrosserie, comme les ailes (avant et arrière) apparaissent un peu difficiles à trouver, mais il est question de procéder à quelques refabrications. On s'arrache également les intérieurs des derniers modèles, comme les grands cadrans du tableau de bord de la version 1982. En dépit de cette pénurie relative, il convient d'éviter certains vendeurs de pièces (des amateurs peu scrupuleux, le plus souvent) qui pratiquent des tarifs prohibitifs. A signaler que Marc de Coninck, membre de l'Amicale 504, continue de fabriquer à la demande un hard-top agréé par Peugeot à l'époque où le cabriolet était en production.

**Pièges**

Il faut également se méfier des modèles anciens maquillés en versions récentes (cela n'arrive pas que sur les Porsche 911 !) en vérifiant systématiquement le numéro de série. La trappe de carburant située sur l'aile arrière gauche (dont l'emplacement a été légèrement modifié en 1977) constitue de ce point

de vue un piège parfait pour les "tricheurs". Prenez garde, enfin, aux épaves fraîchement repeintes et recyclées dans certaines annonces, auxquelles certains jeunes non expérimentés peuvent se laisser prendre, alléchés par un prix d'appel trop raisonnable... Dans tous les cas de figure, n'hésitez pas à contacter l'Aventure Peugeot à Paris pour demander une attestation d'origine du constructeur, afin de vérifier l'authenticité d'un exemplaire. Et si vous souhaitez restaurer votre Peugeot, c'est au musée qu'il faudra vous adresser ; et notamment à Christian Monnier qui gère le centre de documentation, ou au service des pièces détachées pour une commande.

**Musée Peugeot :** Carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux, Téléphone spécial Pièces Détachées : 81.33.53.47.

**L'Aventure Peugeot :** Eric Lagadec, 75, avenue de la Grande Armée, BP N° 1, 75761 Paris Cédex 16.

*Nous adressons nos chaleureux remerciements à l'Amicale 504 CC, à son Président Serge Panoff, ainsi qu'à Jean Moreau qui a organisé le rassemblement des voitures dont les photos illustrent ce dossier. Que leurs propriétaires, Didier Descamps, Philippe Gauthier, Pierre Laplagne et Alain Vautcranne trouvent ici le témoignage de notre sympathie. Merci également à Eric Lagadec, de l'Aventure Peugeot, pour son aide fructueuse et sa grande disponibilité.*

**ANNIVERSAIRE**

Créée il y a un peu plus de deux ans par Serge Panoff, "l'Amicale 504 CC" (affiliée à l'Aventure Peugeot), qui regroupe aujourd'hui 125 membres, est un club dynamique et bien organisé. Il se prépare à fêter les 18 et 19 juin 1994 le 25e anniversaire du lancement des coupé et cabriolet 504. La manifestation se déroulera à Beaune, où les passionnés sont attendus de toute l'Europe. Outre les traditionnels défilés et concours d'élégance, visites de cave et vins d'honneur figurent au programme ! Gageons que l'anniversaire sera bien arrosé...

**Amicale 504 coupé et cabriolet :** Serge Panoff, 70, bis rue Edouard Branly, 91560 Crosne.



**LE PRIX DE L'ELEGANCE**

Le prix d'un coupé ou d'un cabriolet 504 dépend surtout de l'état de la carrosserie et du soubassement, compte tenu des ravages potentiels de la corrosion. Un coupé quatre cylindres en bon état de présentation se négocie aujourd'hui entre 30 000 et 40 000 F selon l'année. En version V6, il convient de rajouter 10 000 F environ. Le plus recherché est le coupé TI à injection de 1979, pour sa boîte à cinq vitesses, ses pare-chocs en inox et ses vitres fumées (nuance verte).

Comme toujours, la cote du cabriolet apparaît sensiblement supérieure : il faut compter entre 60 000 F et 70 000 F pour un quatre cylindres et 80 000 F au moins pour la version V6, plus rare (977 exemplaires produits) et très cotée malgré sa gloutonnerie chronique.

**Le V6 injection offre beaucoup plus d'agrément à l'usage que son prédécesseur à carburateurs.**

**FACE A LA CONCURRENCE EN 1977**

| Modèle                | Cylindrée  | Puissance | Performances | Prix                  |
|-----------------------|------------|-----------|--------------|-----------------------|
| Peugeot 504 V6 coupé  | 2,6 litres | 136 ch    | 185 km/h     | 61 500 F              |
| Peugeot 504 cabriolet |            |           |              |                       |
| 4 cylindres           | 2 litres   | 104 ch    | 179 km/h     | 50 500 F              |
| Porsche 924           | 2 litres   | 125 ch    | 190 km/h     | 69 900 F              |
| Mercedes 230 C        | 2,3 litres | 109 ch    | 170 km/h     | 69 800 F              |
| Lancia Gamma coupé    | 2,5 litres | 140 ch    | 195 km/h     | (non fixé)            |
| Triumph Stag          | 3 litres   | 150 ch    | 190 km/h     | (non importé en 1977) |

