

AUTO RÉTRO

MENSUEL N° 127 / MARS 1991 / 35 F

ESSAYÉE PAR BELTOISE !

DELAHAYE 135

ESSAI SPORT : BMW M1



DOSSIER

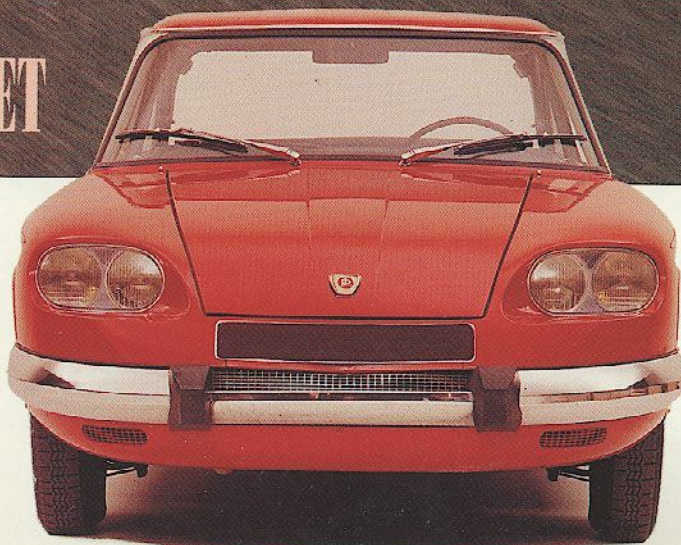
SPECIAL RESTAURATION

GUIDE D'ACHAT

504 COUPE / CABRIOLET

PANHARD 24

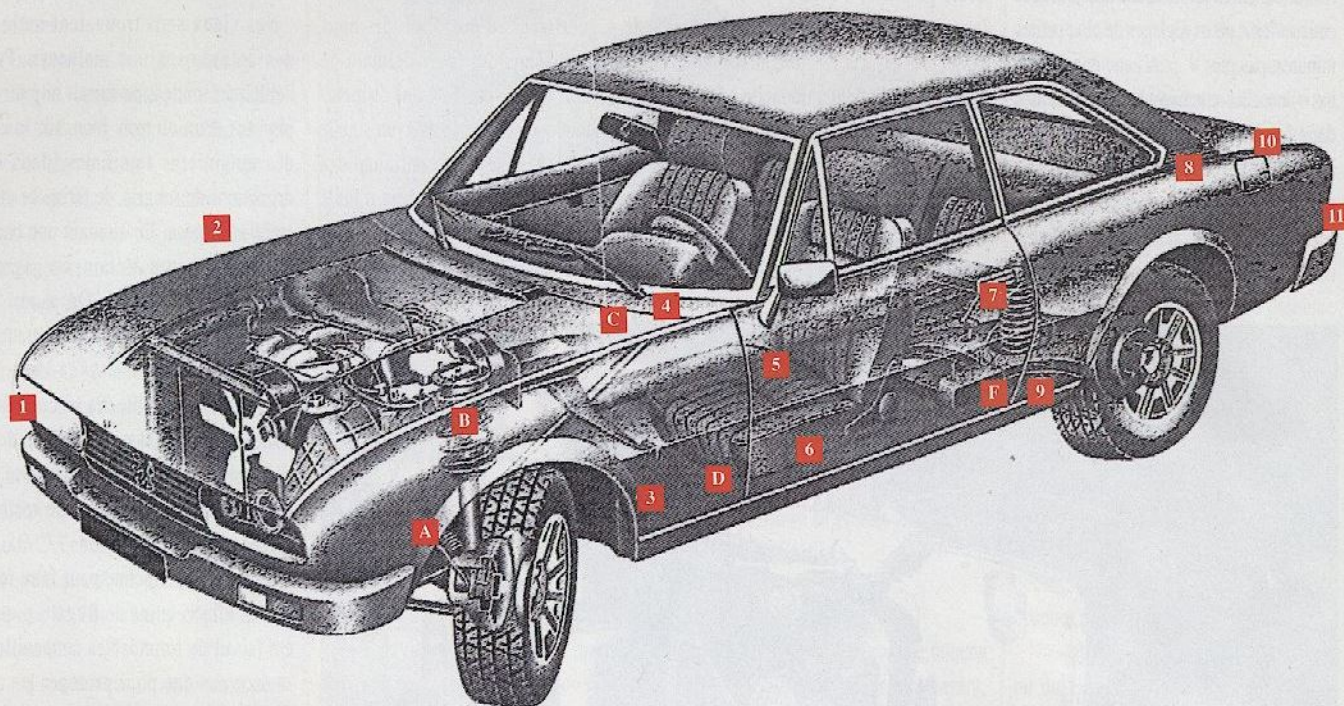
L'HISTOIRE COMPLETE



M 1086 - 127 - 35,00 F



PEUGEOT 504 COUPE ET CABRIOLET



POINTS A CONTROLER

I / CARROSSERIE (corrosion et traces d'accidents).

- 1) Aile avant autour du clignotant (avant les pare-chocs en plastique).
- 2) Ajustage du capot le long des ailes. Attention : le capot de grande taille se révèle assez peu rigide.
- 3) Bas des ailes avant, le long de la baguette chromée courant le long du bas de caisse.
- 4) Jointure aile / tôle sous le pare-brise.
- 5) Attache des charnières de portes sur la caisse.
- 6) Partie inférieure des portes.
- 7) Fixation des poignées de portes.
- 8) Jointure ailes arrière / tôle située derrière la capote (cabriolets). Attention : si cette zone a été mastiquée, la tôle est probablement en mauvais état; vérifiez par l'intérieur du coffre.
- 9) Partie inférieure avant des ailes arrière, le long de la baguette chromée de bas de caisse.
- 10) Extrémité arrière du couvercle de coffre.
- 11) Jointure entre les ailes et la jupe arrière.

II / PLATEFORME : STRUCTUREL, (* : ATTENTION, DANGER !)

A) (*) Etat général des deux longerons avant; cherchez les traces d'accident et de corrosion sur les points de fixation du berceau avant.

B) (*) Joints d'ailes en général et, plus particulièrement autour des points d'ancrage des Mc-Pherson.

C) (*) Jointure entre les joues d'aile et la cloison pare-feu.

D) Ensemble des bas de caisse (extérieur et intérieur). Ils sont volumineux, comme sur tous les cabriolets Pininfarina et contribuent pour une bonne part à la rigidité de la caisse. Leur état est moins préoccupant sur les coupés.

E) (*) Ensemble des planchers, en particulier sous les pieds du conducteur et du passager, et le long des bas de caisse. Un examen approfondi est indispensable pour un cabriolet, ce qui suppose de dégarnir complètement la moquette.

F) (*) Points d'ancrage du berceau arrière.

A signaler : le bon état des longerons et des planchers



504 coupé V6.

est primordial sur les cabriolets car ils contribuent sensiblement à la rigidité de la voiture.

III. MECANIQUE

Moteur : Le 4 cylindres 2 litres est identique en tous points à celui de la berline 504 injection et sa fiabilité est légendaire. Il est pourtant conseillé de procéder aux vérifications d'usage : fumées à l'échappement, bruits au niveau du haut et du bas du moteur, température d'eau, etc. Attention au ventilateur débrayable en ville, une panne momentanée pouvant être fatale au joint de culasse. L'injection Kugelfischer est fiable; attention cependant à la petite courroie crantée qui entraîne la pompe à injection : n'hésitez pas à la changer préventivement avant qu'elle ne casse. Si le V6, en version injection, se révèle tout-à-fait fiable, les premiers modèles à carburateur peuvent présenter des problèmes d'équilibrage et de ralenti. Évitez impérativement toute surchauffe, même passagère.

Transmission : Pas de problème particulier à signaler. La boîte doit être douce à manœuvrer et l'embrayage progressif.

Suspension et direction : Vérifiez l'état des silent-blocs de fixation de la barre anti-roulis à l'avant. Attention ! Ces modèles sont très sensibles au bon équilibrage des roues avant.

Freinage : Il doit être puissant, progressif et endurant dès lors qu'il est en bon état. Le frein à main doit être réglé à intervalles réguliers.

Système électrique : rien de particulier à signaler.

IV / SELLERIE ET ACCESSOIRES

C'est le point faible de la voiture : la qualité comme la finition laissent à désirer ; seul le velours des coupés s'avère de bonne qualité. La garniture en Teplene des cabriolets ne résiste ni au temps ni au soleil, et l'ensemble des garnitures (accoudoirs de portes, console, tableau de bord) s'avèrent indignes d'une voiture de cette classe. Les derniers modèles apparaissent un peu moins défavorisés dans ce domaine.

V / CONCEPTION ET STRUCTURE

Carrosserie autoporteuse. Construction PininFarina caractéristique avec des bas de caisses volumineux participant à la rigidité structurelle.

Disponibilité des pièces

Carrosserie / plateforme : la plupart des éléments de carrosserie sont encore disponibles auprès du réseau Peugeot.

Mécanique : la plupart des pièces sont encore disponibles.

Accessoires : il faut se tourner vers l'occasion, en particulier pour les garnitures de portes et les feux arrière (très difficiles à trouver).



504 cabriolet V6.

Interchangeabilité des pièces

Les éléments mécaniques sont identiques à ceux des berlines 504; vérifiez toutefois scrupuleusement l'année modèle en raison des nombreux changements de détail.

Evolution du modèle

Mars 1969 : présentation des coupés et cabriolets 504 avec moteur 1,8 litre injection.

Septembre 1970 : adoption du moteur 2 litres (injection en montage standard sur coupé et cabriolet).

Septembre 1974 : nouveau moteur V6 - 2,6 litres sur coupé et cabriolet 504. Nouvelle calandre, nouveaux optiques avant et feux arrière, jantes modifiées.

Septembre 1977 : V6 injection avec boîte 5 vitesses uniquement sur coupé. Moteur 4 cylindres de nouveau disponible dans la gamme des coupés et cabriolets.

1979 : direction assistée de série; nouveaux pare-choc ; boîte 5 vitesses de série sur les coupés et cabriolets 4 cylindres et V6.

1981 : nouveau pare-chocs d'une teinte assortie à la carrosserie. Finition intérieure améliorée.

1983 : tableau de bord modifié. Dernière année de production.

Prix moyen des pièces

(Quelques exemples) :

Aile avant : 1.720 F environ

Pare-choc avant : 4.370 F

Pare-choc arrière : 4.370 F

Pare-brise : 1.450 F environ

Echappement complet (4 cylindres) : 1.200 F environ

Moteur V6 (échange standard) : 17.380 F

Optique avant : 1.035 F environ

Capote : 6.040 F + plastique de lunette arrière : 420 F

Aile AR : cabriolet : 2.050 F environ

coupé : 2.250 F environ.

Cote moyenne

(modèles en excellent état général)

504 coupé 1,8 litre et 2 litres (1969-74) : 30 000 F environ

504 coupé V6 (1975-77) : 40 000 F environ

504 coupé V6 TI (1978-83) : 45/50 000 F environ

504 coupé 2 litres (1978-83) : 40 000 F environ

504 cabriolet 1,8 et 2 litres (1969-74) : 60 000 F environ

504 cabriolet V6 (1975-77) : 75/80 000 F environ

504 cabriolet 2 litres (1978-83) : 65/70 000 F environ

Points positifs

Esthétique.

Cabriolet : 4 vraies places sous capote.

V6 : bonnes performances.

Mécanique fiable et douce.

Usage quotidien encore possible.

Versions 4 cylindres : budget d'entretien raisonnable.

Coupés encore abordables.

Points négatifs

Finition quelconque.

Sensibilité à la corrosion (meilleure protection à partir de 1980).

Présentation intérieure indigne d'une voiture de cette catégorie.

Versions 4 cylindres : performances moyennes.

Versions 6 cylindres : consommation élevée.

Carnet d'adresses

L'aventure Peugeot :

75 avenue de la Grande Armée

75116 PARIS - Tél. 40 66 55 11 - poste 49-92.

Amicale coupés et cabriolets PininFarina

Peugeot « Série 4 »

Tél. (16) 21 07 48 36

J.F. BLONDELET