

AUTO COLLECTION n°52

PEUGEOT 504 Coupé et Cabriolet



**REVUE DE PRESSE
PRATIQUE
HISTOIRE**



**COMPETITION
TECHNIQUE
ESSAI**

L 9868 - 52 - 35,00 F - RD



Auto Collection (hors-série Auto Passion) est édité par la Société de Presse Automobile et de Loisirs (SPAL), société du groupe de presse Michel Hommell, S.A.R.L. au capital de 1 724 000 F. Associé principal : S.A. S.F.E.P. R.C.S. Nanterre B 389 547 084. Gérant : Michel Hommell. Rédaction et administration : 48-50, bd Sénard 92210 Saint-Cloud. Tél. : 01 47 11 20 00. Fax : 01 46 02 23 11.

Directeur de la publication : Michel Hommell.

Directeur général-adjoint : Olivier Quesnel.

Rédacteur en chef : Dominique Pascal.

Création graphique : Alain Oudot.

Réalisation graphique : Tristan Freckhaus.

Dessins techniques : Jean-François Krause

Publicité : Auto Collection est régi par Profil 18/30, BP 267, 134 bis, rue du Point-du-jour, 92108 Boulogne Cedex.

Chef de publicité : Stéphane Maniette, assisté de séverine Gouzerh. Tél. : 01 46 94 84 24.

Promotion salons : Carlos Gomez.

Ventes (terminal E 56) : François Garcia, assisté de Thierry Caubel (01 47 11 20 11).

Abonnements : Josiane Dion, assistée de Laurence Rolland et de Myriam Mascarade (01 47 11 22 86).

Ventes par correspondance : Irène Gauer (01 47 11 20 80).

Composition : IOTA-MIS.

Photogravure : Beauclair.

Impression : Léonce Deprez.

Distribution : MLP. Dépôt légal à la parution : CPPAP 68577.ISS 0982.930 x Les manuscrits et les documents non insérés ne sont pas rendus à leurs auteurs.

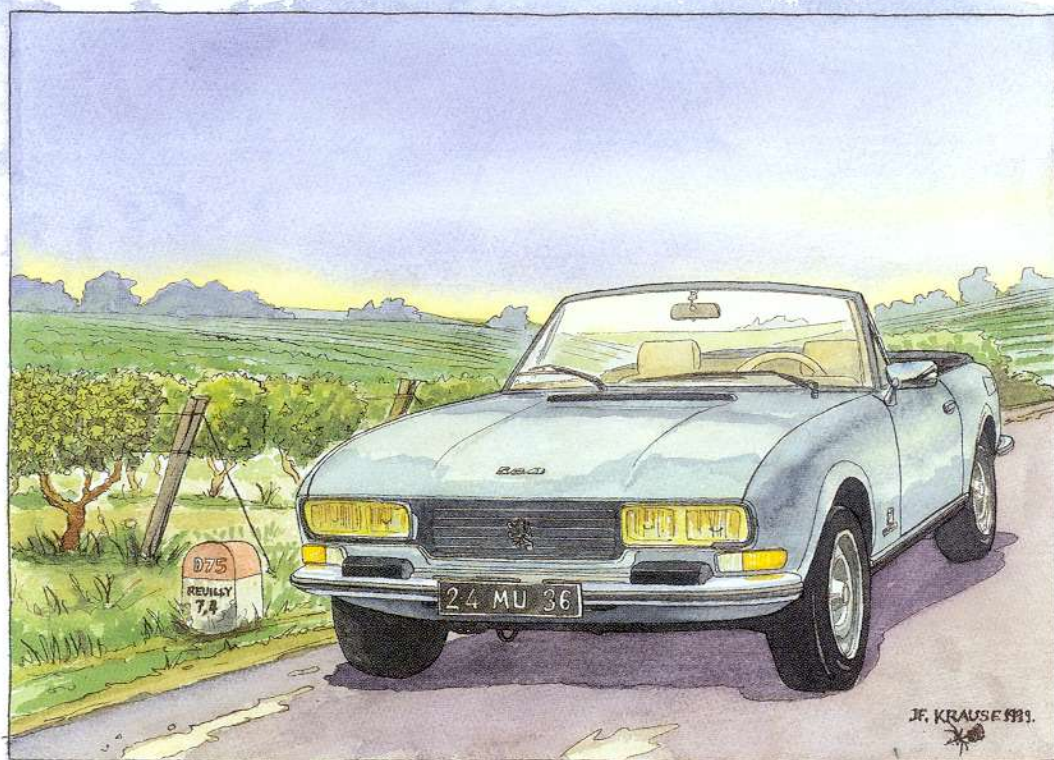
Encart pages 18 et 19.

Crédit photographique : Les photos de ce numéro sont de Dominique Pascal, Christian Bedei, Emmanuel Vallée, Service Presse Pininfarina et Musée Peugeot de Sochaux. Un grand merci à Christian Monnier et son équipe de l'Aventure Peugeot. Tous droits réservés pour les autres documents.

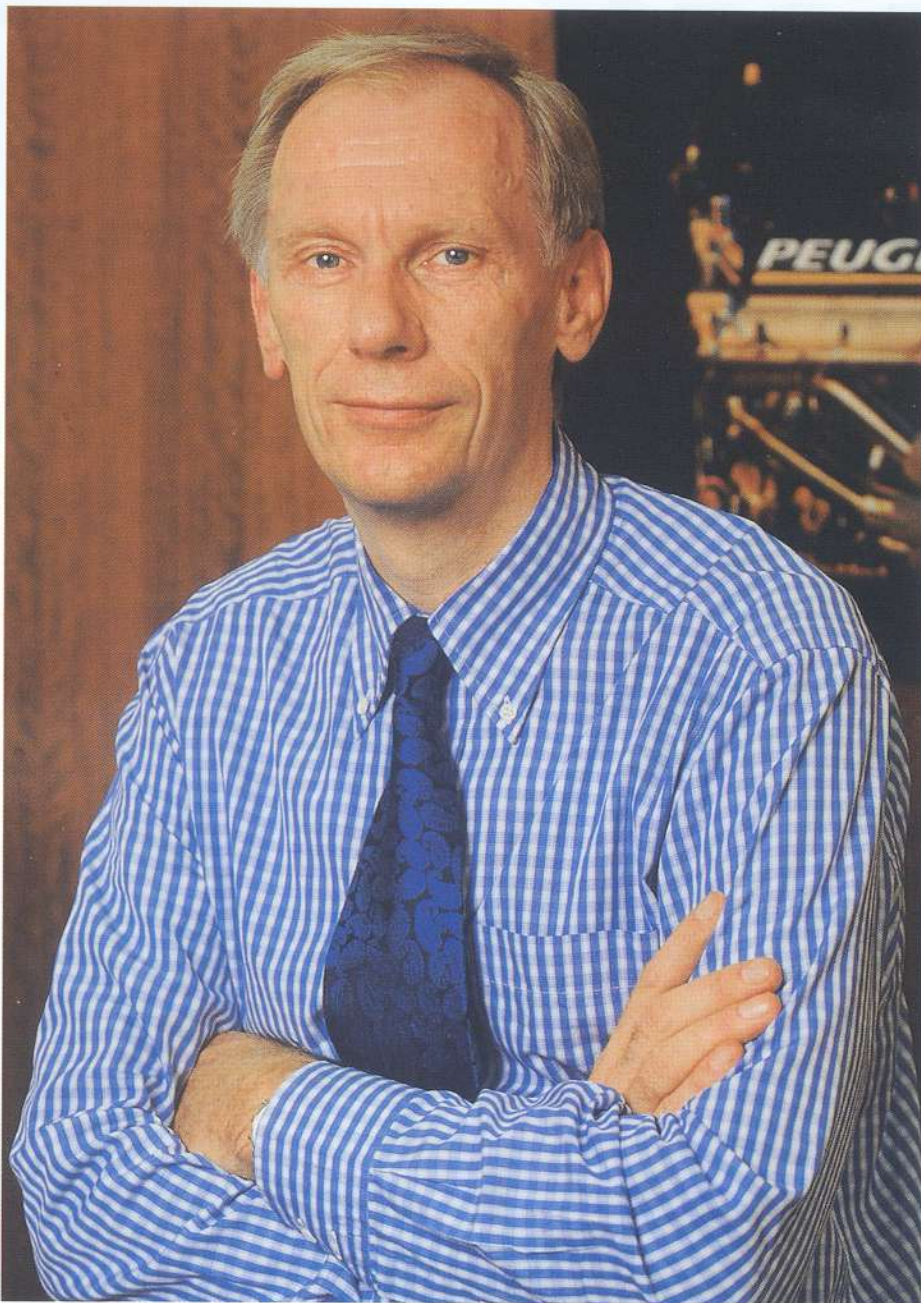
Parmi toutes les voitures qui méritent un *Auto Collection*, ce n'est pas toujours facile de choisir. Pourtant, cette fois vous nous avez bien aidé, puisque vous avez été nombreux à nous demander ce numéro sur les Peugeot 504 coupés et cabriolets. Il est vrai que sur ce sujet, à part quelques articles dans les revues, jamais rien ne semble avoir été édité.

J'espère donc que nos lecteurs qui en ont fait la demande vont trouver enfin de la matière à leurs réflexions sur ces voitures intéressantes dessinées par les studios de Pininfarina. Pour le numéro 53 d'*Auto Collection*, nous resterons dans les cabriolets, mais c'est d'Alpine dont il sera question. Un sujet passionnant, qui n'est pas non plus évoqué très souvent. Bonne lecture et bonne vacances.

Dominique Pascal



Attention,
votre prochain numéro
d'Auto Collection
sortira vers
le 20 août 1999



Il est aux environs de 16 h lorsque le bac, qui assure la courte traversée de la crique de Kilifi jouxtant l'Océan Indien, vient de quitter la berge sud. Les cinq premières voitures sur la route du Safari Rally ont été chargées sur le pont après plus de 800 km non-stop depuis le départ de la deuxième étape à Nairobi. Dans le ronronnement asthmatique du diesel, Jean-Pierre Nicolas me glisse

à l'oreille, alors que nous nous sommes assis sur le toit de la petite cabine de bois vermoulu du bac : "tu vois, le vainqueur du Safari se trouve parmi ces cinq voitures, les autres sont déjà trop loin ! La victoire va se jouer entre les Datsun d'Aaltonen et de Kallstrom, les Porsche de Waldegaard et du local Vic Preston et notre coupé 504 V6". Et la remontée vers Nairobi ne va pas faire mentir Jean-Pierre. Notre lourd mais si fiable coupé va se jouer des multiples pièges des pistes keynians : aux différents points d'assistance, alors que les autres voitures doivent fréquemment changer suspensions ou autres boîtes de vitesses, nous nous contentons de refaire le plein et de mettre des pneus neufs. C'est d'abord Waldegaard dont tout le train arrière rend l'âme dans les fameuses et redoutables Taita Hills, lui coûtant un retard d'une heure et demie. Dans la troisième et dernière étape, la même mésaventure arrive à Kallstrom.

Au petit matin du dernier jour de course, à Embu, nous sommes en tête du Safari avec une marge infime, pour un rallye africain, de 8 minutes sur Aaltonen. Sur un terrain incroyablement glissant, un vrai verglas par 30 ou 35°, Jean-Pierre ne fait aucune faute, contrairement à notre adversaire finlandais qui, dans un dernier coup de rein pour nous rattraper, envoie sa Datsun sur le toit.

Il ne nous reste plus qu'à laisser filer jusqu'à l'arrivée, distante d'une cinquantaine de kilomètres. Dernière assistance pour nettoyer le pare-brise. Un mécanicien tape sur la carrosserie pour nous donner le signal de repartir. Première, deuxième, troisième vitesse et la voiture d'un spectateur tombée du ciel, ou plutôt sortie de l'enfer surgit en travers de notre route. Le choc inévitable. Les mécaniciens qui rappliquent à la rescousse. Une flaque d'eau est déjà sous le moteur.

Fallait-il encore ainsi prouver la robustesse de notre Coupé qui nous amènera malgré tout jusqu'au podium en vainqueurs ? »

Jean Claude Lefebvre

Jean-Claude Lefebvre, le 2 juin 1999

Jean Claude Lefebvre a été l'un des principaux artisans des victoires répétées des Peugeot en Afrique.

Fidèle à cette marque, il occupe le poste d'attaché de presse F1, au sein de Peugeot Sport.

LA VIE DES 504 COUPÉ ET CABRIOLET

Une vie plutôt occupée, puisque les 504 Peugeot Coupé et Cabriolet sont à la fois des voitures de collection, mais aussi des automobiles de « tous les jours », qui, compte tenu de leur fiabilité légendaire, sont loin d'avoir terminé leur carrière.

LE CLUB

Il existe de très nombreux clubs Peugeot, dont le premier en importance est l'**Aventure Peugeot**, dont le siège est 75 avenue de la Grande-Armée à Paris 16°. Tél. : 01 40 66 49 92. Fax : 01 40 66 54 14. Votre interlocuteur y sera Jean-Paul Hazard.

Un club regroupe les amateurs de 504 Coupé et Cabriolet. Il s'agit du **504 C.C.**,

dont le siège se trouve à Crosne (91560), 70 bis rue Edouard-Branly. Tél. : 01 47 85 33 45.

Un autre club réunit les amateurs de **403 Cabriolet**, Tél. : 01 43 98 09 09, et encore un autre les aficionados de **cabriolets et coupés 204/304**, Tél. : 01 41 08 02 07.

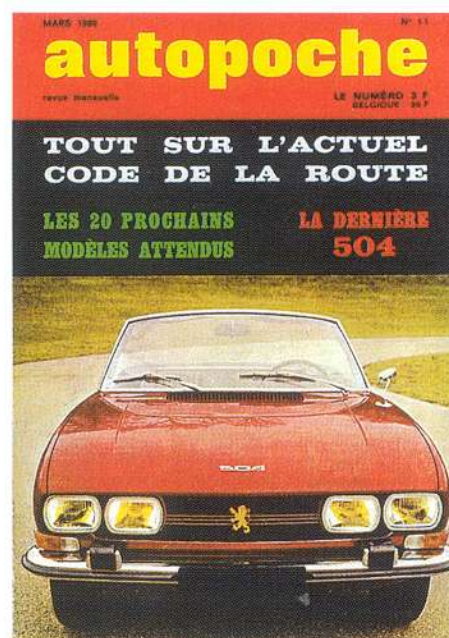
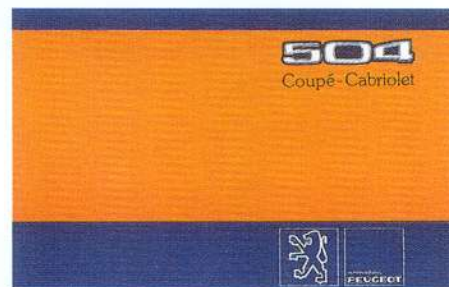
Pour les autres clubs Peugeot – ils sont une petite vingtaine – contactez en priorité l'**Aventure Peugeot**, dont le numéro de téléphone et l'adresse se trouvent plus haut. Ces gens sympathiques vous renseigneront utilement.



Dessin paru dans *La Vie de l'Auto*, à l'occasion des 30 ans des cabriolets et coupés 504. Avec l'aimable autorisation de l'auteur.



Deux exemplaires sensiblement différents des carnets d'entretien, celui du haut traitant des versions 4-cylindres. Il porte la date de 1969. Celui du bas, qui montre la version 6-cylindres, porte la date de juillet 1980.



Le magazine Autopoeche N° 11 de mars 1969 faisait sa couverture avec « La dernière 504 ». Cette voiture allait être présentée au salon de Genève, et à l'intérieur d'Autopoeche, il n'y avait que très peu d'informations.



LES CABRIOLETS PEUGEOT DU MUSÉE

Au Manoir de Lohéac, il existe une série exceptionnelle de cabriolets Peugeot. Cette série, qui comprend la 504 Cabriolet, qui fait l'objet de notre essai, possède aussi cette 301, dont le modèle est apparu en 1936, et cette 403, qui semble tout droit sortie d'un feuilleton télévisé américain bien connu...

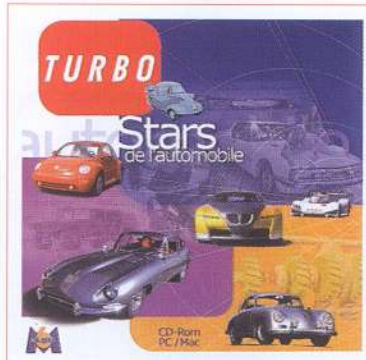




La firme Liqui Moly lance Eco-Plomb Super concentré, un produit réputé non polluant, permettant l'utilisation d'essence sans plomb dans les voitures non catalysées. En vente dans les centres autos au prix conseillé de 98 F les 250 ml. Cette dose servant à « plomber » artificiellement 250 l de carburant.



Philippe Mercier nous a fait parvenir un dessin sur le thème 504 et Cabriolet : « j'ai imaginé ce qui aurait pu arriver si le cabriolet avait été beaucoup plus proche de la berline. Avantage : un coût de fabrication moins élevé, beaucoup plus d'éléments de carrosserie étant commun ». Ph. Mercier, 8 rue de la Forêt, 27170 Beaumont-le-Roger.



CD-ROM
Le magazine Turbo de la chaîne 6, vient de sortir un CD-Rom, PC et Mac sur l'histoire de l'automobile depuis 1950 jusqu'à nos jours. Des informations, des jeux, et des centaines de photos à admirer pour un prix modique. En vente dans les FNAC, 259 F.



André Reix.

André Reix, 53 Avenue Marcel-Castié, à Toulon 83000, a imaginé lui un coupé deux portes sur la base de la berline, un peu dans la lignée des « américaines participant à la Panamericana », dit-il dans son courrier accompagnant son œuvre.

MERCI PININFARINA !

La firme Peugeot est sortie des années quarante avec la 203 qui était déjà une petite révolution. Mais on peut dire que la «vieille dame de Sochaux», en choisissant Pininfarina pour dessiner la 403, a fait le bon choix pour l'avenir. Un avenir pavé, depuis la fin des années cinquante, par une suite de réussites stylistiques, dont les 504 Coupé, Cabriolet...et Break ne sont pas les moindres.



Pininfarina, sera le Grand de la carrosserie italienne et de son renouveau. Il suffit de regarder la liste de ses clients pour mesurer son talent.

PININFARINA
Servizi Stampa

58ème SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE
PARIS
(7 - 17 octobre 1971)

La Pininfarina sera présente au 58ème Salon International de l'Automobile de Paris avec la Peugeot "Break Riviera"

Cette voiture, dérivée de la 504 coupé et réalisée par une étude unique, représente une étude pour un break sportive, le but de concrétiser les aspirations des automobilistes, qui, même s'ils désirent une voiture particulièrement spacieuse pour satisfaire ces, ne trouvent pas, dans les voitures générales, les caractéristiques nécessaires à surmonter les aspects négatifs - esthétiques et de prestige - présents dans la solution break.

Ce break sportif offrira aux automobilistes tous les avantages d'une voiture spacieuse sans renoncer au plaisir d'avoir une voiture de haute classe.

Dans le stand Pininfarina on a exposé la Ferrari 365 coupé et la Ferrari 308 au dernier salon de Genève, l'Alfa Romeo 2000 la Peugeot 504 coupé. A cette manifestation, les caractéristiques mé

- stand Alfa Romeo
- stand Ferrari
- stand Fiat
- stand Lancia
- stand Peugeot



Au Salon de Paris, en octobre 1971, Pininfarina dévoilait le break Riviera sur base 504 Coupé. Cette voiture présentait une 3^e porte à l'arrière, largement vitrée, qui donnait un accès facile au chargement des bagages.





Deux vues du prototype de la Peugeot 504 Cabriolet. On reconnaît sur la calandre l'écusson des 404, ainsi qu'à l'arrière les fameux feux obliques qui ne sont pas définitifs.

Le Cabriolet tel qu'il fut présenté par Pininfarina, en 1969. La photo a été prise avant le Salon de Genève.



C'est sur les chaînes d'assemblage de Pininfarina à Turin que furent construites les 504 Coupé et Cabriolet. On reconnaît, au fond, sur une chaîne parallèle, la chaîne de montage des cabriolet Alfa Romeo Duetto.

SALON DE PARIS 1969

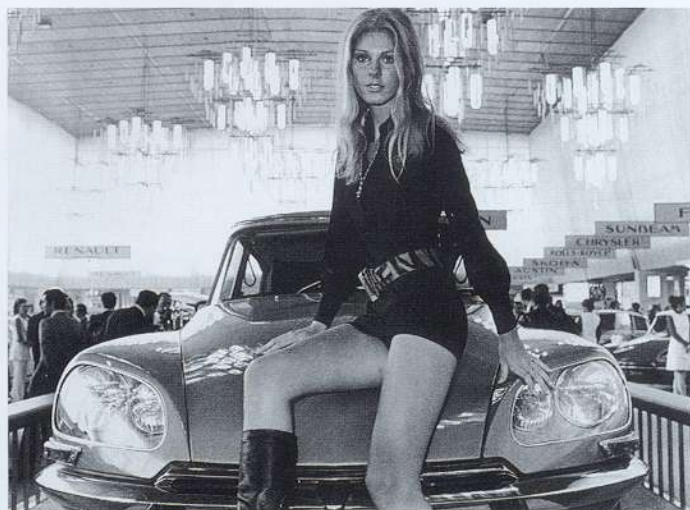


Sur le stand Peugeot, ce sont les moteurs qui avaient la vedette, dont celui de la 304. Nous noterons le vif intérêt que ce journaliste – qui semble être Michel Guégan – porte à ces mécaniques. En présence de toutes ces femmes, admirons la conscience professionnelle de notre éminent confrère !

Comme c'est un salon dont nous vous avons déjà parlé dans le N°47, nous vous présentons un aspect, peut-être oublié, de ce salon de l'auto 1969 qui faisait la part belle aux femmes. Modèles et mannequins y ont été très nombreux, pour la plus grande joie des photographes. Revue de détails.



British Leyland présentait sa Mini 1000 dans une livrée on ne peut plus mode. Son prix de 8 824 F pour la version 1000 de base était un atout considérable. Notons que la Mini possédait une variante Countryman, un break « bois ».



Chez Citroën, la vedette était la DS 21 Pallas, à la finition raffinée et à l'injection électronique. Son prix n'était pas exorbitant : 20 476 F au catalogue. A la même époque sortait le cabriolet au prix de 32 708 F.



La finition de cette Jaguar XJ6 de 4,2 l de cylindrée faisait l'admiration des visiteurs du Salon. 186 ch à 4500 tr/mn, 2 arbres à cames en tête, elle faisait le km départ arrêté en 32", plus lente d'une demi-seconde que la 504 6-cylindres (24" pour une Ferrari Daytona), mais coûtait 44 720 F.



La Simca 1501 Spécial était affichée à 13 200 F, mais elle trouvera sur le même secteur commercial la Peugeot 304, en 1300 cm³.



La gamme Audi comptait en 1969 six modèles : l'Audi 60, l'Audi 75, la S 90, la 100, la 100 S en 2 portes et l'Audi 100 LS. Cette dernière, tarifée près de 16 000 F, développait 115 ch et atteignait les 170 km/h.

A droite, une étude de style du centre de recherches de la General Motors.



LES 504 DANS LA LOGIQUE PEUGEOT



De la noble berline, Pininfarina a su confectionner un cabriolet et un coupé très réussis. La clientèle féminine ne pouvait être que séduite par le seul cabriolet de grande diffusion sur le marché, à cette époque.

**On ne peut pas dire le contraire,
Peugeot a eu une image plutôt austère
pendant des décennies. Et pourtant !
Cette marque provinciale a généré une véritable dynastie
de cabriolets, on ne peut plus jeunes et débridés...**

E

n général, on ne perçoit de Peugeot que « la grande dame de Sochaux », sorte d'état dans l'état, fief incontesté d'une dynastie d'industriels protestants.

En fait, les millions de berlines grises, sombre ou noir, sorties des usines, nous ont caché bien souvent la réalité. Une réalité plus riante, souvent bien plus « champagne » que « tisane ».

D'abord, il a fallu être suffisamment enthousiaste pour fabriquer des voitures automobiles à la fin du siècle dernier. Ensuite, le fait de mettre ces voitures sur la piste et aller se mesurer en Amérique et en Europe aux usines les plus en vue, il fallait le faire. Avant la guerre de 1914, Peugeot construisait déjà des voitures qui peuvent être considérées comme des automobiles de luxe. Il est vrai que

l'après-guerre sera aux voitures plus populaires. Peugeot, comme Citroën et Renault ira dans ce sens, mais sans jamais oublier le haut de gamme.

Justement, le haut de gamme chez Peugeot a souvent vu fleurir des cabriolets. On ne parle pas des années pionnières, quand l'idée même d'un toit en dur sur une voiture était une exception, mais de l'inverse, quand toutes les voitures furent agrémentées d'un toit et que le cabriolet devint la chose rare et inhabituelle. Ce grand changement, cette frontière se situe à la fin des années vingt. Le cabriolet devint à partir de cette date une voiture de sportif, plutôt jeune, ou qui croit l'être resté, muni d'une mécanique souvent performante.

Chez Peugeot, cette tradition du cabriolet, et du roadster fut savamment entretenue avec les 301 et 601, puis 401. C'est sur la base de cette voiture

qu'est créée le coupé Eclipse, qui voit son toit « s'éclipser » intégralement dans son coffre, modifiant la silhouette légère de ce coupé en un splendide cabriolet. Souvenons nous que l'Eclipse était due à l'étude de Georges Paulin, dentiste de son état, et dont les loisirs étaient occupés à dessiner des carrosserie automobiles... Mais revenons à Peugeot et à ses cabriolets 402 transformable électriquement, qui firent les beaux jours des concours d'élégance de la fin des années trente.

Avec l'avènement de la 203 en 1949, Peugeot crée une nouvelle voiture performante dont une version découvrable sera disponible un an plus tard, et le Cabriolet dès 1952. Depuis, les 403, 404, 204 et 504 ont toutes eu leur version pour cheveux au vent. Et Peugeot n'en restera pas là. Voir de nos jours le succès des 205, et 306 cabriolets... en attendant, peut-



L'après-guerre s'est articulé chez Peugeot autour de la 203 sortie en 1948. Les versions coupé, découvrable et cabriolet suivront.



Le roadster Darl'Mat, tout comme l'Eclipse et, plus tard les cabriolets 504, montrent une maison Peugeot moins austère qu'il n'y paraît. Comme le prouve également cette 504 en version berline de rallye.



Quand la 304 sera présentée, il fut précisé qu'un coupé et qu'un cabriolet allaient suivre. Dont acte !

être, le cabriolet 406 dont la version Coupé que l'on voit en nombre croissant, ravit chaque jour nos yeux.

LES GRANDES DATES PEUGEOT

1849 : naissance d'Armand Peugeot.

1885 : Armand Peugeot construit plusieurs modèles de tricycles et installe, l'année suivante, à Beaulieu, sa première usine de vélocipèdes.

1890 : On note la sortie du premier véhicule à pétrole, deux cylindres en V. Deux ans plus tard, 29 voitures auront été construites. Il sortira de l'usine de Beaulieu 34 voitures l'année suivante, et près de 100 en 1892. C'est le succès !

1912 : création de l'usine de Sochaux.

1921 : sortie de la Peugeot Quadrillette, développant 5 ch.

1939 : à la veille de la guerre, la production Peugeot est de 48 000 véhicules.

1948 : naissance de la 203. La version cabriolet apparaîtra en octobre 1951 et le coupé au salon 1953.

1955 : sortie de la 403, le 20 avril. Avec cette voiture débute la collaboration Peugeot/Pininfarina.

1960 : sortie de la 404, au mois de mai. La version cabriolet apparaît en octobre 1961, au Salon de Paris.

1964 : en avril, apparition de la 204, première traction avant chez Peugeot. Deux ans plus tard, en 1966, seront présentés les versions coupé et cabriolet.

1968 : au salon, présentation de la 504.

1970 : c'est à Genève que sont présentés les coupés et cabriolets sur base 304, un an après celle des équivalents 504.

1983 : le 24 février, lancement commercial de la 205 en France.

1985 : le 9 décembre la millionième 205 sort des lignes de production de l'usine Peugeot de Mulhouse. Ce même mois, la 205 Turbo 16 est sacrée Championne du monde des rallyes.

1986 : présentation des 205 cabriolet, de la 205 GTI 130 ch, et second titre de Champion du monde pour la Turbo 16.

1987 : victoire de la Turbo 16 au Paris-Dakar, et sortie de la 2 000 000^e 205, de Mulhouse. Les 3 millions seront effectifs en juin 1989, et les 5 millions seront dépassés en février 1995. La 405 est présentée au public.

1989 : en septembre, lancement de la 605.

ANNÉES MODÈLES



Les célèbres feux arrière, fruit du travail du studio Pininfarina, donnaient un cachet particulier aux premières 504 C et C. Il est dommage qu'ils aient été remplacés par de banals rectangles.

La carrière des coupés et cabriolets 504 s'est surtout articulée autour de deux moteurs, le premier à 4 cylindres et le second à 6 cylindres en V. Ce bouleversement en a entraîné d'autres. C'est le sujet de ces pages que de les dénombrer.



La toute première version du Coupé tel qu'il fut présenté au Salon de Genève 1969. On remarque le feu de position sur l'aile avant, la grille d'aération en plastique noir devant le pare-brise, la calandre barrée par 3 tiges chromées, et les pare-chocs en inox avec des butoirs carrés..

Mars 1969. Au Salon de Genève, présentation du Coupé et du Cabriolet Peugeot 504. Un seul moteur équipe ces voitures, il s'agit du 1796 cm³ à injection développant 97 ch.

Cette première version se caractérise, entre autres, par ses feux arrière très personnels, en 3 éléments obliques (que l'on peut voir ci-contre à gauche), ses 4 phares et les 3 baguettes chromées qui barrent la calandre ornée d'un lion doré.

Les pare-chocs sont en acier inoxydable, et les garnitures drap velours sont réservées au Coupé.

Octobre 1969. Disparition des feux de position sur les ailes avant.

Octobre 1970. Le moteur 2 litres vient remplacer le 1,8 l. La boîte automatique est en option – facturée 2 150 F en avril 1971 –, et un compte-tours apparaît sur le tableau de bord. Le frein à main est placé entre les sièges avant, au lieu d'être à gauche, en dessous de la planche de bord.

1971. Le coupé 4-cylindres est à 27 500 F ; le cabriolet à 26 500 F.

Octobre 1972. Nouvelle poignée de frein à main, nouvelles teintes extérieures. Option boîte automatique sur Coupé seulement.

Octobre 1974. Le moteur 6 cylindres en V vient remplacer le 4-cylindres sur les coupés et les cabriolets. Cette nouvelle venue est agrémentée d'un monogramme spécifique V6 sur le couvercle de malle. Nouveaux phares avant en 2 blocs optiques, et nouvelle calandre. Abandon des feux arrière en oblique pour des feux rectangulaires. Nouveaux butoirs de pare-chocs. Nouvelles roues en tôle aménagées de 16 trous ronds. Nouveau logo Pininfarina sur les ailes avant.

1975. Plus de 4-cylindres au tarif. Le Coupé V6 est à 48 750 F et le Cabriolet à 47 750 F.

Octobre 1975. Nouvelle montre panoramique sur coupé et cabriolet V6, nouveau réservoir en tôle derrière les sièges arrière.

Octobre 1977. Les coupés et cabriolets équipés du 4-cylindres de 2 litres font leur réapparition au tarif Peugeot. À cette date, le moteur V6 est disponible uniquement sur la version coupé. Nouveau volant et réaménagement de la planche de bord. La direction assistée est livrée de série. La trappe de remplissage de carburant est rehaussée sur l'aile arrière gauche. Et surtout boîte 5 sur V6.

1978. Il faut déboursier 55 300 F pour le Coupé 4-cylindres ; 200 F de moins pour le Cabriolet 4-cylindres et 67 100 F pour le Coupé V6.

Octobre 1979. Apparition de nouveaux pare-chocs en polyuréthane, et retour des barrettes, au nombre de deux cette fois, sur la calandre. Plus important, la boîte à 5 vitesses est installée également sur les Coupé et Cabriolet 4-cylindres. Le tableau de bord se voit agrémenté de loupe d'orme, et les mentions 504 à l'avant et Peugeot à l'arrière disparaissent.

1980. Au tarif, le Coupé et le Cabriolet 4-cylindres sont à 76 500 F, et le Cabriolet 6-cylindres à 90 000 F.

Octobre 1981. Nouvelle planche de bord à visière et 5 cadrans.

1983. Fin de la production des Coupé et Cabriolet 504 à 4 et 6 cylindres.



Le cabriolet de la période 4 cylindres de 1970 à 1974. Les feux de positions ont disparu des ailes avant. On remarque le couvre-capote, réputé difficile à installer et on devine les sièges en Teplaine, une sorte de Skai. Le tapis de sol des cabriolets était en caoutchouc, celui des coupés en moquette.



Le coupé et le cabriolet du millésime 1978. Sur les ailes avant, sous le sigle F, on lit la signature de Pininfarina. La nouvelle calandre a perdu ses barres chromées et le lion Peugeot sa couleur dorée. Les 4 phares sont réunis en 2 optiques séparées. Enfin, on remarque les nouvelles jantes à 16 trous.



Le cabriolet du millésime 1980, avec ses gros pare-chocs en plastique, à clignotants intégrés, et qui étaient peints ton sur ton pour les voitures à teinte métallisées étaient uniformément noirs pour les autres. Les sigles Peugeot, et 504 ont disparu de la carrosserie, et on remarquera les nouvelles poignées de portes.



Le tableau de bord avec du bois précieux et une instrumentation complète arrivera avec le millésime 1980.

LES CHIFFRES DE PRODUCTION

Coupé 4-cylindres	20618
Cabriolet 4-cylindres	7211
Coupé 6-cylindres	5929
Cabriolet 6-cylindres	977
Total	34735

LES TYPES ET LEURS ANNÉES DE PRODUCTION

types	dates de fabrication	moteur	CV fiscaux
Cabriolet B02 Coupé C02	de 03-1969 à 07-1970	4 cyl. injection, boîte manuelle	10 cv
Cabriolet B12	de 09-70 à 07-74 et de 09-77 à 05-83	4 cyl. inj., boîte manuelle ou auto	11 cv
Cabriolet B14	de 09-70 à 06-72 et de 09-77 à 09-82		
Coupé C12	de 09-70 à 07-74 et de 09-77 à 05-83	4 cylindres injection	
Coupé C14	de 09-70 à 07-74 et de 09-77 à 12-82		
Cabriolet B31	de 09-74 à 07-77	V6 carbus, boîte manuelle	15 cv
Coupé C31	de 12-74 à 07-77	V6 carbus, boîte manuelle ou auto	
Coupé C32	de 09-77 à 05-83	V6 injection, boîte manuelle	



Le coupé du millésime 1981 avec ses roues en alliage léger montées de série avec le 6-cylindres Ti. On aperçoit le monogramme rappelant le moteur sur le coffre de malle. On voit également que la trappe d'embouchure de réservoir a été rehaussée.

IMPRIMÉS

Les catalogues Peugeot, pour les 504 comme pour les autres modèles, ont toujours été de qualité. Ceux édités pour les voitures qui nous intéressent aujourd'hui ne le sont pas moins. De plus, ils sont abondants.



504 PEUGEOT

Catalogue de 12 pages daté 1976, et référencé 7-75-732. Les pages sont réparties entre Coupé et Cabriolet. On y voit encore le signe V6 sur le couvercle de malle.



CABRIOLET 4 PLACES
Moteur à injection 11 CV / 1700 cc S&L - 178 km/h
Suspension à 4 roues indépendantes - Pneu à disque sur les 4 roues
Assistance de direction



COUPÉ 4 PLACES
Moteur à injection 11 CV / 1700 cc S&L - 178 km/h
Suspension à 4 roues indépendantes - Pneu à disque sur les 4 roues
Assistance de direction

Ci-dessus, un dépliant « accordéon », daté 1971 et qui présente la gamme complète de ce millésime.



cabriolet **504** coupé
PEUGEOT

Un peu à la façon James Bond, un superbe 12 pages daté millésime 1970. Sans doute le second catalogue où l'on voit que les feux de positions des ailes avant ont été supprimés par retouche photographique.



cabriolet et coupé **504**

PEUGEOT

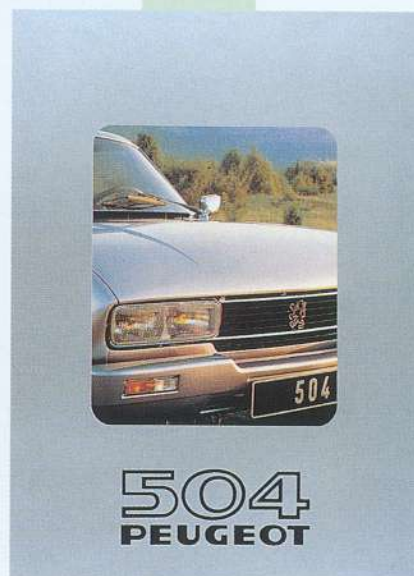
Catalogue de 8 pages daté janvier 1969, montrant le cabriolet et le coupé dans leurs versions originales telles qu'elles ont été présentées à Genève. Ci-dessous, le dépliant de la gamme 1972.



COUPÉ 4 PLACES
Moteur à injection 11 CV / 1700 cc S&L - 178 km/h
Suspension à 4 roues indépendantes - Pneu à disque sur les 4 roues
Assistance de direction



Le dépliant de la gamme 1981 n'est plus en accordéon mais en livret de 10 pages.



504 PEUGEOT

Un 16 pages très luxueux dévolu aux modèles. Une page y est réservée à la compétition. Ci-dessous, le 16 pages du millésime 1975. Seul le V6 est disponible sur ces voitures.



PEUGEOT

ROULEZ JEUNESSE

Quelques voitures de compétition ont été produites, au 1/43^e, elles célébraient les participations des coupés aux rallyes africains. Pour les voitures de tourisme, il faut aller chercher quelques modèles chez les grands constructeurs.



En haut à gauche, la voiture N°4 du Safari 1978, de Gelt. A droite, la Solido du Bandama 1978, et au centre, la Solido Banzai. Quant aux deux coupés blancs, on trouve, à droite, la Jempy et à gauche, la Farigoulette 43, qui se différencie par son antenne de toit.



Au premier plan, un Cabriolet et un Coupé « Amicale 504 », réalisés par Verem. Au centre, de couleur blanche, un Coupé Solido spécial « Club Autos Miniatures Peugeot ». En haut à droite, un modèle en cuir Marine France, et à l'extrême gauche, le break de chasse Riviera, de Jielgé.



Quatre coupés de marque Polistil (bordeaux à gauche), Héco Modèles (bleu), et Verem, bordeaux avec inscription sur le toit, et gris métal. Créé en 1995, le Club Autos Miniatures Peugeot regroupe les amateurs de miniatures de la marque au lion, et couvre 13 pays en plus de la France. Un bulletin de liaison est envoyé aux membres, des bourses d'échanges sont organisées, ainsi que des inventaires... le club réalise même l'édition de miniatures.



De gauche à droite, Dinky Toys, deux modèles hollandais Autodrome rouge et bleu. Suivent trois modèles assez rares : Héco Modèles, Monofe et Tacot. Merci au président du Club Autos Miniatures Peugeot, Alain Bureau, pour son aide. Club Autos Miniatures Peugeot, BP 01, 75116 Paris 16, Fax : 01 45 93 96 29.

DE SURPRISE EN SURPRISES



**Prendre le volant d'une 504 cabriolet,
c'est s'exposer à reconnaître des évidences ;
à se promener de surprise en étonnement,
dont la grande majorité est très agréable. A commencer
par ceux que suscitent le moteur et la boîte !**

On n'en finit pas de « trim-baler » des idées reçues. Sur les gens, les choses, les pays, les voitures. Je dirais même les marques de voitures. Ainsi, Peugeot, dans mon cerveau rétréci, était « catalogué » à la rubrique voiture bourgeoise, lente et sévère. Oui, bien sûr, Pininfarina était passé par là pour donner une robe séduisante aux 504 coupés et cabriolets, mais était-ce suffisant pour la rendre désirable ?

C'est sans grand enthousiasme que j'ai pris le volant de la 504 Cabriolet du Musée de Lohéac. Après avoir fait le tour des salles et admiré une énième fois la Ferrari F40, toute la série des Alpine, la Bugatti EB110 des 24 Heures du Mans, tous les Groupe B des années quatre-vingt, reprendre la route avec ce qui me semblait l'une des moins bonnes de toutes, avait un petit goût de frustration avancée. D'autant que, pour une fois, j'avais le temps de

conduire la voiture plus que d'habitude, 400 kilomètres étaient au programme.

Autant le dire tout de suite, d'ailleurs c'est déjà dans le titre, la Peugeot 504 de notre essai nous a fait voyager de surprise en surprises, pendant 6 bonnes heures de conduite, cheveux au vent.

UNE VOITURE DE L'OUEST

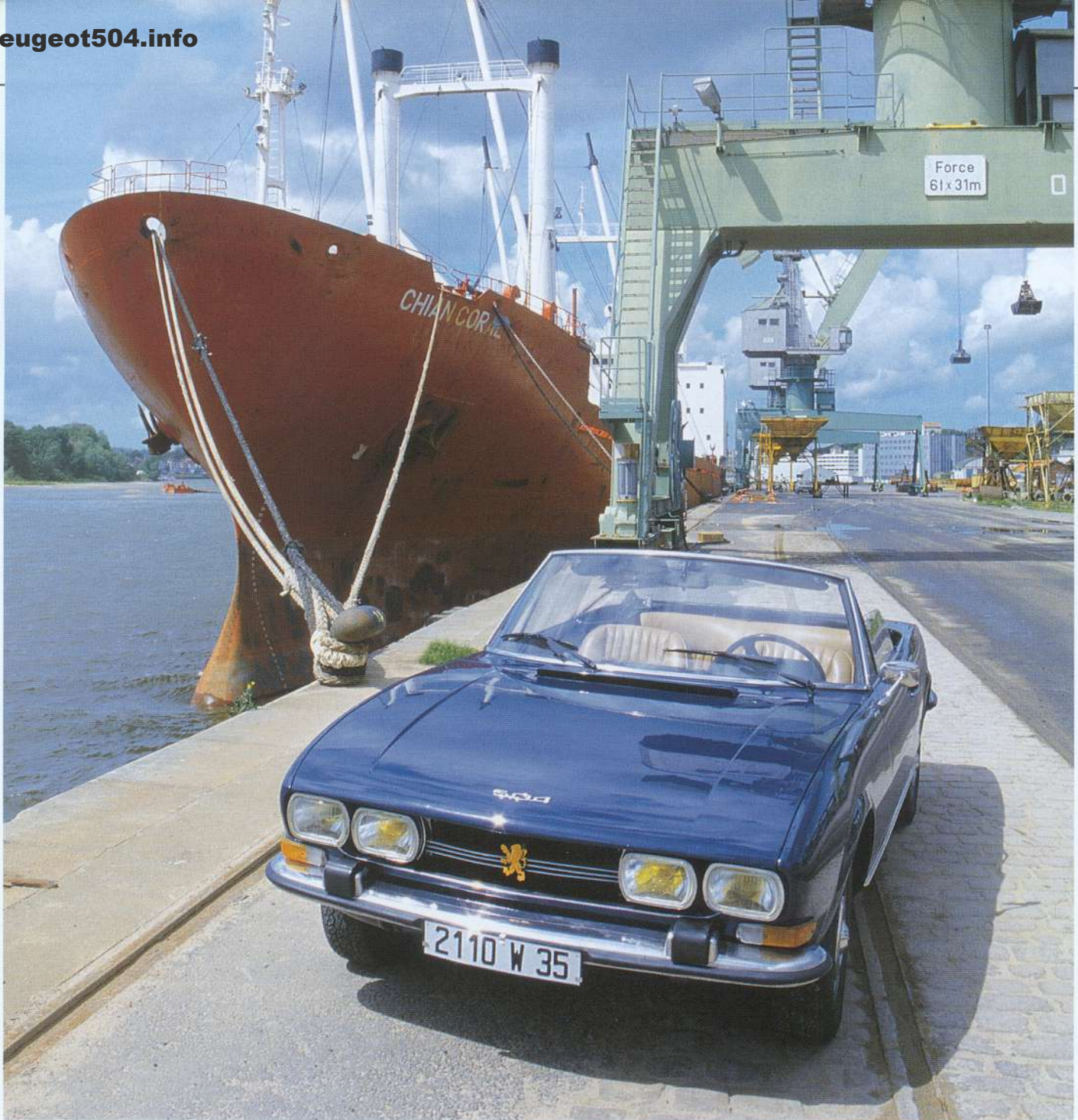
Il y a 8 ans que la Peugeot 504 Cabriolet, à moteur 4 cylindres à injection, sortie des chaînes en 1970 et portant le N° de série 1599897 se trouve dans la collection de Michel Hommell. C'est dans l'Ouest, du côté de Nantes qu'elle a été achetée. Une peinture neuve, la mécanique restant dans l'état, et les ans ont passé. Et puis, Michel Hommell a entrepris une balade à son volant. Une balade qui lui a fait parcourir une sorte de grand tour de France, soit près de 3 000 kilomètres en toute quiétude ; avant que le système d'injection donne des signes de fatigue et rende l'âme à Saint-Amand-Montrond.

Depuis, la pompe a été changée, et la 504 peut donner de nouveau le meilleur d'elle-même.

C'est dans la cour du Manoir de Lohéac que nous rencontrons notre 504. Bien sûr, nous sommes passés plusieurs fois devant – des dizaines de fois – sans trop l'avoir remarquée. Elle fait partie de la série des cabriolets Peugeot qui occupe une partie du musée, et où on trouve une rare Eclipse sur dessin Georges Paulin, mais aussi une 172 BC de 1930, et les incontournables 301, 203, 403, etc. Le musée devrait également recevoir dans peu de temps une 504-V6, provenant d'un don.

SACRÉE « BAGNOLE » !

Au début de l'été 1969, l'*Automobile* publia un numéro qui titrait sur l'essai de 7 cabriolets en Corse. Jean-Paul Thévenet et ses journalistes avaient effectué le voyage de l'île de Beauté avec une Fiat 124 Spider, une Triumph MkIII, une Siata Spring, une Citroën Méhari, une CG 1200 S, une Matra 530 et,



une Peugeot 504 cabriolet. Cette dernière était la plus chère derrière la CG 1200 S, qui coûtait 255 F de plus que les 23 000 F demandés pour la 504 cabriolet. Aujourd'hui, il est amusant de relire ce que ces journalistes écrivaient sur cette voiture : « Avec ce modèle – la 504 Cabriolet, N.D.L.R., aucune concession à la fantaisie ou à l'originalité. C'est la voiture type du Monsieur bien pensant et conformiste qui entend que l'on ne se retourne pas à chaque feu rouge derrière sa voiture, en l'accompagnant à chaque arrêt d'apostrophes dans le genre : « Dis donc, t'as vu cette bagnole ! » Et pourtant c'en est une, sacrée « bagnole » ! Mais revenons à cet article très bien fait, où l'on peut lire que la durée de garantie de la Peugeot était de 6 mois pièces et main d'œuvre, ou 10 000 km, et que le délai de livraison était de 5 à 6 mois. Mais bon, maintenant, au travail, on a de la route à faire. Clé dans le Neiman, qui se trouve, c'est surprenant, à gauche de la colonne de direction, un

quart de tour permet d'entendre la pompe à essence amener le précieux liquide, depuis le réservoir placé à l'arrière, jusqu'au moteur qui se trouve – vous le savez – devant. Un quart de tour supplémentaire fera démarrer les 4 cylindres, et leur fera émettre un bruit très feutré, très civil. Une ceinture de sécurité est prévue pour chaque siège avant, mais elle est difficile à mettre car la boucle doit être fichée dans un étrier commun situé sur le tunnel central, un peu trop en arrière des sièges. Ce qui implique une petite gymnastique. Ceux qui veulent réellement rouler avec leur voiture peuvent les changer pour des accessoires plus modernes (à enrouleur) sans toutefois trahir l'esprit d'origine. Assis derrière le volant, la voiture décapotée, la visibilité est immense. Les sièges sont confortables, sans plus. Pourtant, la revue *l'Automobile* souligne « l'excellent confort des sièges... à l'abri du moindre reproche. » Bon. Devant nous, s'étale le tableau de bord, qualifié de

Une grande promenade dans l'ouest, avec une visite au port de Nantes, nous a permis de vérifier que les ans avaient assez peu de prise sur la Peugeot 504 Cabriolet.



« sobre » par la presse quasi unanime. Il y a même un journaliste qui le qualifie d'ecclésiastique ; allez savoir pourquoi ? Un peu plus virulent, *l'Auto Journal* le trouve « triste et pauvre ». Mais rassurez-vous, bien peu de tableaux de bord trouvent grâce aux yeux des journalistes autos, à part quelques uns, très sportifs avec compte-tours et tous les thermomètres et manomètres possibles et imaginables. La 504 n'est pas une voiture de course et les instruments présents sont largement suffisants.

4 OU 6 CYLINDRES

En route donc vers le sud de la Bretagne et le nord de la Vendée où nous ferons demi-tour pour revenir vers le Musée. Bien que décapoté, avec les vitres latérales en position haute, le vent ne vient pas trop perturber les occupants. Il fait beau, certes, mais pas trop, et la quantité d'air en mouvement est assez supportable. La route nationale jusqu'à Saint-Nazaire est dégagée et nous permet d'apprécier le

moteur, et surtout son système d'injection qui est resté moderne.

Le plus gros étonnement, c'est effectivement le moteur qui nous l'a procuré. D'une souplesse incroyable – ou du moins inattendue – il répond à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Pour doubler, pour reprendre de la vitesse après un virage serré ou au redémarrage après un arrêt à un feu rouge, on est ébahi du punch que ce cabriolet qu'on croyait « bourgeois », peut délivrer. On lit dans *l'Automobile* : « *Le moteur dans sa version injection est intéressant par sa souplesse et le côté très raisonnable de ses exigences en carburant, mais il est au service d'une voiture qui, par son homogénéité, accepterait très volontiers quelques chevaux de plus, sans certainement, le moindre inconvénient* ». Déjà, donc, les journalistes avaient pressenti que cette auto, à la robe signée Pininfarina, pouvait être encore mieux motorisée. Par un V6, peut-être ?

Le moteur de la 504 V6 est apparu au salon de l'auto 1974. Auparavant, il avait été utilisé sur la Volvo 264. Ce moteur, fruit des études de Peugeot-Renault-Volvo, d'où le nom PRV, équipe, à partir de cette date, les coupés et cabriolets 504 et devait, dans un futur proche, motoriser la Renault 30. Ce qui fut fait avec bonheur car ce moteur en V à 90°, se révéla très performant et très solide. On le vit dans les 604, dans d'autres Volvo et sur les Alpine A 310 V6 et ses descendantes. On l'a également vu aux 24 Heures du Mans développer un potentiel considérable, avec les W.M., notamment.

Nous n'avons pas essayé de 504 à moteur V6, la version 4 cylindres nous semblant la version la plus originale de cette voiture. D'ailleurs, le 4-cylindres ne fera qu'une éclipse, puisqu'il effectuera un retour remarqué sous le capot des coupés et cabriolets 504 en 1977. De plus, de nombreux utilisateurs ont pensé que le moteur V6 « déséquilibrait » la 504 et lui ont préféré le 4-cylindres de deux litres pour



Parmi les grandes qualités du Cabriolet 504, on notera sa tenue de route absolument en adéquation avec la puissance délivrée par son moteur. Quant à la silhouette de cette voiture, elle est italienne, et ça se voit.

Le cabriolet, comme le coupé possède un coffre à bagages largement dimensionné qui permet de longs voyages sans expédier ses malles par le train.



La direction est légère et relativement précise, mais sa démultiplication est trop grande. Notons que cette voiture bénéficie des lève-vitres électriques de série.

plusieurs raisons. Entre autres, l'économie du prix d'achat - 50 500 F contre 61 500 F au V6 - ensuite une économie d'entretien puisque la version 4-cylindres était donnée pour une consommation de 10 litres aux 100 km, alors que le V6, plus gourmand réclamait ses 2 litres supplémentaires pour la même distance à parcourir dans des conditions de conduite normale. Mais, d'après certains utilisateurs, s'il vous prenait l'envie d'« attaquer » avec un V6, il fallait s'attendre à consommer 18 litres aux 100 km. Ce qui est beaucoup.

Ce n'est pas notre cas, qui continuons notre route bien tranquille vers Noirmoutier. Une autre surprise nous attendait du côté de Beauvoir-sur-Mer : la pluie. Pas du crachin, pas des petites gouttelettes éparses, non, une vraie et bonne averse qui nous oblige à remettre en place la capote. Dans ces cas là, vous savez ce que c'est, on attend toujours un peu trop... et, aux premières gouttes d'eau, succèdent des trombes. C'est donc dans des conditions « live » que nous avons pu juger avec quelle étonnante rapidité on peut remettre en place la capote. Le système est simple et terriblement efficace. De plus, de larges

« lèvres » protègent le pourtour des vitres latérales, elles aussi très efficaces contre les bourrasques latérales, chargées de pluies.

Séché, de nouveau décapoté sous un beau soleil de mai, il faut déjà repartir vers le musée. Le paysage est tellement sobre, intéressant, sauvage, dans cette partie de la Vendée, qu'on en oublie de prendre des notes pour notre article.

AU FAIT, LA BOÎTE DE VITESSES ?

C'est sur les cabriolets et coupés 504 que Peugeot inaugura les premiers leviers de changement de vitesse au plancher monté de série. *L'Auto Journal* écrit à ce sujet : « *Le levier de vitesses au plancher permet des passages plus francs qu'avec le levier sous le volant.* » et de poursuivre : « *La synchronisation est très bonne et ne pose jamais aucun problème.* » En effet, la commande de la boîte est très agréable. Les quatre vitesses passent en douceur, et on peut même effectuer le talon-pointe pour rétrograder. C'est un vrai plaisir. L'étagement, en revanche, est plus sujet à caution. D'après certains journalistes, un « trou » existe entre la secon-

de et la troisième. C'est vrai, la troisième vitesse est un peu longue en côte, alors que la seconde fait tourner le moteur un peu trop vite. Quoi que les côtes, en Vendée, soient assez rares !

Du côté des freins, ce fut encore une bonne surprise. Généralement, les voitures qui ont plus de 10 ans ont des freins « un peu juste ». Ce ne fut pas le cas de notre 504 Cabriolet, qui pourtant accuse sa trentaine d'années, ou presque. Souvenons-nous que c'est la 504 qui inaugura les 4 freins à disques sur les 4 roues chez Peugeot. Quelques années après la régie Renault et sa R8. C'est le sens du progrès. Et les freins de notre 504, parlons-en. Nous les avons trouvés terriblement efficaces et durants pour une voiture de cet âge, et de ce poids. Surpris, nous avons compulsé notre documentation et découvert que déjà à l'époque, les freins étaient encensés : « *Le freinage, lui, a encore gagné en efficacité et devient donc, maintenant, tout à fait remarquable* », peut-on lire dans une revue de l'époque. *L'Auto Journal* dit qu'ils ont beaucoup apprécié le freinage. Puis, plus loin : « *La pédale est bien progressive et les arrêts brutaux en cas de nécessité*





s'effectuent bien en ligne, sans qu'il soit nécessaire de corriger au volant ».

Des freins remarquables, donc, dont il faut noter qu'il sont asservis à un servo Mastervac qui augmente encore l'agrément de cet organe.

QUATRE ROUES INDÉPENDANTES

Quant à la tenue de route, elle fut... sans surprise. Des suspensions, indépendantes un peu plus fermes que celles de la berline, lui permettent une tenue de route absolument en conformité avec ce qu'on

attend d'une telle voiture. D'ailleurs, à quelques nuances près, on retrouve le comportement de la berline, peut-on lire en substance dans *l'Automobile*, quand ils ont essayé le cabriolet 4-cylindres. Il faut noter que l'ensemble des éléments constituant cette voiture provenant de la grande série, nous sommes en présence d'un des rares cabriolets offrant un confort comparable à ceux des meilleures routières à 4 portes de cette époque. On est loin de la philosophie britannique des coupés et des cabriolets. Bruyants, poussés, rageurs, ils s'adressent à une

La consommation en carburant – malgré un petit excédent de poids – est des plus raisonnable. C'est un atout important pour ceux qui veulent faire du grand tourisme en voiture ancienne sans se ruiner.

LES CHIFFRES DE LA PRESSE

Dates	Origine des chiffres	modèles	400 m d.a	1 000 m d.a	Vitesse maxi (km/h)
1969	L'Automobile	504/4 Cab.	18"	34"	171,4
1970	L'Auto-Journal	504/4 inj.	-	34"5	172,4
1974	Usine	504/V6	-	31"5	186



clientèle de jeunes ; le contraire de la cible de Peugeot en la matière.

Mais c'est sous la plume d'un des plus grands spécialiste des essais automobiles, André Costa, que l'on trouve la plus belle appréciation sur la tenue de route du coupé 504. Il écrit, en 1970, dans l'*Auto Journal* : « Avec ses quatre roues indépendantes, sa suspension raidie et ses deux barres stabilisatrices, la tenue de route du coupé 504 est vraiment une réussite et nous n'en avons pas trouvé la limite avec la puissance disponible. En virage ou en courbe, la voiture s'inscrit d'elle-même dans le tracé le plus favorable, et elle se moque des irrégularités ».

ON A TOUT VU

Bon, le moteur, c'est fait. La boîte, on a vu. Le confort, on en a dit deux mots. On peut ajouter quelques lignes sur l'habitabilité, sujet de controverses dans la presse de l'époque. Dans l'*Automo-*

bile on peut lire que la 504 Cabriolet « offre une habitabilité d'autant plus intéressante que l'on peut réellement, sur court trajet, prévoir d'installer des passagers arrière avec d'autant plus d'optimisme que le coffre à bagages offre un volume plus que satisfaisant ». C'est aussi notre avis, mais ce n'est pas du tout celui de l'*Auto Journal* qui considère la banquette arrière comme des places de dépannage, sans plus.

Une querelle qui n'en est pas une, et il faudrait demander à un quidam qui aurait fait un Paris-Marseille ou un Champagnolles-Jullouville à l'arrière d'un coupé ce qu'il en pense.

N'ayant pas expérimenté l'une de ces odyssées, nous nous bornerons à reprendre la route de Lohéac, avec notre voiture qui marche rondement et qui à aucun moment ne nous a fait ressentir sa trentaine d'années. Et je suis sûr que les 34" aux 1000 m départ arrêté que faisait notre voiture à l'époque, elle le fait encore. On n'a pas pu le vérifier, mais ça

nous aurait fait une surprise supplémentaire.

Enfin, le dernier étonnement fut de lire un article signé J.-P. Doumenc, dans *La Vie de l'Auto*, daté du 1^{er} mars 1981, à une époque où la 504 coupé, ainsi que le cabriolet étaient encore en production. Le signataire explique ses malheurs, pendant 3 ans, à l'achat et à l'usage d'une de ces voitures. Je vous passe les pannes et les désillusions de ce « peugeotiste » convaincu malgré tout, mais vous en conseillez la lecture, pour information.

Pour notre part, le seul véritable défaut que nous ayons trouvé sur notre cabriolet 4-cylindres, c'est sa direction trop démultipliée. Ce n'est décidément pas un grand reproche ; ce qui en soit, est une surprise... ■

Dominique Pascal



LA PEUGEOT 504 FACE À SES CONCURRENTS *

Marque	Type	Prix en francs	Puissance en ch	Vitesse maxi en km/h
Alfa Romeo	GTV 2000	47 570	121	194
BMW	630 CSi	123 700	200	215
Chevrolet	Corvette	-	183	200
Jaguar	XJ-S	131 235	289	240
Fiat	130 Coupé	26 320	165	190
Ford	Capri 2300 S	38 410	108	178
Lamborghini	Countach	250 000	375	300
Lancia	Beta Monte-Carlo	61 980	120	190
Matra	Bagheera S	43 100	84	185
Citroën	2 CV	13 220	24	102

* et à quelques autres, chiffres relevés en 1977.

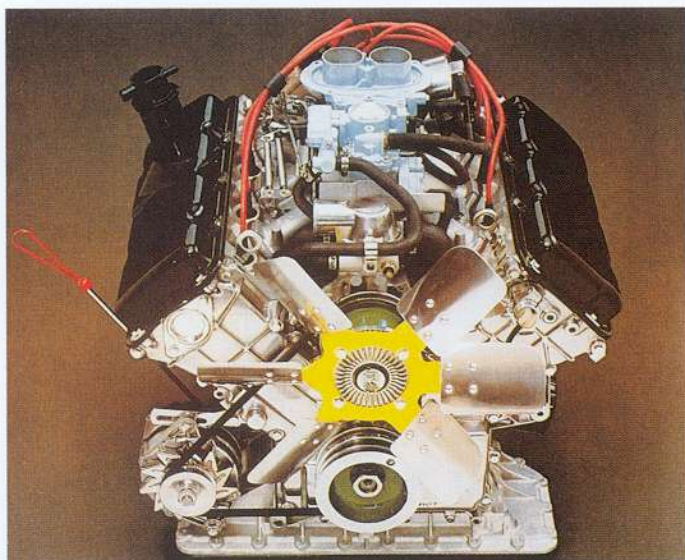


Si l'on se réfère aux statistiques diffusées par la Banque de France, le prix d'achat de ce Cabriolet, qui était en 1970 de 24 130 F, équivaldrait aujourd'hui à 132 000 F. En suivant le même barème, le Coupé V6 vendu 90 000 F en 1980, donc 10 ans plus tard, vaudrait aujourd'hui 192 000 F.

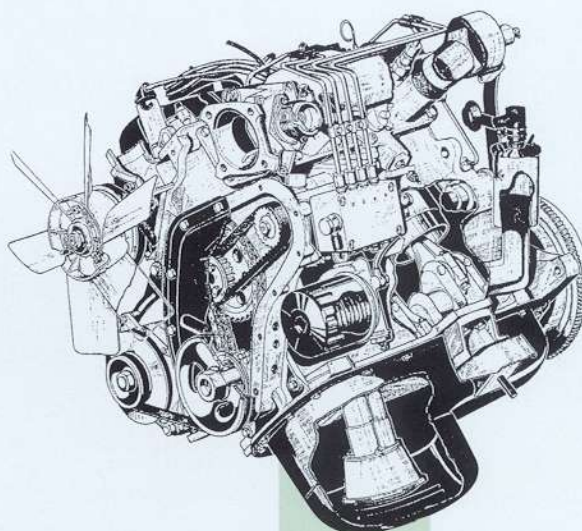
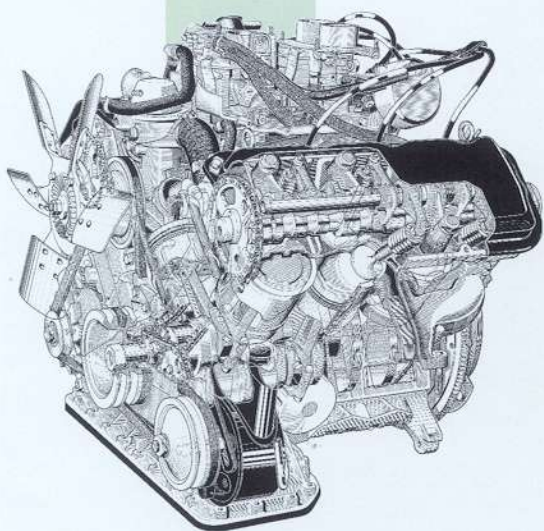
CE QUI CHANGE DU 4 AU 6 CYLINDRES

	4 cylindres/ injection	6 cylindres/ carbus	6 cylindres/ injection
Type moteur	XN2	ZM	
Alimentation	injection Kugelfischer	1 carburateur simple simple corps + 1 carbu double corps Solex	injection Bosch K-Jetronic
Cylindrée	1971 cm ³	2664 cm ³	
Puissance	*106 ch à 5200 tr/mn	136 ch à 5750 tr/mn	144 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	17,2 mkg à 3000 tr/mn	16,2 mkg à 3000 tr/mn	22,1 mkg à 3000 tr/mn

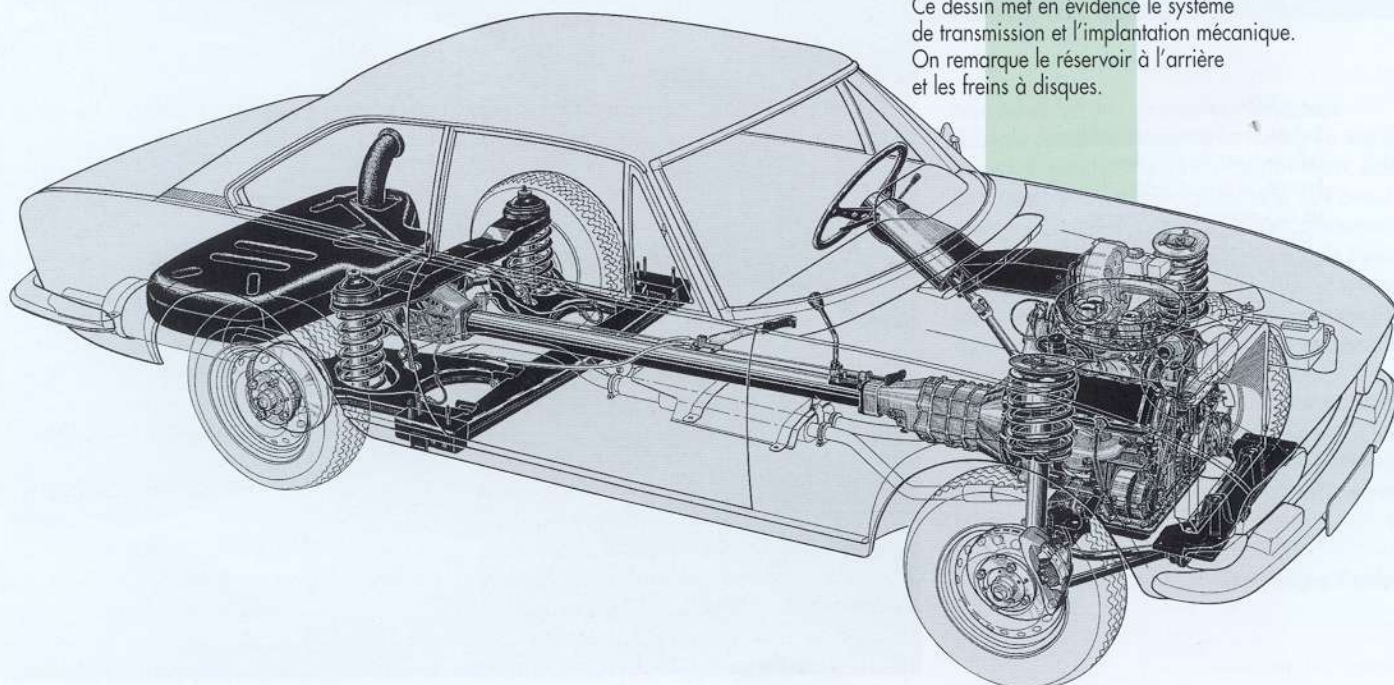
* toutes puissances et couples exprimés en DIN.



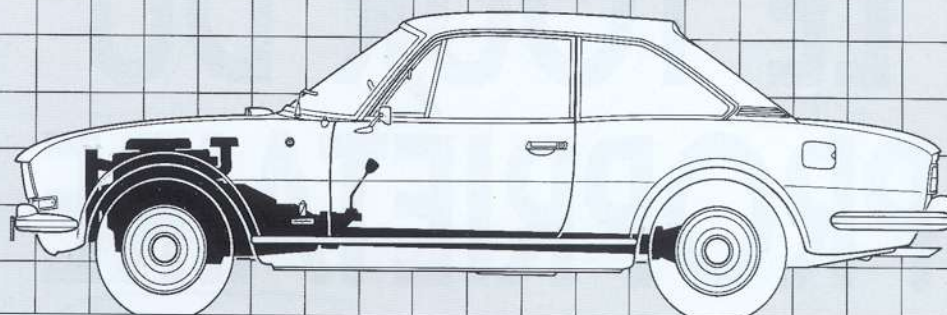
Ci-dessus et ci-dessous le moteur 6-cylindres PRV tel qu'il se présente sous le capot des 504 C et C. Ici deux versions carburateurs.



Ci-dessus, le moteur 4-cylindres à injection, et en bas, une vue « fantôme » du Coupé V6. Ce dessin met en évidence le système de transmission et l'implantation mécanique. On remarque le réservoir à l'arrière et les freins à disques.

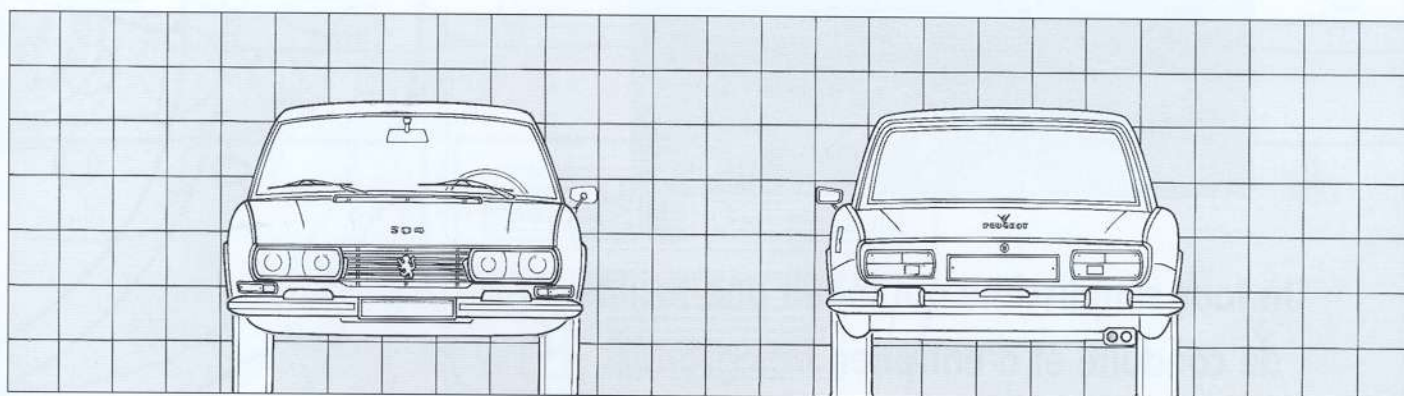


AUTO COLLECTION N° 52



Un carré = 25 cm de côté

6 m 5 m 4 m 3 m 2 m 1 m 0 m



LA PEUGEOT 504 CABRIOLET V6 EN CHIFFRES *

MOTEUR

Type/emplacement : 6 cylindres en V/longitudinal avant.

Matériau bloc/culasse : alliage léger/alliage léger.

Alésage x course : 88 x 73 mm.

Cylindrée : 2664 cm³.

Rapport volumétrique : 8,65 : 1.

Puissance maximum : 150 ch à 5750 tr/mn (SAE) ; 136 ch (DIN).

Puissance spécifique : 56,3 ch/l (SAE) ; 51 ch/l (DIN).

Couple maximum : 22,5 mkg à 3500 tr/mn (SAE).

Distribution : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres.

Rapport poids/puissance : 9,3 kg/ch (cabriolet) ; 9,5 kg/ch (coupé).

Vilebrequin : à 4 paliers.

Refroidissement : pompe à eau centrifuge et bocal d'expansion.

Lubrification : carter humide.

Alimentation : carburateur Solex 35 CEEL.

Allumage : électronique Schlumberger Altronic M80.

Ordre d'allumage : 1-5-3-6-2-4.

Bougies : Champion BN9Y à siège conique.

Équipement électrique : batterie 45 Ah/alternateur triphasé 750W.

Puissance fiscale : 15 cv.

TRANSMISSION

Mode : aux roues arrière.

Embrayage : à diaphragme LUK T 235.

Type de boîte : manuelle.

Nombre de rapports : 4.

Autobloquant : non.

Rapport final : 10 x37.

Vitesse théorique en 4^e pour 1000 tours : 31,29 km/h.

CHÂSSIS

Type et structure : coque autoprotante en acier.

Suspension avant : type Mac pherson à roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs, amortisseurs télescopiques.

Suspension arrière : type bras tirés à roues indépendantes avec pont

arrière suspendu.

Freins avant : à disques ventilés Girling Ø 273 mm.

Freins arrière : à disques girling Ø 273 mm.

Surface totale de freinage : 2828 cm².

Frein à main : aux roues arrière, par câbles, avec réglage automatique.

Assistance de freinage : par Master-Vac.

Direction : à crémaillère et colonne à cardan. Assistance SAGINAW.

Démultiplication : 1/17.

Rayon de braquage : 5,31 m.

Roues : 51/2 J 14.

Pneumatiques : 175HR14 (175x355) Michelin XAS.

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS

Longueur : 4,36 m.

Largeur : 1,70 m.

Hauteur : 1,36 m (cabriolet) ; 1,347 m (coupé).

Empattement : 2,55 m.

Voie avant : 1,49 m.

Voie arrière : 1,43 m.

Garde au sol : 0,16 m.

Poids à vide : 1 270 kg (cabriolet) ; 1300 kg (coupé).

Volume du coffre : 232 dm³ (cabriolet) / 239 dm³ (coupé).

Rapport poids/puissance : 9,6 kg/ch (DIN).

Capacité du réservoir : 84 dm³.

Capacité en huile : 6 dm³.

Capacité en eau : 10,3 dm³.

RÉGLAGES

Distribution :

Avance ouverture admission : 9°/7°.

Retard fermeture admission : 45°/43°.

Avance ouverture échappement : 45°/43°.

Retard fermeture échappement : 9°/7°.

Carrossage : 0°30' ± 30'.

Chasse : 2°40' ± 30'.

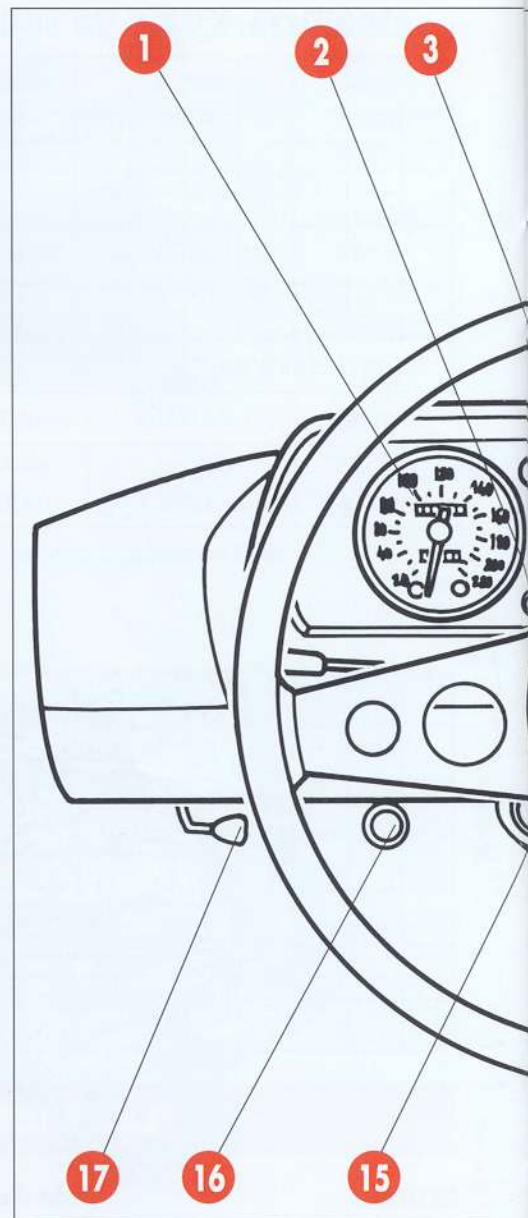
Pincement : 3 ± 1 mm.

* données septembre 1974

LE TOUR DU PROPRIETAIRE

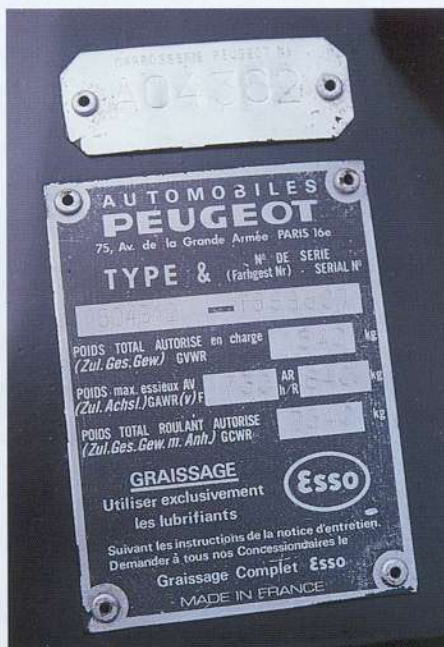


Un tour simplissime qui induit une facilité de conduite et d'entretien très grande. Le volant, les pédales, le bouchon de remplissage de carburant, même si on ne les décrirait pas, vous sauriez à quoi ça sert...



IDENTIFICATION

La plaque du constructeur portant les références de la voiture est placée à l'avant droit, sur le passage de roue. Devant elle, est frappé dans la carrosserie, le N° dans la série du type, et sur le carter, en dessous des injecteurs, le numéro du moteur.

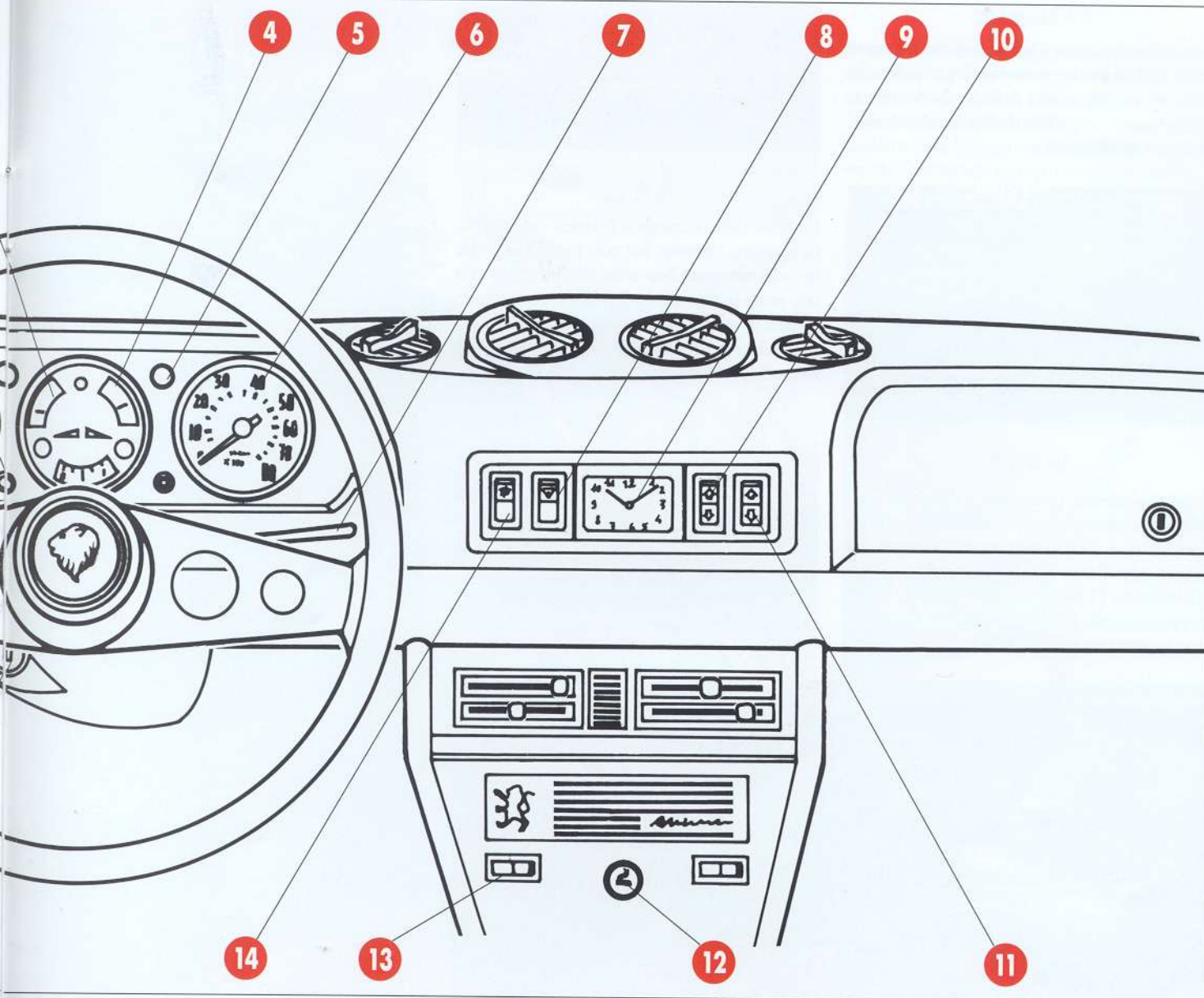


CARBURANT

On peut lire dans la notice datée 1/69 que : « en raison du rapport volumétrique élevé du moteur, seul le Supercarburant (indice d'octane minimum 95 RM) doit être utilisé. »

On trouve la trappe de remplissage du carburant sur l'aile arrière gauche de la voiture.





BOÎTE DE VITESSES

Elle est à 4 rapports plus la marche arrière sur tous les modèles sauf les derniers 4 et 6-cylindres qui possèdent une boîte à 5 rapports. L'option boîte automatique a, elle aussi, sa commande « au plancher », du moins sur le tunnel central (ci-dessous). La capacité en huile de la boîte manuelle est de 1,8 litres et celle de la boîte automatique est de 5,2 litres. Prévoir de vérifier le niveau tous les 7 500 km, et d'en faire la vidange tous les 30 000 km, dit la notice.



- 1- Compteur de vitesse.
- 2- mise à zéro du compteur journalier.
- 3- voltmètre
- 4- température d'eau
- 5- témoin de freins
- 6- compte-tours
- 7- manette des clignotants
- 8- signal de détresse
- 9- montre de bord
- 10- emplacement pour interrupteur supplémentaire
- 11- commande de lève-vitre de la porte droite
- 12- allume-cigares
- 13- interrupteur de vitre arrière chauffante
- 14- commande de lève-vitre de la porte gauche
- 16- commande d'ouverture du capot
- 17- commande de la buse d'aération sous planche de bord

A gauche, le levier de la boîte de vitesses automatique du millésime 1974. Ci-contre, le levier de la boîte manuelle des derniers modèles à 5 vitesses.

GRAISSAGE

Il y a encore des points à graisser très régulièrement sur les 504. Ils sont au nombre de 6 : pivots de fusée droite et gauche, rotules du levier de connexion droite et gauche, crémaillère de direction et roulement de l'arbre de transmission.



PORTES

On trouve trois commandes à l'intérieur des portières. La première, chromée, sert pour ouvrir, la seconde (en noir) commande l'ouverture des déflecteurs et la plus petite commande, le verrouillage de l'intérieur. De plus, comme les vitres latérales sont commandées électriquement, une manivelle de secours est prévue en cas de panne du système électrique.



MOTEUR

Le carnet d'entretien précise que : « l'apport d'huile entre deux vidanges est une opération normale d'entretien à effectuer en tenant compte des limites constituées par le méplat de la jauge cylindrique ». L'Esso Extra Motor Oil 20 W/30/40 est recommandée. La cartouche de filtre à huile doit être changée tous les 10 000 km.



BATTERIE

Elle est située sous le capot-moteur sur la partie gauche. Un robinet de batterie permet de la couper pour des séjours prolongés au garage. Penser toujours à remettre la montre à l'heure après avoir rebranché la batterie.





SIÈGES

Ils peuvent être réglés à la position la plus favorable, d'avant en arrière sur glissières et le dossier est inclinable également. De plus, pour accéder aux places arrière, le dossier des sièges avant s'incline. Ci-dessous, la banquette arrière qui est bien plus que du « dépannage », et qui reçoit deux adultes.



LAVE-VITRE

Les premiers 504 coupés et cabriolets sont équipés de lave-vitre commandés par une pédale au pied gauche. Le bocal du lave-vitre se trouve sous le capot. Les dernières 504 V6 auront un lave-vitre électrique.



VENTILATEUR

Le moteur est équipé d'un ventilateur débrayable dont la mise en route est automatique, dépendant de la température du liquide de refroidissement, elle doit s'effectuer entre 80 et 90°.



PNEUS

La recommandation Peugeot pour le gonflage des pneumatiques (en kg/cm²) est la suivante : Michelin XAS, 1,5 à l'avant pour le coupé et le cabriolet, et 1,8 à l'arrière pour le coupé et 1,6 pour le cabriolet.

Dunlop SP Sport, 1,7 à l'avant et 2 kg à l'arrière. Kleber V10 GT, 1,6 à l'avant, 1,9 à l'arrière. Ces deux dernières marques ne sont montées que sur les coupés.

Les Michelin TRX 190/65 HR 390 montés sur les cabriolets 6-cylindres doivent être gonflés à 1,4 à l'avant et 1,8 à l'arrière. Notons que pour rouler à des vitesses élevées, il vaut mieux gonfler de 0,3 bar en plus.



REINE D'AFRIQUE

Après les succès répétés des berlines 504 en terre africaine, la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt ont été marqués du sceau des coupés V6 de compétition usine. Bref rappel de ces événements sportifs notoires.



Rallye du Bandama 1977, neuvième édition, Mäkinen au départ. Cette année-là, 4 coupés V6 Groupe 4 étaient au départ, mais la chance ne sera pas au rendez-vous, Mäkinen sortira de la piste, Nicolas cassera son moteur, Pescarolo et Mäkinen abandonneront également.



Onzième Rallye du Bandama, 1979. La victoire, cette année-là, reviendra à la Mercedes de Mikkola. Il succédait à Jean-Pierre Nicolas qui avait remporté l'épreuve sur 504 Coupé en 1978.



Douzième Rallye du Bandama, rebaptisé Côte d'Ivoire, décembre 1980. La voiture d'Ambrosino et Bureau qui terminent l'épreuve à la 3^e place au classement général, précèdent Lefebvre-Delferrier, 8^e.



Alors que Peugeot avait été vainqueur en décembre 1976 de la 8^e édition du Rallye du Bandama, avec Makinen et Liddon, l'expédition suivante, en 1977, se soldera par un échec. Ici la voiture de Henri Pescarolo, déjà bien endommagée à la suite d'un tonneau, et qui ne finira pas cette épreuve de longue haleine.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES 504 COUPÉS EN AFRIQUE*

Entre l'Afrique et Peugeot, cela a toujours été une histoire d'amour. La robustesse, la simplicité des mécaniques Peugeot ont séduit de nombreux pays de ce continent en constant développement. Et, pour entretenir la « flamme », Peugeot a su, au travers de ses 203, 403, 404, 504, 205 et 405, remporter des courses et faire rêver tout un continent. Voici réunis quelques résultats des Coupé 504 en Afrique, où l'on remarque les victoires au Safari et au Bandama. Et où l'on voit ces superbes Groupe 4 qui, en 1980, reçurent des élargisseurs d'ailes et des jantes Minilite. Signalons que certaines de ces voitures, après le retrait de Peugeot furent rachetés par des privés qui effectuèrent le championnat africain (Alain Ambrosino) ou participèrent à des épreuves aux États-Unis (Ginny Reese).

**Merci à Philippe Carles pour ses éclaircissements sur les rallyes africains qu'il connaît parfaitement.*



Comme la berline, et encore mieux, le coupé a su déjouer les pièges africains et s'imposer à plusieurs reprises.

LES GRANDES DATES DU COUPE V6 GROUPE 4

1976 : Rallye du Bandama	Makinen-Liddon 1 ^{er}
1978 : Safari Rally	Nicolas-Lefebvre 1 ^{er} ; Lampinen-Liddon 5 ^e
Rallye du Bandama	Nicolas-Gamet 1 ^{er} ; Makinen-Todt 2 ^e ; Lampinen-Aho 4 ^e ; Assef-Burelle 8 ^e
1979 : Rallye du Bandama	Ambrosino-Schneck 6 ^e
1980 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Le Saux 1 ^{er} ; Jivé-Grassot 3 ^e ; Goens-Collignon 4 ^e
Rallye de Côte d'Ivoire	Ambrosino-Bureau 3 ^e ; Lefebvre-Delferrier 8 ^e
1981 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Delferrier 1 ^{er} ;
Safari Rally	Lefebvre-Delferrier 1 ^{er}
Rallye de Côte d'Ivoire	Fréguelin-Todt 5 ^e ; Ambrosino-le Saux 6 ^e ; Durieu-Tastet 8 ^e
1982 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Le Saux 1 ^{er}



Jean-Pierre Nicolas au passage d'un gué lors du Safari Rally en 1978. Associé à Jean-Claude Lefebvre, il remportera cette épreuve. Lampinen et Liddon, également sur Coupé 504 termineront cet éprouvant rallye Africain à la 5^e place.



Le Rallye Codasur 1980, organisé en Argentine, a vu la victoire de Walter Röhrl sur Fiat 131 Abarth. Trois Peugeot 504 Coupé étaient au départ aux mains de Timo Makinen-Jean Todt, Jean-Claude Lefebvre-Christian Delferrier et Garro-Del Buono. Lefebvre terminera 5^e.



Peugeot effectuait au Rallye d'Acropole 1980, un retour en championnat du monde des rallyes. Makinen et Todt finissaient à la 10^e place cette épreuve. L'équipage Lefebvre-Delferrier fut « rapide mais malchanceux », comme on put le lire dans le compte rendu de Sport Auto.