

Rétro passion

RÉTROMOBILE 2000

Nouveau succès



EXCEPTION

Une Cadillac en or



DOSSIER 2

Les berlines
Peugeot 504

COLLECTION

Les mascottes

DOSSIER 1

TRIUMPH

SPITFIRE MK III



M 1437 - 115 - 25,00 F



PEUGEOT 504 GL BERLINE 1975

Une certaine indépendance

Tous les grands constructeurs français, qui se battent avec des produits d'une définition très proche, gardent pourtant – heureusement! – des spécificités bien cernées par le grand public. C'est notamment le cas de Peugeot, spécialiste incontesté de la robuste berline familiale un brin conservatrice. Car l'amateur de la marque de Sochaux n'apprécie guère se faire remarquer : il ne veut pas de hayon comme chez Renault ou d'hydraulique cher à Citroën ! En revanche, il est exigeant sur le style, la fiabilité et le confort de son auto. Trois qualités que la 504 a su préserver au fil des décennies, reprenant glorieusement le flambeau des solides 403 et 404...

Texte et photos : David Lamboley

504 PEUGEOT





Attention, un amateur de Peugeot n'est pas un Citroëniste ! et il ne faut surtout pas le choquer ni le dérouter par la technologie... Renault s'y est pourtant risqué avec succès en adoptant une carrosserie « semi-break » à hayon pour son haut de gamme R16 (1965), et Citroën a persévéré avec sa suspension hydropneumatique et ses formes futuristes. Mais Peugeot reste le plus conservateur des fabricants d'automobiles français.

Le Lion se soigne malgré tout grâce à la 204 dès 1965 en adoptant pêle-mêle traction avant, moteur transversal avec utilisation massive de l'alliage, arbre à cames en tête, quatre roues indépendantes... Un vrai succès. Alors, pas si conservateurs que cela les Peugeotistes ? La 204 reste un cas à part : voiture d'entrée de gamme, positionnée sur un tout nouveau créneau qu'est la voiture moyenne, elle a su faire venir à elle de nouveaux clients. Néanmoins, pas touche au haut de gamme ! Pour plaire, la marque doit rester dans la lignée stéréotypée « propulsion/pont rigide/quatre en ligne » des 403 et 404. Et de fait...

Le fisc, c'est chic

Succéder à la 404 n'est pas gagné d'avance. Pour Peugeot par contre, il suffit juste de proposer une moture plus évoluée et de « transvaser » les fidèles possesseurs de cette auto née en mai 1960. Les acquéreurs étant déjà là, y'a plus qu'à ! La gamme du constructeur de Sochaux offre un trait particulier : elle évolue

avec sa clientèle. 203, 403, 404... l'acheteur potentiel de la nouvelle grande Peugeot est forcément un habitué, changeant de monture en même temps qu'il monte en gamme. Il est facile de définir ce cheminement par la taxation des modèles par le fisc : depuis la 203 jusqu'à la nouvelle 504, la puissance fiscale passe de sept à dix chevaux ! Le bonhomme en question, plus âgé, doit être plus riche...



Lors de sa présentation, fin 1968, la 504 était le haut de gamme du constructeur. Un rôle que la 604 a tenu à partir de 1975.

Gain de temps pour le constructeur : ne pas partir d'une feuille blanche. Maître Pininfarina (qui officie pour Peugeot depuis le milieu des années cinquante avec la 403) et son style sont-ils ainsi de nouveau requis. Présentée au public en octobre 1968 au Salon de Paris, la nouvelle lionne – la 504 – adopte une allure moderne et dynamique, avec une face avant très agressive, et un coffre arrière décrochant et plongeant, plutôt à la mode chez les françaises à la fin des années soixante (voir la R12...). Les phares, quant à eux, après la forme oblongue adoptée par la 204, continuent leur mutation vers une forme parallépipédique qui « fronce les sourcils ». Il en résulte un regard résolument fonceur et décidé ; un trait longtemps décliné, encore présent sur les Peugeot d'aujourd'hui.

Modernité bien ordonnée...

Toute la partie mécanique dérive de celle de la 404, dont les blocs moteur quatre cylindres passent, en version essence, de 1618 à 1796 cm³ par augmentation de la course (de 73 à 81 mm). Pour que le capot plonge encore plus,

Les optiques agressives inspireront un grand nombre de produits maison jusqu'à nos jours. L'arrière reçoit un traitement plus doux, avec des feux en forme de parenthèses.



La 504, une voiture de pépé? Ne vous fiez pas à la plaque de police, cette Peugeot développe plus de 90 chevaux grâce à un carburateur double corps.

le bloc est incliné à 45 degrés, méthode qu'avait déjà adoptée la 404 (avec une inclinaison de 20 degrés seulement). Le Diesel XD 90 (dont on parlera plus loin) se contente d'un angle de 20 degrés. La puissance fait un bond significatif sur les deux modèles d'abord proposés : 87 chevaux SAE pour la version à carburateur (contre 80 pour la 404) et 103 chevaux SAE pour la version à injection (contre 95). Élément désormais indispensable, une boîte automa-

tique ZF est disponible en option. Un équipement que sa concurrente directe, la R16, adoptera en mars 1969.

Quelques mois plus tard, la gamme est complétée par un coupé et un cabriolet, puis, en octobre 1970, par une version Diesel. Le moteur de celle-ci provient de la fourgonnette J7 (2 112 cm³, 75 ch SAE) et non de la 404, à la différence de la nouvelle version Diesel break apparue au printemps 1971 (1 948 cm³, 63 chevaux SAE). Cette gamme, fort complète, connaît vite un très grand succès et les berlines sont rapidement appréciées tant pour leurs qualités dynamiques que leur excellente tenue de

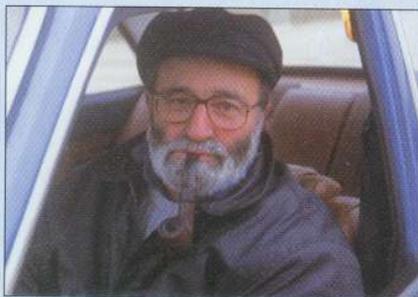
route ou leur freinage puissant. Deux points qui s'expliquent aisément... En effet, la Peugeot 504 adopte – c'est une surprise – des roues arrière indépendantes, ainsi que quatre freins à disque assistés. Des caractéristiques « modernes » alliées à un très bon confort, et surtout, surtout... à la fiabilité et la robustesse.

Y'a bon Pigeot!

À l'époque, aucun autre constructeur ne peut se prévaloir d'une telle réputation, notamment sur le continent africain. Pour Peugeot en effet l'Afrique est un marché au potentiel évident. Signe des temps, les marques japonaises, Toyota

L'avis du propriétaire

Jeune retraité, Henri Montant roule depuis plus de trente ans avec des 403 et 404 : « En trouvant cette 504 bien entretenue, j'ai réalisé un saut technologique majeur dans la modernité! J'aime ces vieilles Peugeot pour une raison très simple : elles ne tombent pas en panne, ne vous laissent jamais en rade sur la route et les gendarmes vous regardent avec une sympathie nostalgique. La 504 est du même tonneau que la 403, fiable. » Au sujet de la 406, Henri confie : « J'en achèterai une dans trente ans, quand elle aura fait ses preuves! »



Le tableau de bord ne choquerait pas un possesseur de 404 : les trois cadrans sont toujours là, mais le volant est nouveau et le moyeu « capitonné ». Le levier de vitesses au plancher est une option.



en tête, ont pris le relai depuis le milieu des années quatre-vingt, dépassant en fiabilité les produits de chez nous. Mais ceci est une autre histoire... Plus que n'importe quel discours, l'engagement dans les rallyes cassants et difficiles – comme l'East African Safari, d'ailleurs remportée par une 404 injection en 1968 – reflète les qualités des voitures de la firme.

La 504 berline n'échappe pas à la règle et gagne notamment le rallye du Bandama en 1974 et 1975, le Safari rallye en 1975, le rallye du Maroc en 1975 et 1976... Rien de tel qu'une moisson de victoires pour entretenir une réputation méritée. L'Afrique a définitivement adopté le Lion. Les versions break, familiale et pick-up n'y sont pas étrangers, ce dernier continuant d'être délivré en France longtemps après l'arrêt de la production des berlines.

Qu'en est-il, justement, des évolutions de la version à quatre portes? Mieux vaut être fin connaisseur de la 504 pour déterminer les millésimes, car les différences sont minimes. Quelques détails mis à part, les motorisations et le style resteront inchangés jusqu'à la fin de sa production en France, en 1983.

Elle fait le pont...

Survolons tout de même ces menus changements : en septembre 1970, les 504 carbu et injection voient leur bloc réalésé de 4 mm (alésage x course : 88 x 81), donnant 1971 cm³,

11 CV fiscaux, 98 ou 110 chevaux SAE. Pour l'année 1972, des ouïes apparaissent sur le panneau de custode. L'option levier de vitesses au plancher est disponible en option (sur injection uniquement). Avril 1973 marque une date importante : changement de dénominations (la carbu devient GL et l'injection, TI) et lancement d'une version simplifiée à pont rigide gardant l'ancien moteur 10 CV, la L.

Crise pétrolière oblige, l'heure est à l'économie : habitacle dépouillé, butoirs de pare-chocs disparus, freins à tambours à l'arrière... L'année-modèle 1975 salue l'arrivée de nouvelles jantes et de poignées de portes redessinées. La calandre évolue également en 1977, intégrant un logotype simplifié. En mai 1979, la relève se positionne : bienvenue à la 505. En France, la carrière de la 504 berline se poursuit alors en demi-teinte. Pour 1980, seule subsiste (en essence) la version simplifiée à pont rigide et carburateur L (les deux litres ne sont plus disponibles) qui change de dénomination : GR ou SR selon le degré de finition.

Les Diesel sont toujours au catalogue (GRD, SRD). L'année suivante, une version fonctionnant au GPL est incluse au tarif. En 1983, la 504 fait une dernière apparition dans le catalogue hexagonal. Une seconde carrière commence pour elle... Avec autant de qualités et une réputation en béton armé, ses terres d'exil sont nombreuses (les plus importantes

La ligne, conçue en étroite collaboration avec Pininfarina, reste très dynamique grâce à un faible porte-à-faux avant. Le dessin de la malle est particulièrement original.

sont l'Afrique et l'Argentine) et lui permettent de continuer son chemin.

La revanche de la lionne

Hé oui! Après plus de trente ans d'existence, la 504 est encore produite de nos jours, notamment au Nigeria et au Kenya pendant que l'Argentine arrêteait tout récemment sa production (fin 1999). La 504 sud-américaine ne verra pas le nouveau millénaire... La plus ancienne voiture française encore fabriquée est également la Peugeot la plus produite (derrière la 205) avec plus de 3 670 000 exemplaires sortis des chaînes!

Plusieurs spécificités caractérisent d'ailleurs ces versions « export », en particulier le modèle argentin, restylé en 1987. Au programme : boucliers avant (intégrant les clignotants) et arrière en matériau synthétique en lieu et place des pare-chocs, calandre noire à trois barrettes, disparition totale des chromes (poignées de portes, entourages des vitres, balais d'essuie-glace, rétroviseurs...), nouveaux enjoliveurs de roues en plastique et – gardons le meilleur pour la fin – refonte totale de la poupe, avec feux horizontaux mordant sur les flancs formant bandeau dans le plus pur style Alfa Romeo



Petites remarques sur le design : on constate un indéniable air de famille : optiques à ligne supérieure convergente et calandre dont la base est située en dessous des phares, nervures de capot naissant aux coins de la calandre. Quant à l'arrière... rien à voir!

Né en 1796 cm³, le bloc de la 504 fut vite réalésé pour atteindre 1971 cm³. Disponible en injection ou, comme ici, avec un carburateur, son inclinaison est spectaculaire : 45 degrés!



164, et plaque de police intégrée au bouclier. Le pick-up reprend cette définition esthétique à l'avant. La motorisation reste le 1971 cm³ à carburateur double corps ou le Diesel 2,3 l, et les trains roulants reprennent la définition de l'ancienne version française L, autrement dit pont rigide (plus économique et, en définitive, plus costaud sur les chemins difficiles) et freins arrière à tambours. La planche de bord est également spécifique (plus dépouillée) mais, surprise, la clim'est disponible en option. On a eu chaud! Pour la 504 africaine, les changements esthétiques sont du même ordre (feux, boucliers, chromes absents...), avec des formes toutefois quelque peu différentes.

Une amie de trente ans

Résumons... La 504, dessinée par Pininfarina, a été produite en France de 1968 à 1983, puis a entamé une seconde carrière sur deux continents (Afrique, où elle est toujours produite, Amérique du Sud). Elle a bénéficié de cinq carrosseries différentes : berline, break, pick-up, coupé, cabriolet. Son style dynamique inspira la production du constructeur jusqu'à nos jours. La version

carburateur a pris l'appellation GL (ou L en version simplifiée), puis GR ou SR. La version initiale à injection électromécanique Kügelfischer s'est ensuite nommée TI; c'est la version quatre portes la plus puissante (106 ch DIN, 175 km/h) et la plus recherchée des amateurs. La 504 aura été aussi élue Voiture de l'année 1969, se positionnant en concurrente des Renault 16, Citroën DS puis CX, auxquelles il manquait une version fonctionnant au gazole (sauf la CX qui l'adopte en 1975).

Elle aura été l'auto aux mille visages, tour à tour taxi parisien, taxi-brousse, limousine gouvernementale, voiture de chantier, sportive pure et dure, popu de la famille ou africaine patentée : la « Pigeot ». Une carrière exemplaire, un palmarès unique : près de 3 700 000 exemplaires produits (et ce n'est pas fini!) l'ont propulsée au rang, envié, de deuxième Peugeot la plus produite. Vous en connaissez beaucoup des comme ça? □

♥ *Remerciements à Henri Montant pour sa bonne humeur, son accueil légendaire et son chablis! (à consommer avec modération, bien sûr. Alcool au volant, danger au tournant!)*



La 504 est une propulsion rassurante, dont le comportement routier ne peut être pris en défaut sauf le mouillé. Le roulis paraît toutefois assez important à vive allure. Là, elle peut surprendre...



Fiche technique

Peugeot 504 L/GL/TI berline

Période de fabrication : de 1969 à 1983 en France – encore produite en Afrique

• Motorisation

Moteur : quatre cylindres en ligne longitudinal incliné à 45°; bloc et culasse en fonte; chemises humides; vilebrequin à cinq paliers; 1796/1971 cm³
Alésage x course (mm) : 84 x 81/88 x 81
Puissance réelle : 79/93/103 ch DIN
Alimentation : carburateur double corps/injection Kügelfischer
Refroidissement : liquide en circuit scellé par pompe et radiateur; ventilateur débrayable
Allumage : rupteur; batterie/bobine
Distribution : soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs; arbre à cames latéral commandé par chaîne

• Châssis/suspensions/freinage

Carrosserie monocoque
Suspensions :
- AV : triangle inférieur; système Mc Pherson
- AR : pont rigide ou hypoïde suspendu par bras tirés et ressorts hélicoïdaux
Freins : à disques à l'avant; à tambours à l'arrière; quatre disques; assistance par Mastervac
Direction : à crémaillère

• Transmission

Par propulsion
Boîte de vitesses : quatre rapports synchronisés + MA
Embrayage : monodisque à sec

• Poids/dimensions/performances

Poids à vide : 1 230 kg
L x l x h (m) : 4,49 x 1,69 x 1,41
Empattement (m) : 2,74
Voies AV/AR (m) : 1,42/1,36
Pneumatiques : 175 SR 14
Vitesse maxi : 155/162/175 km/h