

# RETRO VISEUR

*Essai* **LANCIA  
FULVIA ZAGATO**  
Dans l'ombre du Z



**+ La cote de  
Rétroviseur**  
La meilleure base  
pour déterminer la  
valeur de votre  
voiture de collection



*Dossier*

# PEUGEOT 504 coupé et cabriolet

La haute couture en prêt-à-porter

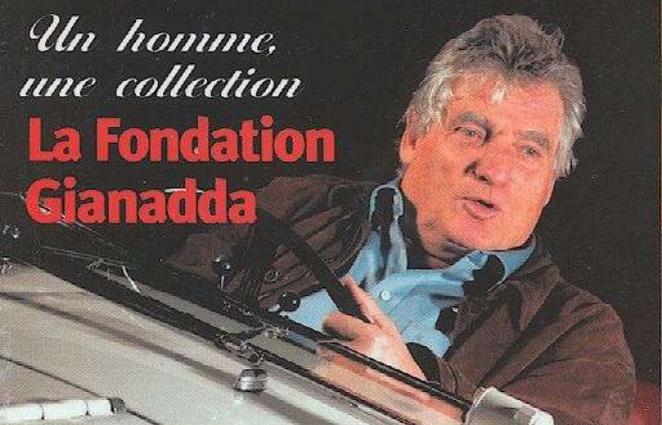
*Mais aussi*  
**GUIDE D'ACHAT**  
Renault Floride

**PATRIMOINE**  
Nissan et ses réserves

**SAGA**  
Les Spyders Maserati  
au fil du temps

**LAQUELLE CHOISIR ? Martini 1903 / Pagani Zonda 2004 : 100 ans les séparent...**

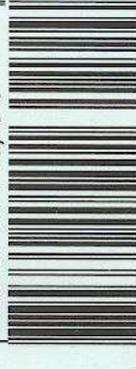
*Un homme,  
une collection*  
**La Fondation  
Gianadda**

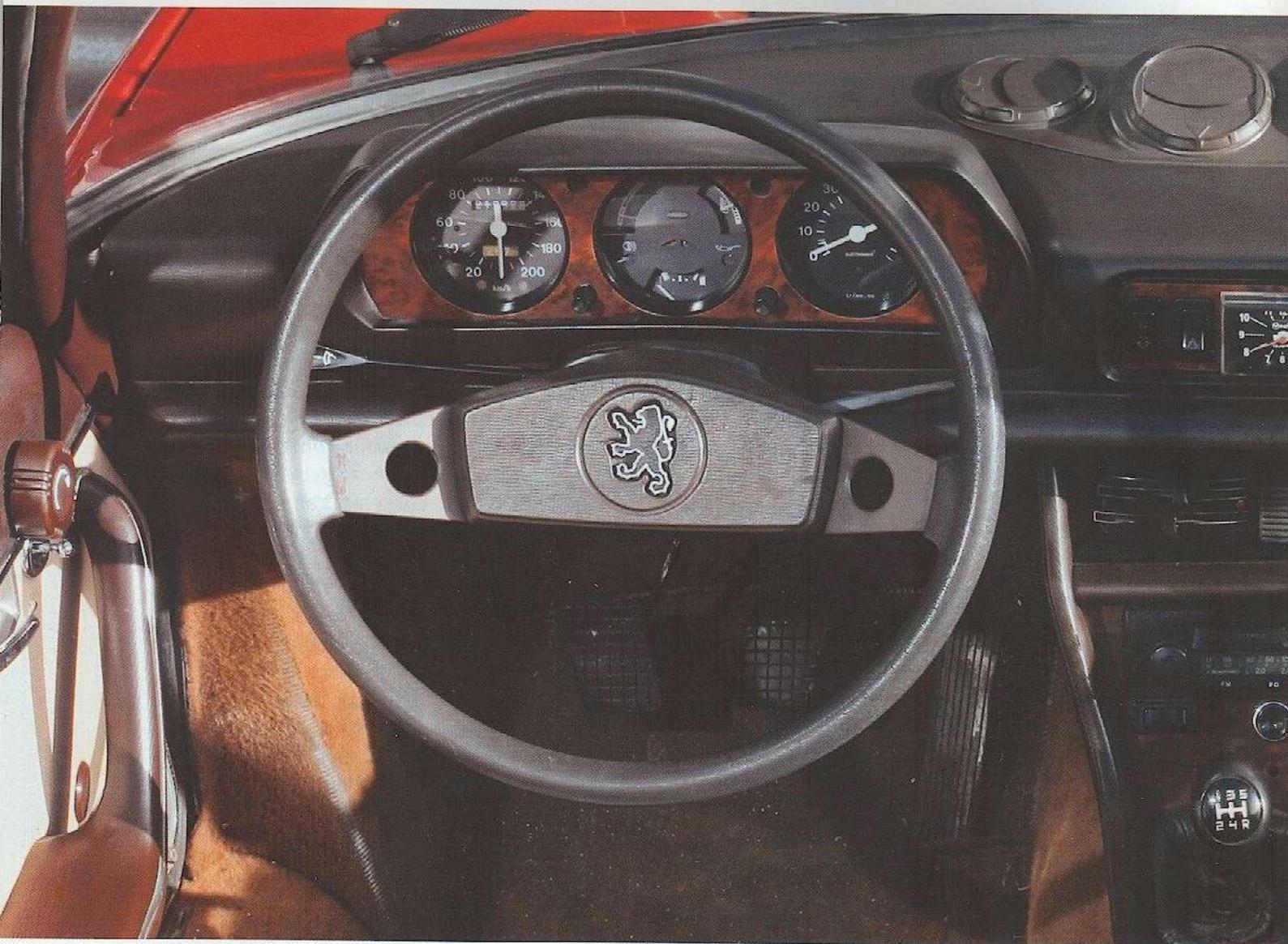


*A bout d'une*  
**UNIC U6B "SPORT" 1936**

ÉDITIONS  
**U&F**

M 03344 - 199 - F : 5,40 €





*Actu*

**12** **Rétromobile**  
*Vu par les uns et les autres*



**06** *Couverts*  
**08** *Infos*  
**135** *Abonnement*

*A bord d'une*

**26** **Unic U6B "Sport" 1936**  
*La grande inconnue*



*Essai*

**16** **Lancia Fulvia Sport Zagato**  
*Exercice de style*



*Un homme, une collection*

**32** **Périples en Helvétie (1<sup>re</sup> partie)**  
*L'automobile, entre Rodin et Chagall*



*Lieu de mémoire*

**22** **Pots de yaourt en stock**



Ce numéro comprend un encart abonnement broché entre les pages 66 et 67 pour tous les exemplaires kiosque France.

PHOTOS DE COUVERTURE :  
STÉPHANE FOULON

*Evocation*

**38** **Martini 1903/Pagani 2004**  
*La flèche et le chasseur...*





P.50 *Dossier*

# PEUGEOT 504 coupé et cabriolet

Coup de griffe en haute couture

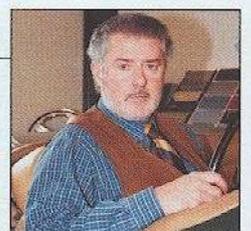
### *Galerie*

**44** Le Spyder  
chez Maserati  
*Au fil des  
araignées*



### *Pratique*

**80** Jag Parts  
*Service compris...*



### *Patrimoine*

**68** La collection  
Nissan  
*Trésors d'Orient*



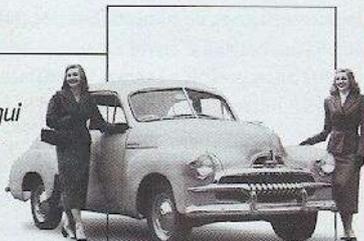
### *Guide d'achat*

**84** Renault Floride  
et Caravelle



### *Découverte*

**74** Holden  
*Ces voitures qui  
marchent sur  
la tête...*



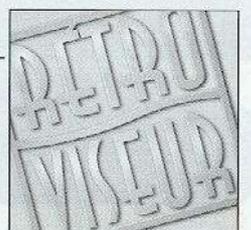
**96** *La cote*

**110** *Petites  
annonces*

**138** *Calendrier*

### *Cahier pratique*

**89** Le carnet  
d'adresses  
complet  
des spécialistes





# Peugeot 504 coupé et cabriolet

# Coup de griffe

# en haute couture

Héritiers d'une longue tradition de coupés et cabriolets haut de gamme, les dérivés latins de la Peugeot 504 demeurent, aujourd'hui encore, ses ultimes représentants. Trente ans après, le coup de griffe de Pininfarina a laissé sa marque.



UN DOSSIER PRÉPARÉ PAR  
BRUNEDI, CLAUDE BOHÈRE,  
JEAN-CLAUDE LEQUY ET  
PIERRE MOULIN  
PHOTOS : STÉPHANE  
FOULON, ARCHIVES  
RÉTROVISEUR, L'ATELIER  
DE L'ANCIENNE ET D. R.

Au volant



Technique

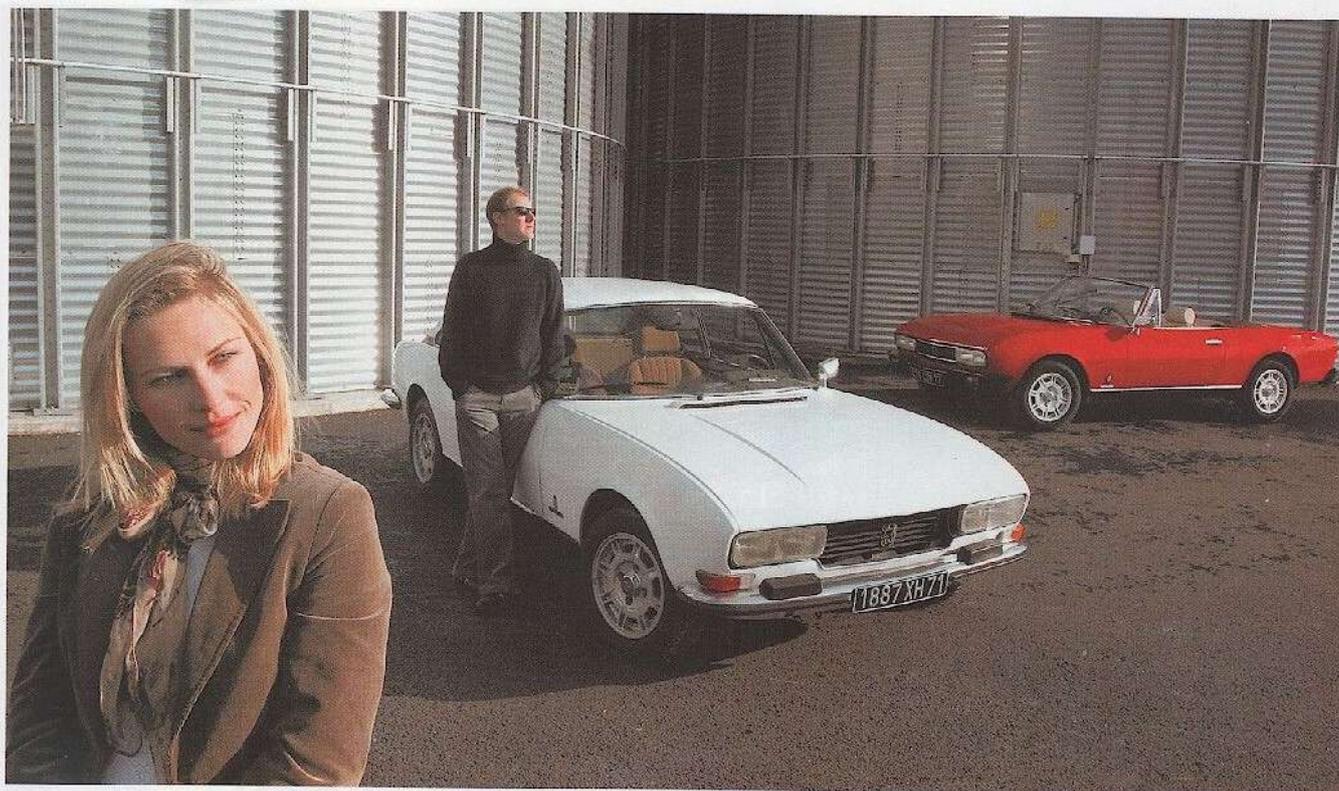


Au fil des ans



Témoins





En dehors d'une évidente similitude d'apparence, les coupé et cabriolet 504 présentent des personnalités extrêmement différentes, certains disent même complémentaires.

## Au volant

# Eloge de la polyvalence

Souvent synonymes de routières fiables et dévouées, voitures de VRP dans leurs versions Diesel, très prisées dans leur rôle traditionnel de taxi, imperturbables sur les pistes du continent africain, les 504 n'ont pas pour autant renoncé à séduire dans leurs versions les plus exclusives. Séduire et même convaincre lorsqu'on passe derrière le volant.

**R**ares sont les voitures actuelles qui accumulent autant de talents. Capable d'embarquer sept passagers adultes dans sa déclinaison familiale, reine des pistes africaines à la ville comme à l'écran, infatigable dévoreuse de bitume en motorisation Diesel, la 504 a largement mérité la reconnaissance des peugeotistes. Mais, comme toute Sochaliennne qui se respecte, on ne peut s'empêcher de la trouver un peu retenue, voire "coincée".

### Strip-tease à l'italienne

Heureusement, la bienfaitrice 504 a plus d'un tour dans son sac ! Dès sa prime jeunesse, elle se pare de deux nouvelles versions à la robe totalement inédite, à défaut de verser dans la fantaisie débridée. Si le coupé et le cabriolet ont plus qu'un air de ressemblance entre eux, rien dans leur plastique ne permet d'établir un lien quelconque avec la berline dont ils sont issus. Affichées à des tarifs qui les éloignent du tout-venant, on ne pouvait d'ailleurs en attendre moins. Plus basses, plus fines, plus élancées, elles ont perdu par la même occasion le style un peu guindé de la berline, à tel point qu'elles paraissent nettement plus larges et plus perfor-

mantes. Leur calandre un peu fade a cependant gagné en agressivité grâce aux doubles optiques qui font aisément oublier les globes impersonnels de la berline, tandis que leur profil se passe de toute nervure ou décoration superflue. La griffe de Pininfarina se révèle dans ce repli prononcé en amont des ailes arrière et ces symboliques dérives de pavillon qui donnent au coupé toute sa personnalité. A l'arrière, les premières versions arborent des feux à trois bandes parallèles dont on peut se demander s'ils n'ont pas été inspirés par ceux des premières Mustang. Sans doute considérés a posteriori comme une "fantaisie" déplacée, ils feront bientôt place à des blocs optiques rectangulaires parfaitement anonymes et passe-partout. Dommage...

Partagés entre les tentations d'un monde nouveau et un sens atavique de la retenue, les coupés et cabriolets 504 semblent décidément n'être pas du genre à se dévoiler trop facilement.

### Plus près de toi...

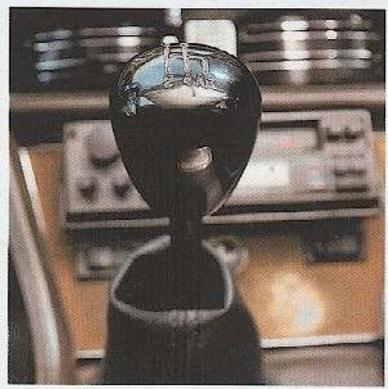
Pour mieux saisir la véritable personnalité de ces deux Peugeot, la tentation est grande d'aller jeter un coup d'œil à l'intérieur. Si vous êtes déjà imprégné du →



... Si vous êtes déjà imprégné du décor un peu froid des berlines 504, vous ne serez pas surpris en vous installant à bord du coupé ou du cabriolet. ...

Les propriétaires de cabriolets pouvaient trouver toutes sortes d'accessoires pour différencier leurs voitures de la série, notamment avec une sellerie en cuir, qui n'a curieusement jamais été proposée au catalogue, ou des inserts en bois précieux, à nouveau à la mode au cours des années 80. Les hard-tops, toujours à l'initiative d'artisans indépendants, font également partie des raretés. Par ailleurs, la finition s'est améliorée avec le temps, surtout en 1982-1983...





Nettement plus diffusés que les cabriolets, les coupés se voulaient encore plus raffinés, avec des options exclusives. Cette version, postérieure au règne absolu du V6, ne possède encore pourtant qu'une boîte à quatre rapports... A l'extérieur, les jantes en alliage léger ne sont pas d'origine : de nombreux propriétaires de 504 les ont adoptées a posteriori, pour rajeunir leur voiture et la rendre plus agressive.



## Le cabriolet Peugeot 504 et ses concurrents (1971)

Marque	PEUGEOT	BMW	CITROËN	MORGAN	TRIUMPH	VOLKSWAGEN
Modèle	504 cabr. 2 l	2002 cabr.	DS 21 ie cabr.	4/4 Tourer	Stag	1302 LS cabr.
Moteur	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne	8 cyl. en V	4 cyl. à plat
Cylindrée	1971 cm <sup>3</sup>	1990 cm <sup>3</sup>	2175 cm <sup>3</sup>	1599 cm <sup>3</sup>	2997 cm <sup>3</sup>	1584 cm <sup>3</sup>
Allimentation	injection méca.	1 carburateur	injection élect.	1 carburateur	2 carburateurs	1 carburateur
Puissance	110 ch SAE	100 ch DIN	139 ch SAE	95 ch SAE	145 ch DIN	50 ch DIN
Couple maxi	17,1 mkg	16 mkg	18,7 mkg	14,1 mkg	23,5 mkg	10,8 mkg
Transmission	4 méca. ou auto.	4 ou 5 méca. ou auto.	4 hydr. ou 5 méca.	4 méca.	4 + OD ou auto.	4 méca. ou semi-auto.
Longueur	4,36 m	4,23 m	4,86 m	3,66 m	4,42 m	4,08 m
Poids à vide	1250 kg	970 kg	1315 kg	650 kg	1200 kg	870 kg
Vitesse maxi	179 km/h	170 km/h	184 km/h	170 km/h	190 km/h	130 km/h
Prix à l'époque (F)	24 730 F	27 500 F	38 120 F	23 200 F	37 750 F	14 340 F

décor un peu froid des berlines 504, vous ne serez certainement pas surpris en vous installant à bord du coupé ou du cabriolet. L'agencement général comme les matières d'habillage font tout pour vous rappeler l'origine sochaliennne de ces "dérivés" transalpins. Les trois cadrans du tableau de bord sont sagement alignés sur un bloc en plastique d'aspect assez médiocre. Les commandes et les cadrans restent rigoureusement conformes à ceux de la berline, mais le design de la planche de bord révèle tout de même une plus grande inspiration avec sa large console centrale et son agencement plus "sportif". Il y a aussi cet étonnant accoudoir à deux poignées qui s'offre aux passagers de la banquette du coupé, sans oublier un velours de bonne facture et des places arrière dignes de ce nom. A noter encore que les vitres avant sont à commande électrique, détail qui apparaît encore comme un luxe au début des années 70 (dans la production européenne), même si la berline 504 Injection en dispose elle aussi.

●●● **Le quatre cylindres injection ronronne au premier coup de démarreur, dans un souffle bien connu des utilisateurs de 504 Ti... Les vocalises ne font pas partie de son éducation.** ●●●

### Rester sur le droit chemin

Tirillés entre leur désir de séduire et celui de ne choquer personne, on en vient à se demander quel peut être le véritable tempérament des 504 coupé et cabriolet, une fois ceux-ci lancés sur la route.

Rien de plus facile : le quatre cylindres injection ronronne au premier coup de démarreur, dans un souffle bien connu des utilisateurs de 504 Ti... Les vocalises provocantes ne font pas partie de son éducation. Quoi qu'il en soit, ses 106 chevaux annoncés confèrent déjà des performances "suffisantes" à nos deux Peugeot. D'emblée, leur comportement révèle un certain affermissement des suspensions, avec une moindre tendance au roulis. Et la direction incroyablement démultipliée de la berline, dans sa première mouture, semble avoir fait place ici à une timonerie nettement plus directe, sans doute grâce à l'empattement raccourci et à la servo-assistance montée en série sur ces versions. La conduite en apparaît d'autant plus dynamique, avec des commandes douces et précises à la fois.

L'expérience révèle ainsi un mérite majeur des Peugeot 504, encore plus sensible sur ces modèles : leur qualité de conception et de réalisation reste aujourd'hui très perceptible, bien avant que la fameuse "qualité perçue" ne soit devenue synonyme de survie pour nos constructeurs automobiles. Cette sensation vient encore renforcer l'impression générale de modernité qui s'en dégage. Le toucher des quatre freins à disques assistés demeure lui aussi parfaitement dans la note, confirmant ainsi la vocation de "grandes routières" que ces Peugeot ont cherché à imposer sur ce marché bien particulier des coupé et cabriolet de gamme haute. →



Sur la route, le cabriolet révèle une étonnante modernité de comportement, qui permet d'envisager sereinement petites balades dominicales ou voyages au long cours. Il vaudra mieux toutefois éviter les tempêtes, faute d'une étanchéité à toute épreuve...





Dans la circulation actuelle, coupé et cabriolet 504 se font toujours discrètement remarquer. Toutefois, ceux qui ont oublié leur identité précise sont de plus en plus nombreux, preuve de leur image toujours exclusive parmi les productions de Sochaux. Parmi leurs grandes qualités figure l'agrément de pouvoir transporter confortablement quatre adultes et leurs bagages, argument toujours aussi pertinent si vous souhaitez partager ce plaisir en famille.





Ci-dessus : Les propriétaires de 504 coupé et cabriolet reconnaissent volontiers que Peugeot aurait pu faire plus d'efforts pour différencier les versions signées Pininfarina du reste de la gamme. Ce sera pratiquement chose faite en fin de production, avec un tableau de bord en bois à cinq cadrans. Ci-contre : Le coupé offre naturellement plus de confort, notamment parce que plus silencieux, que le cabriolet, même si l'usager actuel d'un véhicule de collection est souvent prêt à quelques sacrifices pour rouler la tête dans les nuages.



## Le coupé Peugeot 504 V6 Ti et ses concurrents (1979)

Marque	PEUGEOT	ALPINE	LANCIA	MERCEDES	OPEL	VOLVO
Modèle	504 V6 Ti	A 310 V6	Gamma 2500	230 C	Monza 3.0 E	262 C
Moteur	6 cyl. en V	6 cyl. en V (AR)	4 cyl. à plat	4 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en V
Cylindrée	2 664 cm <sup>3</sup>	2 664 cm <sup>3</sup>	2 484 cm <sup>3</sup>	2 307 cm <sup>3</sup>	2 969 cm <sup>3</sup>	2 664 cm <sup>3</sup>
Alimentation	injection électr.	2 carburateurs	2 carburateurs	1 carburateur	injection électr.	injection électr.
Puissance	144 ch DIN	150 ch DIN	140 ch DIN	109 ch DIN	180 ch DIN	148 ch DIN
Couple maxi	22,1 mkg	20,8 mkg	21,3 mkg	18,9 mkg	24,8 mkg	20,8 mkg
Transmission	5 méca.	5 méca.	5 méca. ou auto.	4 ou 5 méca. ou auto.	4 méca. ou auto.	4 méca. ou auto.
Longueur	4,36 m	4,18 m	4,48 m	4,72 m	4,69 m	4,90 m
Poids à vide	1 335 kg	980 kg	1 270 kg	1 375 kg	1 375 kg	1 380 kg
Vitesse maxi	183 km/h	220 km/h	200 km/h	170 km/h	215 km/h	180 km/h
Prix à l'époque (F)	77 000 F	92 000 F	90 140 F	85 100 F	87 570 F	120 000 F

●●● **Le grand mérite des coupé et cabriolet 504 tient à ce sobre mélange** : une ligne haute couture intemporelle, un pragmatisme très "grande série", le tout animé par une mécanique simple, fiable et efficace. ●●●

### Double visage

Si vous souhaitez les provoquer un brin et voir ce qui se cache derrière leur caractère bourgeois, vous découvrirez aussi que la rigidité du cabriolet (lorsque sa structure est en bon état de conservation...) est plutôt satisfaisante, et que les deux versions jouent, encore et toujours, la carte du "politiquement correct". En effet, leur tendance naturelle au sous-virage incite naturellement à lever le pied à l'amorce de la courbe, faute de quoi le train arrière décrochera plus ou moins violemment. Cette réaction est en général assez facile à contrôler avec l'expérience, mais cela ne compense pas totalement l'absence de pont autobloquant... Les adeptes résolus de l'ESP (contrôle électronique de trajectoire) et de l'ASR (contrôle électronique d'antipatinage) devront donc agir avec prudence, car le comportement varie énormément suivant l'état de la route. Mais le grand mérite des coupé et cabriolet 504 tient sans doute à ce sobre mélange : une ligne haute couture intemporelle, un pragmatisme très "grande série", le tout animé par une mécanique simple, fiable et efficace.

Ces conclusions s'appliquent également aux versions V6 plus cossues et sensiblement plus musclées, qui n'ont cependant rien perdu de l'équilibre général des modèles 4 cylindres. Sur ces variantes plus ambitieuses, le tempérament se veut plus fougueux, avec des accélérations et des reprises nettement plus franches, le fa-

meux PRV s'exprimant à son aise dans cette caisse relativement légère. Les moyennes routières s'en trouvent d'autant transfigurées, la trentaine de chevaux supplémentaires promise au catalogue (s'agissant des premiers coupé et cabriolet V6 à carburateurs) étant effectivement perceptible sous le pied droit. Reste que toute velléité sportive est là encore absente du programme. Le confort et l'onctuosité bourgeoise l'emportent une fois de plus sur les sensations. Devant la pompe à essence, le V6 se rappellera tout de même à votre bon souvenir en exigeant sa juste ration de super plombé, façon très directe de bien marquer sa différence...

Plus "économe", si l'on peut dire, l'ultime coupé V6 à injection représente quant à lui un convaincant bouquet final avec ses 144 chevaux assez volontaires qui ne demandent d'ailleurs qu'à servir, tout en se montrant moins gourmands qu'avant. Le tout se laisse déguster dans un environnement intérieur nettement plus chaleureux que celui des premières versions 4 cylindres. Dommage qu'il ait fallu attendre une bonne décennie pour constater cette indéniable maturation de l'espèce...

*Tous nos remerciements à "l'Atelier de l'Ancienne" et Serge Louëdec pour la mise à disposition des deux voitures de notre séance photo, ainsi qu'à la coopérative agricole d'Esternay pour l'accès à ses locaux. Figuration : Caroline Bal et Yann Guivarch'.*



## Technique

# Sérieuses références

Pour ce qui est de leur réputation mécanique, les coupé et cabriolet Peugeot 504 profitent des qualités reconnues de la berline du même métal. En revanche, toutes leurs pièces spécifiques, à commencer par leurs éléments de carrosserie, connaissent une biodégradabilité alarmante et inversement proportionnelle à leur disponibilité...

### → CARROSSERIE

L'état de la caisse autoporteuse des coupé et cabriolet 504 est absolument décisif quant à l'achat ou au rejet d'un exemplaire. Sa sensibilité à la corrosion demeure le principal critère déterminant au moment de son acquisition, car ces voitures n'ont pratiquement pas bénéficié de traitement de protection en cours de fabrication, hormis les derniers modèles. L'inspection des arches de roues avant et arrière s'impose donc, tout comme celle des bas de caisse et des pieds de caisse qu'ils renferment. Les planchers d'habitacle et de malle sont également à vérifier, ainsi que le bac à capote et ses quatre trous d'évacuation. Les nez de capot moteur et de coffre peuvent aussi présenter de vilaines cloques dans les cas extrêmes, de même que les baies de pare-brise, et même de lunette arrière sur les coupés. Vous l'avez compris, la construction monocoque, entièrement soudée, des 504 nécessite le recours à un professionnel, et l'absence ou la rareté des éléments neufs peuvent vous entraîner vite bien loin de la valeur marchande de ces modèles.

### → MOTEUR

Le quatre cylindres s'avère plutôt robuste, acceptant volontiers de passer le cap des 300 000 km. Petit bémol : le remplacement de son joint de culasse est éminemment recommandé tous les 120 000 km, à moins que l'entartrage du circuit et la surchauffe résultante ne vous y contraignent... La version V6 possède aussi une belle réputation d'indestructibilité, malgré une certaine voracité, et son entretien est également plus coûteux et plus complexe, surtout en version à carburateurs. Les voitures équipées de l'injection sont plus agréables, mais attention aux modèles équipés du fragile allumage électronique Schlumberger, devenu introuvable. Il existe néanmoins des solutions de remplacement, dans le pire des cas... Le métissage mécanique avec des berlines de grande diffusion facilite l'approvisionnement actuel en pièces détachées.

### → TRANSMISSION

A ce chapitre, les coupé et cabriolet 504 profitent de la réputation flatteuse des berlines 504 et même

des 604, pour les modèles six cylindres. Elles ne connaissent pas de faiblesse particulière, quelles que soient les versions concernées.

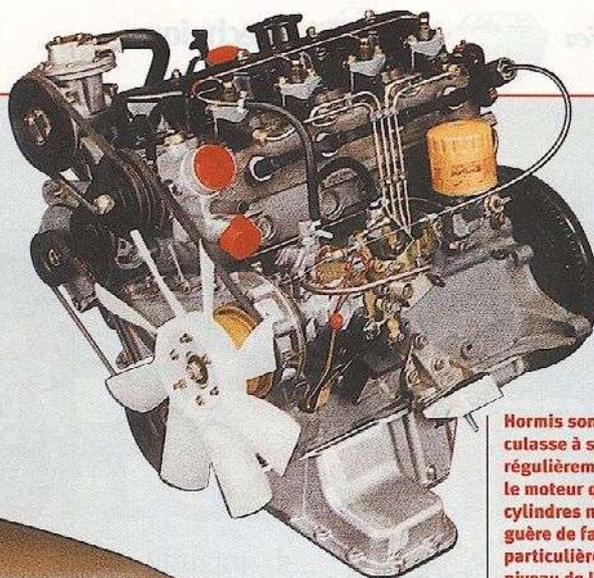
### → TRAINS ROULANTS

Les avantages de la grande série profitent encore à ces versions plus exclusives. Leur longévité est une nouvelle fois largement éprouvée, tandis

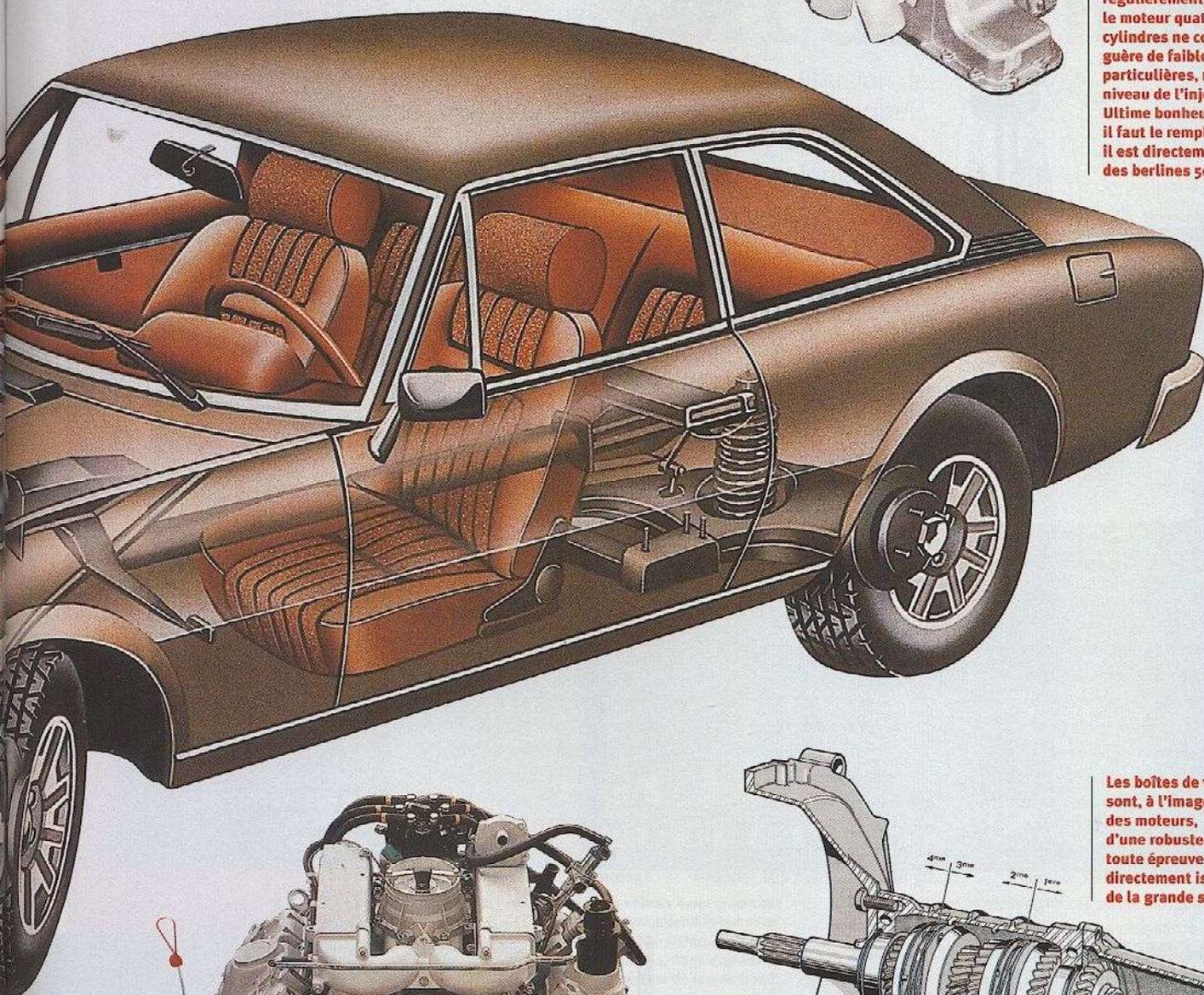
que la recherche de pièces d'usure neuves ou d'éléments complets d'occasion est largement facilitée. En cas d'immobilisation prolongée, il sera néanmoins utile de vérifier le libre fonctionnement du freinage à quatre disques. Le frein de parking réclame de son côté un réglage régulier. Pour une bonne tenue de route, l'état des silentblochs de barre stabilisatrice avant est également primordial.

Au moment de l'acquisition d'un coupé ou d'un cabriolet 504, vérifiez d'abord l'état de sa carrosserie, ensuite celui de son intérieur. Enfin, assurez-vous de la présence de tous les accessoires spécifiques : phares, feux, pare-chocs, etc.

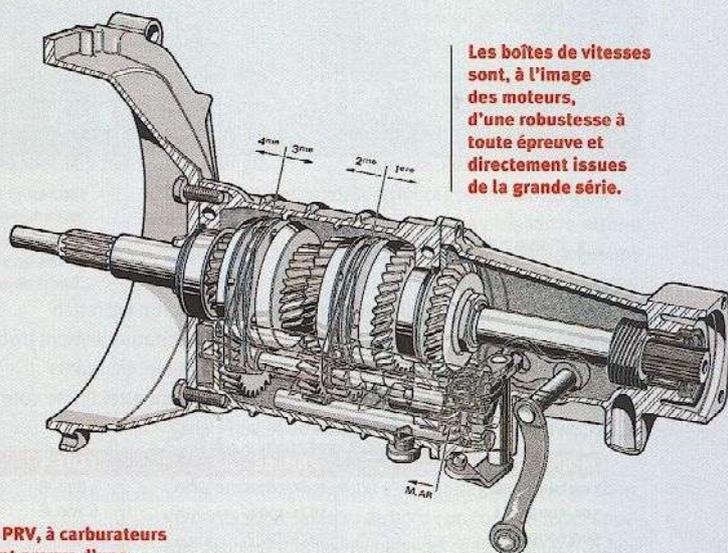
# exigées



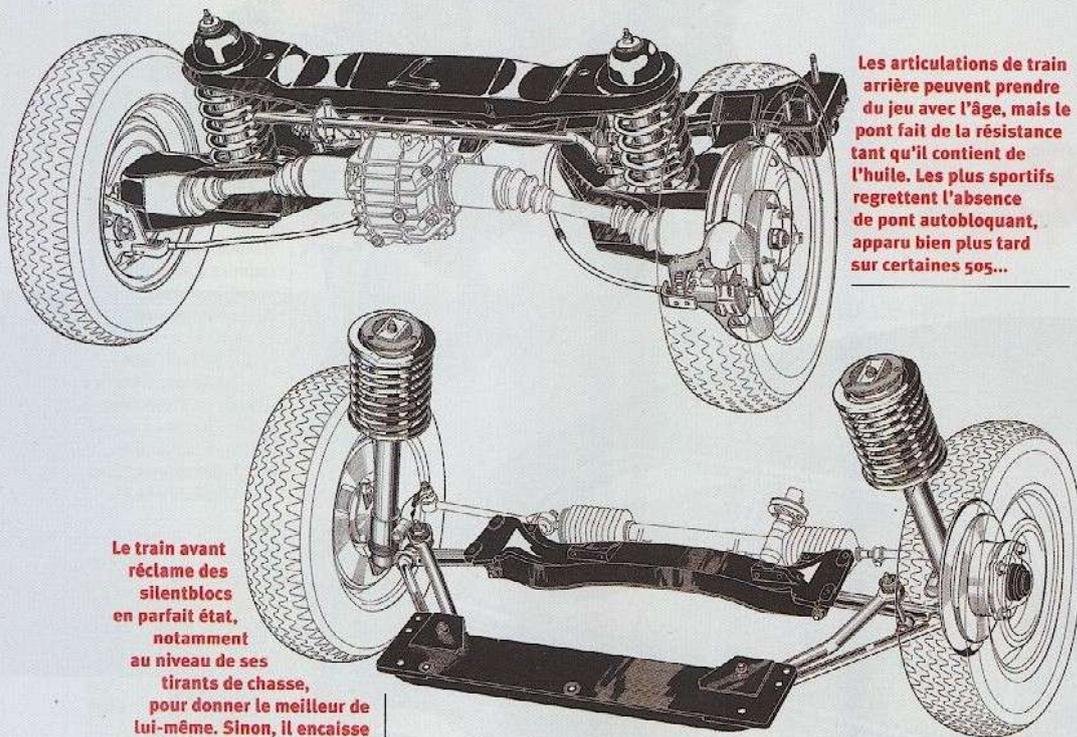
Hormis son joint de culasse à surveiller régulièrement, le moteur quatre cylindres ne connaît guère de faiblesses particulières, même au niveau de l'injection. Ultime bonheur quand il faut le remplacer, il est directement issu des berlines 504 Ti.



Les moteurs V6 PRV, à carburateurs ou à injection, font preuve d'une incroyable longévité. De plus, il existe des solutions pour limiter leur légendaire appétit.



Les boîtes de vitesses sont, à l'image des moteurs, d'une robustesse à toute épreuve et directement issues de la grande série.



Les articulations de train arrière peuvent prendre du jeu avec l'âge, mais le pont fait de la résistance tant qu'il contient de l'huile. Les plus sportifs regrettent l'absence de pont autobloquant, apparu bien plus tard sur certaines 505...

Le train avant réclame des silentblocs en parfait état, notamment au niveau de ses tirants de chasse, pour donner le meilleur de lui-même. Sinon, il encaisse tout sans broncher, même lorsqu'il n'y a plus de route !

### PIÈCES DÉTACHÉES

Pour résumer la situation, l'entretien courant d'un coupé ou d'un cabriolet 504 demeure à la fois simple et abordable. En revanche, toute remise en état approfondie peut rapidement dépasser la valeur vénale du modèle. Il est donc largement préférable d'acquérir un modèle au parcours et à l'état limpide, plutôt qu'une épave à prix d'ami, si vous

ne souhaitez pas vous embarquer dans une aventure interminable et ruineuse.

### SELLERIE-ACCESSOIRES

Les éléments utilisés sur les coupé et cabriolet 504 sont absolument spécifiques. En résumé, leur disponibilité est tributaire de stocks ou de refabrications, notamment à l'initiative des clubs. Cela signifie également que leur prix

est fonction de la rareté de l'offre... Bref, fuyez si vous découvrez une voiture dont la sellerie ou les pare-chocs ont disparu ou sont hors d'usage, parce que ces éléments sont évidemment très recherchés et peu répandus en bon état. Pour couronner le tout, la qualité des matériaux utilisés, notamment sur les tableaux de bord, ne facilite pas leur conservation. Les derniers exemplaires des années 80 sont mieux lotis également sur ce plan.

### COMBIEN ?

Toujours utilisables au quotidien, modernes et d'un entretien accessible, les coupés et cabriolets Peugeot ont naturellement trouvé leur place dans le cœur des amateurs. Derniers représentants d'une longue tradition, ils ont même pratiquement atteint une cote équivalente à leurs homologues de la série 404.

MODÈLES	ANNÉES	COTE +
504 coupé 1,8 l	1969-1970	4 800 €
504 coupé 2 l	1971-1974	6 200 €
504 coupé V6	1975-1977	5 800 €
504 coupé V6 Ti	1978-1983	7 200 €
504 coupé 4 cylindres	1978-1983	6 500 €
504 cabriolet 1,8 l	1969-1970	9 500 €
504 cabriolet 2 l	1971-1974	10 500 €
504 cabriolet V6	1975-1977	12 800 €
504 cabriolet 4 cylindres	1978-1983	11 000 €

## CARNET D'ADRESSES

### CLUBS

Les admirateurs des coupé et cabriolet 504 trouveront essentiellement deux clubs à leur disposition.

● **AMICALE 504 CC**  
BP 16, 89301 Joigny CEDEX,  
tél. 01 48 68 45 71. Internet :  
amicale504cc.com

● **L'AVENTURE PEUGEOT**  
75, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris, tél. 01 40 66 52 79. L'association émanant du constructeur, elle peut notamment fournir la documentation sur ses productions, ainsi que l'identification de ses véhicules.

### INTERNET

www.504cc.com

### SPÉCIALISTES EN PIÈCES DÉTACHÉES

● **CABRIO 2000**  
15, boulevard de Letz, 13015 Marseille,  
tél. 04 91 72 58 19. Vente de capotes.  
Internet : www.cabrio2000.com

● **ENPI**  
BP 2, 77150 Lésigny, tél. 01 60 02 07 24.  
Internet : www.enpi-retro-auto.com

● **WEST AUTO COLLECTION**  
1, rue Montreuil, 72440 Bouloire,  
tél. 02 43 63 03 59.  
Série 04 h 4, rue du Docteur-Béal,  
76780 Argueil, tél. 02 35 09 69 28.

● **DÉPANOTO**  
1, rue Giroust, 28400 Nogent-le-Rotrou,  
tél. 02 37 52 43 25.

● **NÉO RÉTRO**  
Crouzeix, 87220 Feytiat,  
tél. 05 55 48 38 58. Internet :  
www.neoretrofrance.com

● **MPB**  
10, rue de la Croix-Verte,  
27320 Nonancourt, tél. 02 32 58 19 91.

● **MELUN RÉTRO PASSION**  
60, rue Vauchèvre, 77115 Blandy-les-Tours,  
tél. 01 64 81 31 00.  
Internet : www.melun-retro-passion.com

### SPÉCIALISTES EN RESTAURATION ET ENTRETIEN

● **L'ATELIER DE L'ANCIENNE**  
2, rue Locarno, 51310 Esternay,  
tél. 03 26 42 55 30.



Au fil des ans

# Un carrossier



Toujours d'actualité, la collaboration entre Peugeot et Pininfarina remonte à la 403. Souvent décrié

pour la banalisation du style entraînée par la diffusion de projets identiques à ses différents clients, le carrossier turinois offre enfin aux cabriolets et coupés 504 une ligne exclusive, qui va leur permettre de conjuguer succès et longévité...

# sort sa griffe



cabriolet

504  
PEUGEOT

coupé

**100%** signés Pininfarina, le coupé et le cabriolet 504 apparaissent au salon de Genève en mars 1969. Leur ligne sage peut paraître fade, mais elle est rehaussée par un soin méticuleux du détail. Hormis leurs roues, tout les distingue des berlines dont elles partagent la mécanique.

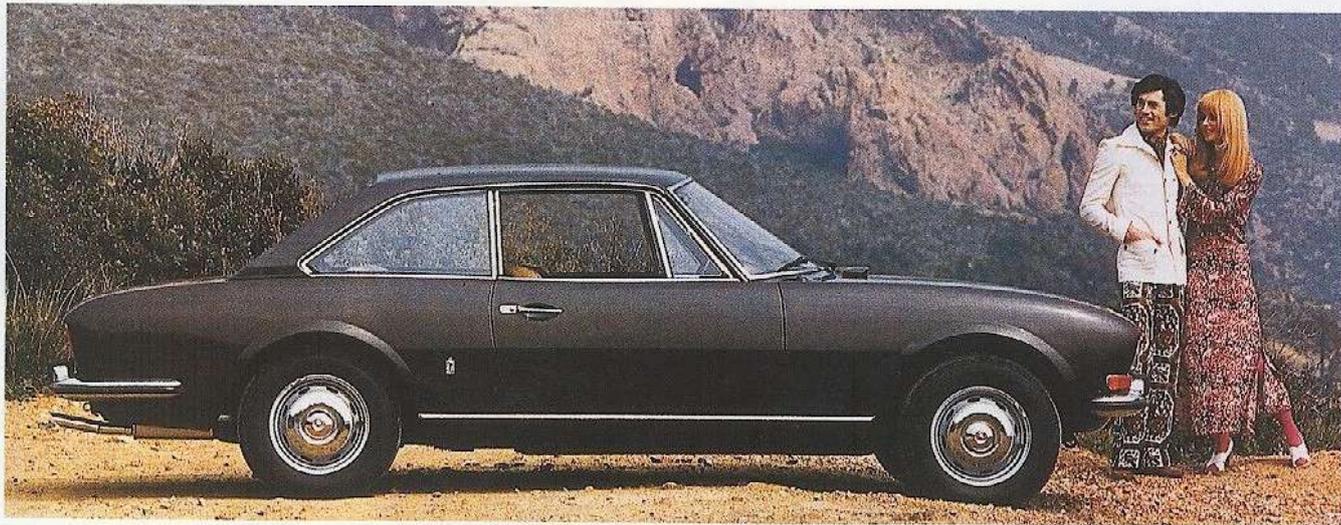
En parfaite adéquation avec l'extérieur, l'habitacle est inédit et sobre, voire même austère. Le cabriolet reçoit invariablement un intérieur noir avec des sièges recouverts de simili cuir, tandis que le coupé se pare de velours ras nettement plus séduisant. Curieusement, les sièges en cuir ne seront jamais disponibles et la seule option au catalogue est la peinture métallisée. Les lave-vitres électriques, les phares à iode, le levier de vitesses au plancher et le moteur à injection font néanmoins partie de la dotation de base de ces luxueux dérivés de la 504. Le cabriolet est vendu 23 000 F, le coupé 24 000 F, alors que la berline à injection est facturée 14 800 F.

**Dès leurs débuts dans la gamme Peugeot, la publicité insiste sur la personnalité différente des coupé et cabriolet 504, dans une ambiance proche d'un film de James Bond...**

Dès septembre 1970, la cylindrée passe de 1,8 à 2 litres par augmentation de l'alésage. La puissance atteint désormais 104 chevaux DIN et permet ainsi aux coupé et cabriolet 504 de mieux affronter leurs concurrentes. Une option apparaît simultanément au catalogue : la boîte automatique ZF à trois rapports, dont le cabriolet sera néanmoins privé à partir du millésime 1973, sauf pour l'exportation.

## Seules contre toutes

Cette première évolution s'accompagne de petits changements sur le tableau de bord : un compte-tours apparaît, reléguant la montre en son centre. Le tachymètre en profite pour faire un petit bond évocateur de 180 à 200 km/h. Quelles sont leurs concurrentes à cette période ? Aucune, en France tout du moins... Le cabriolet DS 21, en fin de carrière, facture ses services 50 % de plus, et Chapron propose son "Le Léman" à plus du double du prix d'un coupé 504 ! Chez nos →

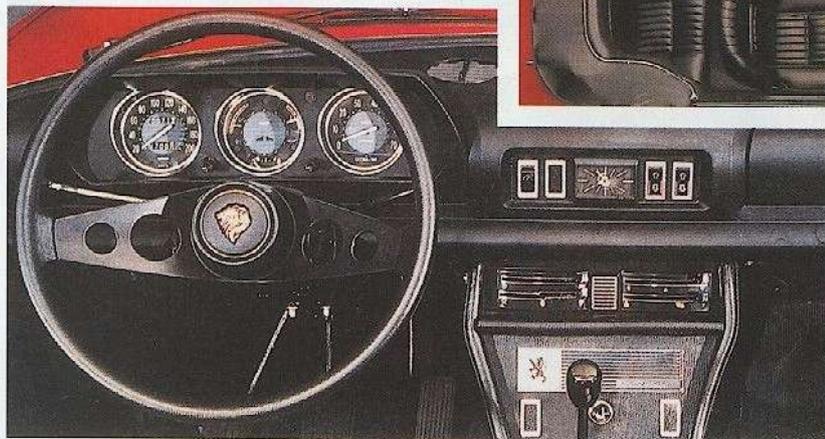


voisins, seuls les coupé Audi 100 et BMW 2002 coach et cabriolet affichent des performances et des tarifs comparables, de même que le très emblématique coupé Alfa Romeo 1750 GT Veloce, signé Bertone.

L'été 1974 voit arriver les plus grosses modifications : les carrosseries, modernisées, peuvent désormais recevoir le nouveau moteur V6 PRV de 136 chevaux, toujours avec une boîte à quatre rapports. Seul le coupé est doté en option de la boîte automatique General Motors, tandis que la direction assistée et le double circuit de freinage sont généralisés. Visuellement, les phares et les feux arrière ne forment plus qu'un seul

**Les tarifs auraient pu laisser supposer une finition plus "différente"... Sur les premiers catalogues pourtant, les jantes en tôle sont de série sur ce coupé, tandis que l'intérieur des cabriolets est en simili noir brillant.**

bloc, la calandre perd son motif chromé et le lion est de plus en plus stylisé, tandis que les poignées s'encastrent dans les portes. Les roues sont celles de la future 604, et l'échappement comporte désormais deux sorties. Un sigle "V6" orne le capot de coffre, et les sigles "Pininfarina" passent des ailes arrière aux ailes avant. Dans l'habitacle, on note l'apparition d'appuie-tête et de ceintures à enrouleurs. Le compte-tours grimpe jusqu'à 8 000 tr/mn et le tachymètre affiche à présent 220 km/h. Enfin, les déflecteurs s'ouvrent grâce à des molettes et deux aérateurs ronds remplacent l'ancien système de forme rectangulaire, alors que le cabriolet hérite de la moquette de coffre, auparavant réservée au coupé. A partir de l'été 1976, les vitres teintées vertes s'ajoutent à la liste des options.



**Le premier tableau de bord est assez complet, hormis un compte-tours, mais les lève-vitres électriques de série font encore partie des signes extérieurs de richesse, donc l'honneur est sauf...**

### Un retour inattendu

L'idée de présenter ces versions gourmandes au lendemain du premier choc pétrolier ne manque pas de surprendre. Le coupé V6 (41 550 F) et le cabriolet V6 (40 350 F) entrent en concurrence directe avec la Datsun 240 Z (33 720 F), la Triumph Stag (34 990 F) et le coupé Opel Commodore GSE (38 565 F). Taxés d'une vignette de 15 CV, seuls 4 472 coupés et 974 cabriolets V6 seront produits en trois ans. Il est vrai qu'à

## COLLECTION HAUTE COUTURE

En marge de ses dérivés 504 associés à la gamme Peugeot, Pininfarina présente un élégant break de chasse lors du salon de Paris 1971. Baptisé Riviera, cet exemplaire bleu métallisé à la sellerie blanche arbore des jantes alliages rappelant nettement celles des Aston Martin DBS contemporaines. Pur hasard ou clin d'œil appuyé ? Une série de DB5 a justement servi de base à une petite série de breaks de chasse réalisés par le carrossier Radford en 1965-1966, et ce type de carrosserie alimente alors les fantasmes des grands carrossiers, Pininfarina récidivera bientôt avec les Fiat 130 et Lancia

Gamma... Au rang des accessoires, les plus prisés sont les jantes en alliage : soit les Dunlop au dessin très typé, soit les Amil montées d'origine sur le seul coupé V6 Ti. Ces jantes millimétriques existeront également en 15 pouces. Enfin, l'absence de hard-top Peugeot laissera le champ libre à divers artisans. Le plus représentatif reste celui conçu par Marc de Coninck sous la marque MDC. Plusieurs versions en seront développées avec de nombreuses options, telles que vitres latérales, lunette dégivrante ou plafonnier, livrables couleur caisse ou recouvertes de vinyle noir évoquant une capote.



**Voici le Graal absolu pour tout amateur de dérivé 504 : ce break de chasse Pininfarina, baptisé Riviera et présenté en 1971, dont toute trace a semble-t-il disparu...**

**EN PISTE !** Le coupé 504 V6 détient un brillant palmarès en compétition, principalement dans les rallyes africains. Peugeot, déjà rendu célèbre par les exploits en course de ses 404 et 504 berlines, souhaite alors asseoir sa réputation de robustesse afin de

conforter notamment sa popularité sur le marché africain. Affûté à Sochaux, le coupé développe jusqu'à 240 chevaux, grâce à deux gros carburateurs Weber, et bénéficie également d'un précieux différentiel autobloquant... En 1976, l'équipage Makkinen-

Liddon remporte ainsi la victoire au rallye du Bandama : sur 50 voitures au départ, huit seulement passeront la ligne d'arrivée, dont cinq 504 ! Le rallye du Maroc se soldera également par une victoire la même année. 1978 voit s'ajouter au palmarès une nouvelle édition du

rallye du Bandama, ainsi que le Safari Rallye du Kenya. Enfin, 1980, 1981 et 1982 sont marquées par trois victoires consécutives au Safari Zaïre. Bourgeoise dévergondée, le coupé 504 V6 Groupe IV a largement prouvé ses qualités jusqu'au crépuscule de sa carrière.



vive allure, leur consommation dépasse aisément les 15 litres/100 km avec le premier V6 PRV à carburateurs, ceci expliquant cela.

Ce n'est toutefois qu'à partir de septembre 1977 que le 2 litres injection fait son retour. On se demande d'ailleurs pourquoi Peugeot l'a aussi longtemps écarté du programme de production de ces dérivés, les premières crises énergétiques de 1973-1974 ayant conduit même les consommateurs de haut de gamme à choisir les versions les moins gourmandes.

Coupé et cabriolet ainsi grésés affichent le même tarif : 50 500 F. Ils sont donc plus chers en 4 cylindres qu'une 604 SL V6 à 46 500 F, mais tout de même moins que sa version Ti à 52 500 F. Cette dernière prêterait bientôt son V6 à injection (plus puissant mais, surtout, plus sobre), boîte 5 rapports comprise, au coupé V6 Ti désormais affiché à 61 500 F.

Simultanément, le cabriolet V6 disparaît. Il ne connaîtra donc jamais l'injection. Quant aux inconditionnels de la boîte automatique, en France du moins, ils devront se contenter du seul coupé 4 cylindres. L'été 1978 voit l'adoption de ceintures arrière et d'une pédale d'accélérateur suspendue, tandis que la boîte à 5 rapports se généralise à partir de septembre de l'année suivante. Les pare-chocs en résine (avec clignotants encastrés à l'avant) font leur entrée en scène avec le millésime 1980 : ils sont peints couleur caisse pour les teintes métallisées, et en noir pour les teintes opaques.

La calandre reçoit pour sa part deux petits joncs chromés et le sigle "504" disparaît du capot, que prolonge une grille d'auvent noire. Les vitres teintées du



**En haut, le coupé s'est taillé un palmarès fort respectable en rallye, prouvant ainsi son sérieux et ses qualités. En bas, les dernières versions ne font plus référence à la 504, alors en fin de carrière, mais deviennent des "coupés et cabriolets Pininfarina".**

coupé adoptent la couleur bronze et son intérieur passe au velours "petits points". Un décor bois agrémenté tableau de bord et console centrale. Cette dernière accueille désormais une montre digitale.

### Fin de race

A partir de septembre 1980, les jantes Amil TRX à huit branches équipent en série le coupé, avant que n'advienne l'ultime évolution : le tableau de bord passe de trois compteurs à cinq, soit deux petits et trois grands, à l'été 1981.

L'année 1982 sonne le glas des versions automatiques : le 30 septembre pour le cabriolet export et le 31 décembre pour le coupé.

Enfin, le 31 mai 1983, coupés et cabriolets 504 tirent leur révérence après quinze années de carrière. Respectivement produits à 26 476 et 8 185 exemplaires, ils restent les ultimes descendants d'une longue lignée de coupés et cabriolets Peugeot à propulsion.



## Témoins

# A l'unanimité...

N'en déplaise aux mauvaises langues, les coupé et cabriolet 504 ne sont pas tous "biodégradables" : le nombre élevé de survivants et de supporters de cette lignée en témoigne !

Il est rare qu'un dossier de *Rétroviseur* suscite autant de courriers, surtout si l'on considère la diffusion somme toute restreinte de ces Sochaliennes de charme. Vous nous pardonnerez donc d'avoir dû sélectionner les meilleurs extraits, faute de quoi la retranscription intégrale de vos témoignages aurait à elle seule rempli ce numéro !

Pour **Gérard Geffroy**, c'est d'abord la ligne de son coupé 2 litres de 1982 qui l'a conduit à passer à l'acte il y a un peu plus de dix ans : "Membre assidu de l'Aventure Peugeot et de l'Amicale 504 CC, je possédais déjà un coupé de 1973 en parfait état, mais j'ai voulu changer pour un des derniers modèles, avec son magnifique tableau de bord et sa boîte 5 vitesses."

Preuve de fidélité des amateurs de 504, **Patrick Maillebuau** en est également à son deuxième exemplaire, mais en version décapotable : "Mon premier cabriolet avait été échangé contre une moto. Deux années d'utilisation ont suffi pour révéler d'importants dégâts de carrosserie dus à la corrosion. Heureusement, le ha-

sard m'a orienté vers une seconde voiture accidentée sur un côté, mais très saine, ce qui m'a permis de mener ma restauration à bien..." **Philippe Banderier** parle de trente ans d'amour à propos de son cabriolet V6 : "Grâce à deux oncles qui travaillaient pour la marque au lion, toute notre famille roulait déjà en Peugeot dans les années 70. C'est en 1990 que j'ai fait l'acquisition de mon cabriolet à Nice, sans le voir. Erreur de jeunesse... Pour faire bonne mesure, j'en suis à mon troisième coupé 406, à mon sens une autre belle réussite du couple Pininfarina/Peugeot..."

### Une affaire de famille

**Michel Schweinberg** a restauré son coupé grâce à celle qui est devenue sa femme : "Je possède un coupé V6 de 1975, depuis 1994. Il roulait bien, mais sa carrosserie était moyenne. Finalement, c'est pour mon mariage en 2003 que je l'ai restauré..."

Le rêve de **Frédéric Tacher** ne manque pas d'originalité : "Après une enfance passée dans la berline 504



En haut : La 504 de Louis Vergneaud est arrivée dans sa famille en 1980. A 33 ans et 190 000 km, elle n'a jamais été restaurée ! Ci-dessus : François Giraudeau n'a que 17 ans, mais déjà plusieurs voitures anciennes, dont ce coupé 504 V6 acheté 750 € et qui réclame quelques soins.

animat OFFRE



paternelle, j'ai acquis un coupé en 1992. Ce modèle de 1971 a été restauré après une année d'utilisation, surtout à cause de la corrosion. Maintenant, j'aimerais en trouver un autre, beaucoup plus sain, pour réaliser un grand rêve : fabriquer une réplique du superbe break de chasse Riviera que Peugeot n'a jamais voulu produire..." **Arnaud Blandin** a été bercé également par les 504 : "Après la berline de mes parents et les coupés de mes grands-parents, il était naturel que je me laisse tenter par un cabriolet presque du même âge que moi. Maintenant, j'économise pour pouvoir restaurer cet exemplaire de juillet 1969..." Il existe aussi des modèles jamais restaurés, comme

celui de **Louis Vergneaud** : "Arrivé dans ma famille en 1980, notre cabriolet de 1972 totalise 190 000 km. Il a reçu un traitement des corps creux au Dinitrol, en 1993, et deux peintures depuis sa naissance." **Le père de Mathieu Gautrin** préfère l'éclat du neuf : "Mon père est l'heureux propriétaire d'un cabriolet 2 litres de 1977, entièrement rénové, depuis un an. Celui-ci est équipé d'un rare hard-top De Coninck." **Le père d'Hervé Bianchi**, pour sa part, travaillait dans une concession Peugeot : "Le souvenir du coupé 504 me hantait, jusqu'à l'acquisition récente d'un coupé V6 Ti de 1981, que je n'ai pas pu m'empêcher d'équiper du tableau de bord à cinq cadrans..." **Fabrice Danérolle** nous a →

**En haut à gauche : Pierre Bernis** a eu la chance de trouver ce coupé de 1978, qui affiche seulement 61 200 km d'origine. **En bas à gauche : cette photo représente le premier cabriolet 504 conduit par Arnaud Blandin**, qui a depuis trouvé un modèle de juillet 1969, né presque le même jour que lui. **Ci-dessus : avec ce cabriolet de 1973, Jean-Pierre Guillet connaît quelques difficultés de démarrage à chaud et de calage au ralenti.**



Le coupé 504 V6 1975 de Marc Bailbé n'a roulé que 80 000 km, mais il l'utilise au quotidien, notamment pour emmener ses nombreux enfants à l'école.



Après une berline 403 et un coupé 404, Philippe Gicquel a opté pour ce cabriolet 504 V6 de 1974.

envoyé un véritable guide de ces modèles, mais il souhaite surtout assouvir un désir : "En raison de l'étanchéité assez théorique de mon cabriolet de 1971, ainsi que du prix élevé d'un hard-top, je rêve aujourd'hui d'un coupé 4 cylindres postérieur à 1978." **François Giraudeau**, s'il n'a pas 18 ans, possède déjà un coupé 504 V6 : "L'auto est en cours de restauration, ce qui fera une première voiture plus originale qu'une 205 ou une

Supercinq..." **Eric Vandebueque**

cherchait un cabriolet 204 ou 304 : "C'est en 1999 que je suis tombé sur une 504 cabriolet 2 litres de 1979, avec de vraies places arrière. Cette voiture est un des meilleurs compromis pour rouler en ancienne au quotidien quand on n'est qu'amateur..."

### Précautions d'usage

**François Beck**, lui aussi, est tombé dans la marmite : "Ma famille possède cinq 504 : deux berlines, deux coupés et un cabriolet de 1981. Expérience vécue à l'Amicale 504CC : des amateurs achètent un cabriolet moins de 8000 €, adhèrent ensuite au club, pour découvrir qu'il leur faudra investir 10 000 à 12 000 € de restauration ! Un conseil : avant toute décision d'achat, rejoignez l'Amicale !"

**Christophe Ravallault** a son astuce contre les démarrages à chaud difficiles : "J'avais installé sur mon

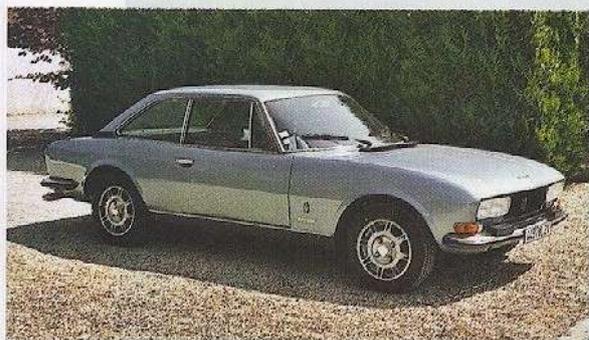
premier cabriolet un interrupteur sur l'injecteur à froid, qui permettait de l'actionner également à chaud..."

Pour sa part, **Jean-Luc Mazet** se félicite de son acquisition : "Cela fait deux ans que j'ai acquis mon coupé V6 au musée de Chauffailles, avec un gros dossier de restauration. Depuis, c'est un bonheur permanent de sillonner les routes de Bourgogne, notamment grâce à la complicité du concessionnaire Peugeot de Beaune." C'est à La Réunion que vit maintenant **Jacques Cosserat**, avec un regret : "Je n'ai plus de cabriolet 504 depuis mon départ de métropole il y a trois ans, mais je ne désespère pas..."

La voiture de **Christophe Guérin** vient, quant à elle, de connaître la gloire médiatique : "Ma 504 est apparue courant décembre dans le téléfilm Les Montana, aux mains de la comédienne Anne Caillon..."

Neuf ans après l'épreuve du permis, **Emmanuel Dieuleveult** n'avait toujours pas acheté de voiture : "C'est la découverte du coupé 504 qui a déclenché un besoin : celui de me faire plaisir ! Et puis trois ans après est arrivé un cabriolet, lui aussi à moteur 2 litres. Depuis, je suis entré en religion : « Saint Sencate », priez pour nous !..."

**Roland Rocca** a fait ses premières armes en 504 coupé : "Ma première voiture est un coupé 504 de 1981, utilisé de 1990 à 1994. Ma deuxième est encore un coupé, millésime 1983, à moteur 2 litres et boîte auto, superbement restauré par l'Atelier de l'Ancienne en car-



Jean-Luc Mazet savoure ce coupé 504 V6 de 1977 depuis deux ans sur les routes bourguignonnes.

“ Ma 504 cabriolet 2 l de 1979 est un des meilleurs compromis pour rouler en ancienne au quotidien quand on n'est qu'amateur. ”



Utilisateur de longue date de 504 coupé et cabriolet, Christophe Guérin souligne que les frais de remise en état sont identiques sur les deux modèles, malgré une valeur finale assez différente.

“ Si Peugeot décidait de relancer la production du cabriolet 504 avec une motorisation plus moderne, je signerais tout de suite ! ”



rosserie et peinture.” C’est surtout des conseils qu’attend **Jean-Pierre Guillet** : “Depuis trois ans, je connais toujours les mêmes problèmes avec mon cabriolet 2 litres de 1973 : démarrages à chaud pratiquement impossibles et ralenti instable. Il faut accélérer constamment aux feux rouges pour ne pas caler. Quelqu’un a-t-il une solution ?”

### Coups de cœur

**Benoît Husson** n’a pas acheté sa 504 coupé par hasard : “C’est grâce à une connaissance que j’ai trouvée ma voiture, assortie de nombreuses factures, d’un carnet d’entretien et d’une visite en carrosserie avant l’achat. Depuis deux ans, je profite de tous ses charmes sans avoir connu le moindre problème...”

**Pierre Bernis**, lui, connaissait parfaitement sa voiture avant de l’acheter : “Mon coupé de 1978 a été racheté à sa première propriétaire en 2001, par l’agent Peugeot qui lui avait vendu neuf. Affichant alors 61 200 km, il a bénéficié d’un passage en carrosserie-peinture, puis l’agent Peugeot me l’a revendu à l’heure de prendre sa retraite, totalement immaculé...”

**Olivier Cerneau** vit aussi à La Réunion, où il a emporté son cabriolet V6 : “Après un coupé 4 cylindres, j’ai trouvé un cabriolet V6 de 1977 en première main. Après quelques travaux de remise en état et d’amélioration, c’est ce dernier qui m’a suivi loin de la France. Aujourd’hui, j’arrive à consommer 11 l/100 km en moyenne.”

**Philippe Gicquel** a suivi une irrésistible escalade en matière de Peugeot : “Après une berline 403, puis un coupé 404, je me suis tourné vers un cabriolet 504 V6

de 1974. Si Peugeot décidait d’en relancer la production avec une motorisation plus moderne, je signerais tout de suite !”

Pour **Marc Bailbé**, l’expérience de la 504 est toute récente : “Je possède un coupé 504 V6 de 1975 depuis six mois, qui me sert à conduire tous les jours mes enfants à l’école, ainsi qu’à me rendre à mon bureau. Avec sept enfants, la version break aurait semblé plus indiquée...” **Didier Wehrung** a croisé la route de bien des 504 depuis quinze ans : “Je roule en coupé V6 depuis 1990, auquel un cabriolet V6 de 1977 s’est ajouté en 1999. Pour les pièces, j’ai démonté trois autres coupés découverts à droite à gauche, ce qui m’a permis d’en mettre un autre de côté, un modèle 1973 celui-là.” **Nicolas Prégnon** recommande lui aussi l’adhésion à l’Amicale 504 CC : “Si je n’ai pas eu de surprise après l’achat d’un coupé 504 de 1980 dans les colonnes de Rétrovision il y a trois ans, je ne peux que conseiller aux amateurs de rejoindre l’Amicale 504 CC pour avoir accès aux conseils et aux pièces détachées, et pour l’ambiance.” Il cherchait une Buick Riviera de 1996, et c’est pourtant bien un coupé 504 que **Richard Miglianico** a acheté : “J’ai en effet possédé un beau coupé 504 de 1983, entre novembre 2000 et avril 2002. Détail amusant : j’avais pensé, à l’apparition des pare-chocs en résine, que je demanderais le montage des anciens modèles chromés si j’avais à commander une telle voiture un jour. C’est précisément ce qui est arrivé à ma voiture, dotée d’ailerons avant modifiés et de pare-chocs chromés, le tout parfaitement spécifié dès le bon de commande par son premier propriétaire !”

Ce coupé a changé de mains seulement une fois, en 1989, et ne totalise actuellement que 46 500 km.