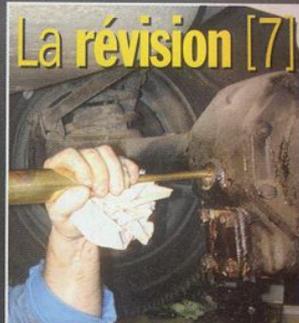


GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE



La révision [7]

Technique

p. 71

Simca Aronde P60

(2^e partie)



Guide d'achat

p. 75

Redécouverte

p. 16



Mercedes 220D/8

Peugeot 504 pick-up



Redécouverte

p. 22

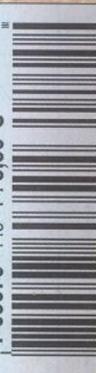


2CV Hoffmann

Et aussi Volvo P210 E Duett • Histoire : les **Chrysler expérimentales** • **Hachille** [9] : derniers kilomètres en terre patagonne • **Peugeot 201 BR3 Luxe 1934** • **Coach DB HBR5** : réfection du **moteur** [1] • **De Dion Bouton DW4** • Reconstruction d'une **Stanley 1898** [16] • Mémento : **Peugeot 403** [5] • Technique : **boîtier de direction Burmann** • L'**automobile racontée aux enfants** : quelle **salade**, les **vitesse**s !

<http://gazoline.net>

T 05076 - 145 - F : 3,50 €



Peugeot 504 pick-up

UN MULET CHEZ PEUGEOT

Les pick-up sont une denrée rare en France. Peugeot est ainsi l'un des rares constructeurs européens à avoir proposé ce type de carrosserie de manière récurrente, la 504 ayant été déclinée en pick-up de septembre 1979 à... 2005, les derniers exemplaires étant assemblés au Nigéria ! Utilitaire dur au mal, capable de transporter de lourdes charges supérieures à la tonne, c'est une véritable bête de somme, quasiment infatigable et toujours prête à partir au travail. Surtout si on lui fait subir quelques menues modifications pour l'endurcir encore un peu plus...

Texte et photos Frédéric Fuzier





La plus utilitaire des 504 :
le pick-up, ici dans son ultime
version produite en Argentine,
avec ses gros pare-chocs
enveloppants qui lui font
gagner 11 cm en longueur.

A quoi peut bien servir un pick-up dans nos contrées ? A la base, c'est en effet LE véhicule qui symbolise le mieux l'Américain way of life dans ses aspirations les plus égoïstes : deux petites places abritées et une grande benne livrée aux intempéries... Cet étrange engin est pourtant arrivé dans nos contrées, mais avec timidité. Dans les années 40 et 50, il était réalisé, sur la base de Dyna X ou Simca 8, par des carrossiers indépendants. Lorsque les constructeurs se sont mis à produire des plateaux, le pick-up a disparu. Il paraissait en effet plus pratique de disposer de ridelles latérales amovibles que de cette benne en dur, accessible uniquement par l'abattant arrière. Et puis, dans les années 70, ce type de strict utilitaire a refait surface pour répondre à la demande de professionnels à la recherche de véhicules à mi-chemin entre le plateau traditionnel et le camion-benne. La Renault 4 a eu droit à sa version, tout comme la Simca 1100, mais c'est surtout chez Peugeot qu'il s'est senti le plus à son aise, sur une base nettement plus péchue, celle de la 504.

La production cesse en France en 1993, mais se poursuit à l'étranger jusqu'en 2005 !

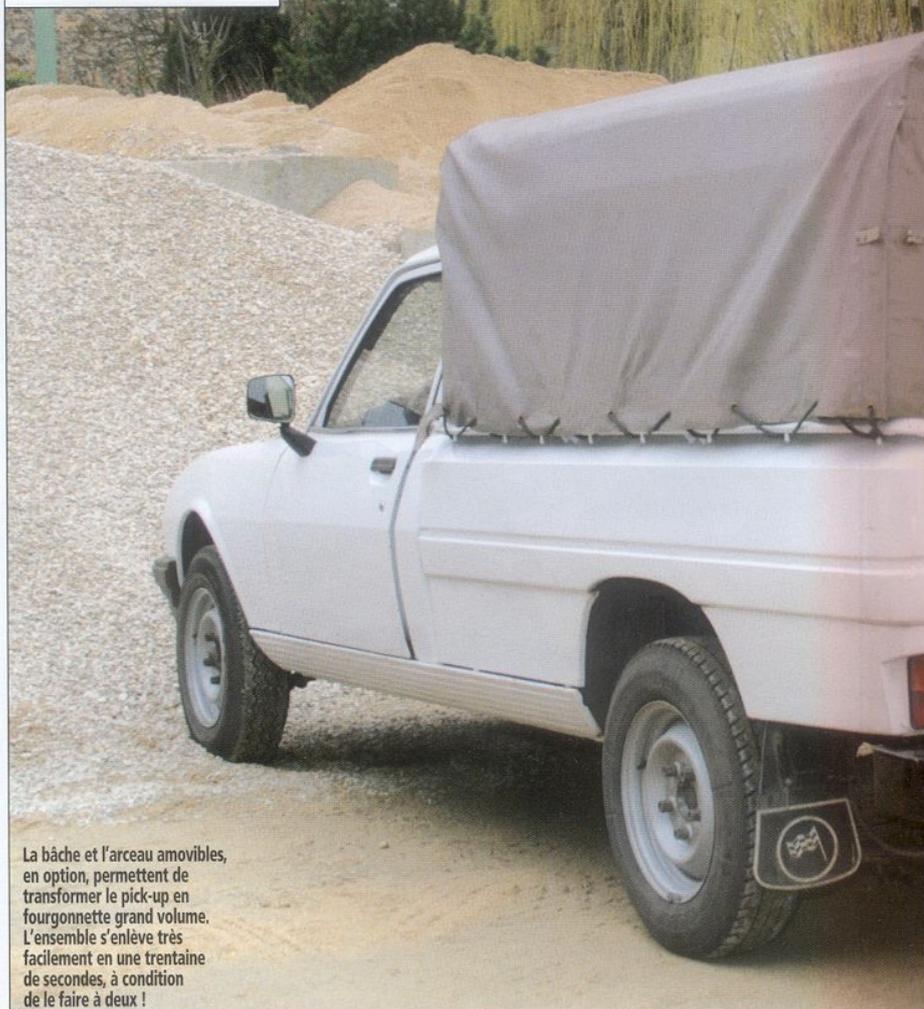
C'est en septembre 1979, soit près de 50 ans après le lancement de la 504, que l'on voit apparaître un pick-up au catalogue, en plusieurs versions : types U01 (1.100 kg trois places avec moteur essence XC7, 1.618 cm³, 68 ch DIN à 5.400 tr/mn), U20 (mêmes caractéristiques à l'exception du moteur, un diesel XD88, 1.948 cm³, 55 ch DIN à 4.500 tr/mn pour la France ou XD90, 2.112 cm³, 63 ch DIN à 4.500 tr/mn pour le Maroc), V01 (1.250 kg trois places avec moteur essence XC7 réservé à l'export) et V20 (lui aussi pour l'export mais avec motorisation diesel XD88). Dès juillet 1981, Peugeot procède à une remise à niveau des mécaniques, le XC7 étant remplacé par le XM7 de 1.796 cm³ et ses 79 ch DIN à 5.100 tr/mn (ce modèle prend l'appellation GR) et les XD88-XD90 cédant leur place au XD2 (2.304 cm³, 70 ch DIN à 4.500 cm³), les véhicules équipés diesel étant dénommés GRD. Le pick-up est également disponible avec une transmission quatre roues motrices, la transformation étant réalisée par Dangel, avec l'aval de Peugeot. On notera que la version essence Dangel reçoit le moteur XN1 (1.971 cm³, 92 ch DIN à 5.200 tr/mn) beaucoup plus coupleux : 16,32 mkg DIN à 3.000 tr/mn contre 14,40 mkg à 2.500 tr/mn. Il faut ensuite attendre juillet 1986 pour assister à un véritable changement, avec une différenciation non

plus sur les mécaniques, mais sur les finitions et destinations. Le pick-up Entrepreneur est résolument catalogué utilitaire, avec ses 1.250 kg de charge utile, sa longueur de plateau de chargement de 2,04 m (4 cm de plus que la version habituelle), sa longueur utile de charge augmentée de 3 cm, la largeur utile au-dessus des passages de roues AR passant de 1,50 à 1,59 m, le porte-à-faux AR diminuant de 5 cm. Il peut être équipé du moteur essence XM7 ou du diesel XD90 dont la puissance est ramenée à 59 ch DIN, mais il bénéficie surtout d'un pont muni d'un différentiel à glissement limité qui améliore très sensiblement la tenue de route. Le pick-up Confort conserve les dimensions des précédents modèles et il est mieux doté en finitions, avec notamment un allume-cigare, des accoudoirs de portes, une boîte à gants fermant à clé, un dossier conducteur réglable en inclinaison, des feux de recul, un rétroviseur intérieur jour/nuit, une montre électrique à quartz... Il est équipé du même moteur essence que l'Entrepreneur, mais sa mécanique diesel est plus "noble", car elle fait appel au plus moderne XD2.

A cette époque, il y a déjà belle lurette que la berline 504 et ses beaux dérivés coupés et cabriolets ont déserté les concessions. Le pick-up, lui, survivra en France jusqu'en octobre 1996, mais s'il aura été assemblé par Chausson jusqu'en 1993, les derniers exemplaires commercialisés en France venaient tous... d'Argentine, la production ayant été délocalisée dans l'usine Peugeot Sevel. Le pick-up y sera encore fabriqué jusqu'en 1999 et c'est ensuite au Kenya (jusqu'en 2001) et au Nigéria (jusqu'en 2005) qu'il poursuivra sa carrière, les derniers exemplaires étant assemblés à partir de collections de pièces envoyées par la plateforme de Vesoul.

C'est un des derniers modèles fabriqués au pays des Gauchos que Jean-Paul Barel, ancien technicien à la Française de mécanique, a eu la chance de trouver en 2006 sur un célèbre site d'enchères sur internet. Ce pick-up argentin présente d'ailleurs un bon nombre de caractéristiques différentes de son homologue tricolore. A commencer par sa longueur : de 4,75 m, il passe carrément à 4,86 m, l'empattement restant identique à 3 m. Ce sont en fait les pare-chocs enveloppants qui expliquent ces 11 cm supplémentaires. Par rapport aux lames des versions françaises, ils font gagner 6 cm à l'avant et 5 cm à l'arrière. La benne conserve sa longueur utile initiale, mais elle est équipée en série d'un porte-échelle, accessoire spécifique à la version argentine. En option, il pouvait adopter un arceau et une bâche pour se transformer en fourgonnette grand volume, un équipement dont est muni le véhicule de Jean-Paul. Seul « petit » détail, le précédent propriétaire a cru bon de couper l'arceau d'une trentaine de centimètres afin de passer sous les 2 m

REDÉCOUVERTE PEUGEOT 504



La bâche et l'arceau amovibles, en option, permettent de transformer le pick-up en fourgonnette grand volume. L'ensemble s'enlève très facilement en une trentaine de secondes, à condition de le faire à deux !

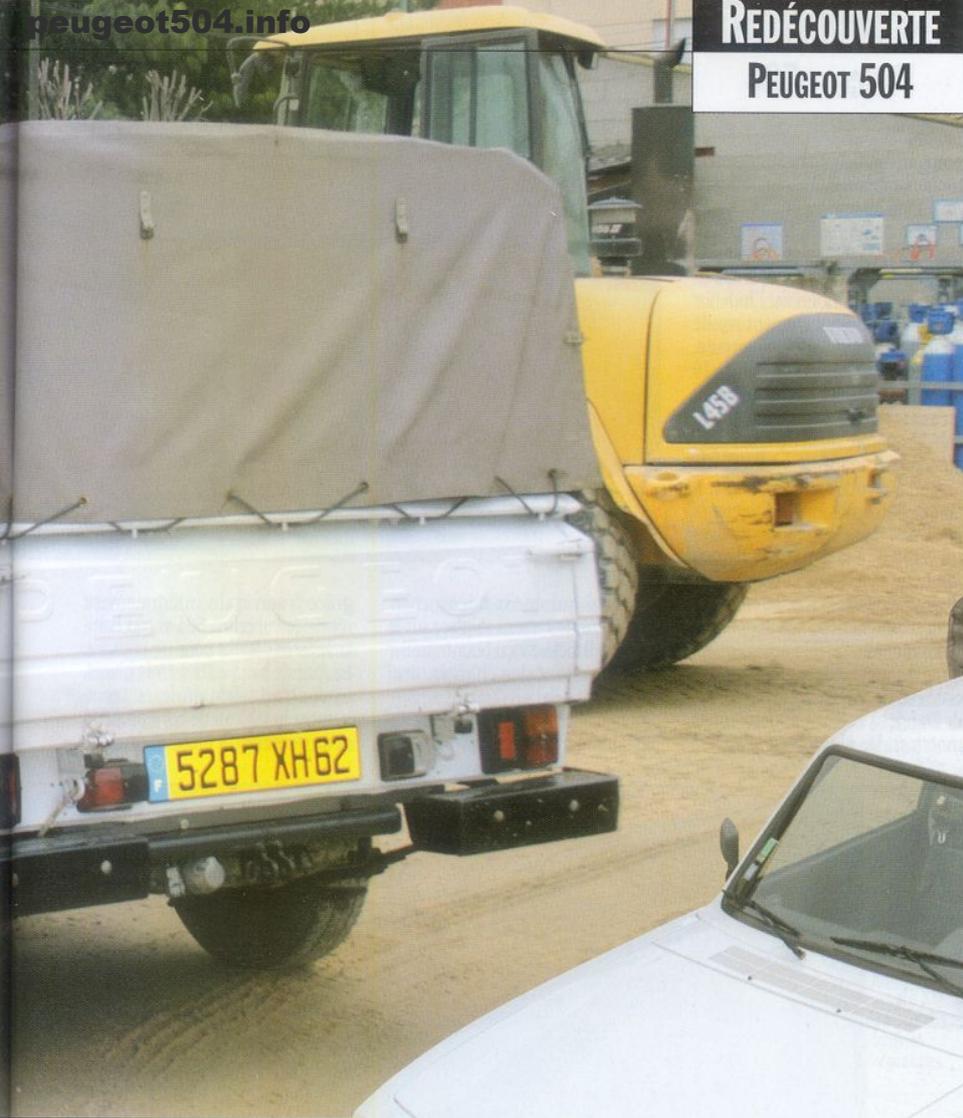
et pouvoir ainsi entrer dans certains parkings souterrains. « Accessoirement, assure Jean-Paul, on y gagne aussi très légèrement en consommation d'essence, la prise au vent étant moins forte. »

La gamme argentine est composée d'un... unique modèle diesélisé

Au milieu des années 90, la gamme des 504 pick-up *made in Argentina* a été considérablement simplifiée. Il n'y avait plus qu'un seul modèle au catalogue, motorisé par le XD2 ayant perdu trois chevaux dans la bataille, mais désormais associé à une boîte cinq vitesses, précédemment proposée en option. Fabriqué dans l'usine Peugeot Indenor de Lille, ce 2,3 l est incontestablement un "mazout à l'ancienne", touissant et crachotant comme un fumeur tricentenaire. Mais il a pour lui une fiabilité sans égale par rapport aux diesels d'aujourd'hui ! Il est alimenté par une pompe d'injection Roto-Diesel, ses injecteurs étant tarés à une centaine de bars seulement, ce qui explique en partie la résistance de ces mécaniques, qui peuvent avaler du gasoil de piètre qualité, voire du fioul domestique coupé à l'huile de vidange, sans



Avec une surface utile au sol de plus de 3 m², la benne du pick-up 504 est vraiment gigantesque. L'arceau « porte-échelle », monté en série sur la version argentine, était disponible en option seulement sur les derniers millésimes des françaises.

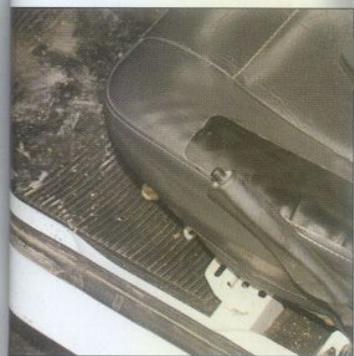


Au cours de sa longue carrière, la 504 a connu une multitude de calandres. Cette dernière version argentine en adopte une toute simple à trois barrettes en plastique noir.



Concession à la modernité, les pare-chocs en plastique permettent aussi au pick-up argentin de gagner quelques centimètres en longueur.

Les arceaux ont été coupés pour gagner 30 cm en hauteur, afin de pouvoir garer ce pick-up dans les parkings souterrains.



A cause de la banquette à trois places, le frein à main a émigré sur le côté gauche. Il est muni d'un ressort permettant de l'abaisser pour faciliter la sortie du conducteur.



La plaque du constructeur atteste de l'origine de la fabrication du pick-up dans les usines Peugeot Sevel en Argentine.

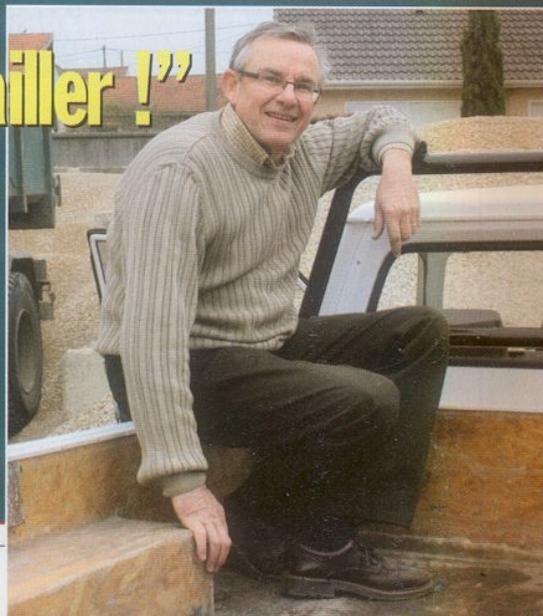
Jean Paul Barel et sa Peugeot 504 pick-up de 1995

“Avant tout pour travailler !”

Déjà possesseur d'une 204 et de deux 504, un coupé et un cabriolet, Jean-Paul Barel, ancien technicien à l'usine de la Française de mécanique à Douvrin (62), n'a pas réfléchi longtemps quand il s'est mis à la recherche d'un véhicule utilitaire destiné à transporter du matériel afin de rénover de fond en comble la maison de son fils ! « J'ai d'abord pensé à acquérir un fourgon moderne, genre Renault Trafic, mais les prix étaient excessifs pour mon budget. Je suis tombé sur cette 504 pick-up sur eBay et

je n'ai pas hésité longtemps, même si l'auto était à Grenoble. » Le temps d'un aller-retour dans la capitale des Alpes et l'affaire est dans le sac ! Entièrement rénovée par son ancien propriétaire, la voiture était immédiatement prête à l'emploi. « Je fais attention à ne pas la martyriser, mais c'est une auto qui me sert vraiment pour travailler, même si ce n'est pas dans le cadre d'une activité professionnelle : je suis quand même à la retraite ! » Une retraite très active, le brave pick-up

effectuant depuis près de deux ans des allers-retours du Pas-de-Calais à la région parisienne où se trouve la maison de son fils, le plus souvent chargé jusqu'à plus soif ! Jean-Paul est maintenant tellement attaché à son pick-up qu'il s'est quasiment résolu à ne pas s'en séparer une fois les travaux terminés. « Non, je crois que je n'aurai pas le cœur à le revendre... J'y suis vraiment trop attaché, à ce pick-up ! » Qui a dit qu'un utilitaire ne pouvait pas devenir une voiture passion ? ■



rechigner. Rien à voir avec la fragilité des diesels à injection directe à haute pression (plus de 1.000 bars), n'acceptant pas la moindre goutte de liquide étranger dans le gasoil sous peine de tout casser...

Avec l'Indenor, on apprend également la patience : au démarrage, comptez cinq bonnes minutes de chauffe pour espérer obtenir une température de fonctionnement correcte et un bruit supportable ! « C'est vraiment le plus gros défaut de la voiture, précise Jean-Paul. Contrairement aux berlines, le pick-up n'est équipé d'aucun insonorisant sous le capot. » Une fois bien chaud, l'Indenor distille la sonorité typique des vieux moulins à mazout, mélange de bruit de crécelles et de casseroles, le tout rythmé par des castagnettes. Mais ça reste supportable, du moins en ville. « C'est sur l'autoroute que ça se gâte ! A partir de 90 km/h, c'est l'enfer. Mais curieusement, j'ai trouvé le régime moteur auquel ça fait un peu moins

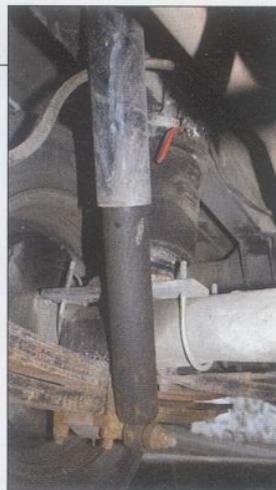
de bruit, c'est à 120 km/h ! » Pour épargner vos tympans, il suffira donc de rouler constamment à cette vitesse... Pas toujours évident, n'est-ce pas ? Le pick-up n'est de toute façon pas fait pour les folles randonnées. Son aérodynamisme de carton à chaussures ne lui permet d'ailleurs même pas de dépasser la vitesse

Pour éviter de trop consommer, une vitesse de croisière de 120 km/h suffit

légale sur autoroute ! C'est tout dire... D'autant que les rapports de boîtes sont plus courts que sur la berline. Ici, on cherche à privilégier le couple, pas la vitesse de pointe, laquelle est donnée, par fort vent arrière et légère descente continue,

pour 130 km/h chrono. Sans la bâche, ça va sans dire.

Jean-Paul estime qu'une vitesse de croisière moyenne de 120 au compteur est beaucoup plus raisonnable pour la santé du moteur et la sauvegarde du porte-monnaie, l'Indenor n'étant pas particulièrement réputé pour sa frugalité... « Sur autoroute, en charge, je tourne autour de 10 litres aux 100 », précise-t-il. Quand on sait que le pick-up argentin a vu son autonomie chuter à cause d'un réservoir tronqué de 14 litres par rapport au modèle français (50 litres contre 64), on comprend mieux sa prudence. « Et puis, rouler vite dans un véhicule à la garde au sol aussi imposante, ça n'a aucun intérêt. » Il est vrai que si la monte pneumatique, passée du 185 au 215, permet d'affronter plus sereinement des chemins défoncés, elle est fort préjudiciable au Cx, donnant même un look de Dangel à cette pure deux roues arrière et légère descente continue,



Pour aider son pick-up à supporter de plus lourdes charges, Jean-Paul a installé des amortisseurs pneumatiques venant d'un Renault Master.



sautille à qui mieux-mieux, cherchant manifestement sa place sur la route. « Il a été conçu pour travailler en supportant des charges, ceci expliquant cela. » Confortable, le pick-up l'est incontestablement, au moins à l'avant

grâce à son train intégralement repris de la berline 504 et son habitacle assez douillet pour un utilitaire. La grande banquette à trois places, tendue d'un solide vinyle, est moelleuse et le tableau de bord propre à cette version (le pick-up français



Illustration de l'incontestable avantage du pick-up sur la fourgonnette, la possibilité de charger des objets beaucoup plus volumineux...



L'incroyable Peugeot Indenor 2,3 l a sûrement fait plusieurs centaines de fois le tour du monde, surtout en Afrique...

sur un régime modeste pour goûter l'agrément du 2,3 l, et préférer les régimes peu élevés pour profiter du couple maxi, faible pour sa cylindrée (13,4 mkg) mais placé très bas, à seulement 2.000 tr/mn. Inutile, par ailleurs, de tirer sur les rapports, le moteur vous fera part de son désaccord par un long rôle peu engageant. En connaisseur, Jean-Paul l'a vite compris et il mène son pick-up sur le couple en privilégiant toujours le rapport supérieur. Je m'empresse d'adopter le même style de conduite paisible pour apprécier pleinement cette auto pleine de personnalité qui porte gaillardement ses 160.000 kilomètres au compteur. « Elle est à peine rodée ! se marre Jean-Paul. C'est un moteur capable de dépasser allègrement le demi-million de kilomètres s'il est bien entretenu ! » Malgré des débats assez longs, le maniement du levier de vitesse est agréable et les rapports se passent en souplesse. Je suis par contre étonné

Surgonfler les pneumatiques pour assouplir la direction

par la relative légèreté de la direction malgré l'absence de toute assistance. « J'ai triché un peu, m'avoue Jean-Paul. J'ai gonflé les pneus à 3 bars pour alléger le train AV ! » Cela étant, tout semble prévu pour accueillir l'assistance de direction : « il y a deux poulies de disponibles sous le capot, une pour la direction assistée, et l'autre probablement pour la climatisation, indispensable dans les pays chauds ! » Si les pressions recommandées à l'avant restent dans la moyenne, autour de 2 bars, celles des pneus AR ont de quoi surprendre : environ 4,5 bars, mais c'est pour supporter

la charge de la benne ! Le pick-up de Jean-Paul est presque une voiture sur coussin d'air... Mais comme il a acheté cette auto en priorité pour travailler, il lui a fait subir une modification invisible de l'extérieur, mais apte à renforcer ses capacités naturelles. Il a ainsi adapté des amortisseurs pneumatiques venant tout droit du gros fourgon Master de Renault pour améliorer la tenue à la charge ! « Les vérins peuvent être tarés jusqu'à 7 bars de pression et ils peuvent supporter environ une tonne chacun. Je me contente de 3 bars et je partage le travail entre les boudins et la suspension. La tenue de route s'en trouve améliorée et la tenue en charge aussi... » Jean-Paul m'avouera dépasser franchement la tonne et demie de charge dans la benne grâce à cette modification... Le tout étant de bien anticiper les freinages, car malgré les disques à l'avant, il faut arrêter près de trois tonnes ! Ça décoiffe ! ■

reprendait celui de la berline) propose un équipement très honnête, la boîte à gants fermant à clé faisant office de luxe suprême ! Après avoir patiemment attendu que l'Indenor ait achevé de jouer des castagnettes en empestant toute la rue des effluves

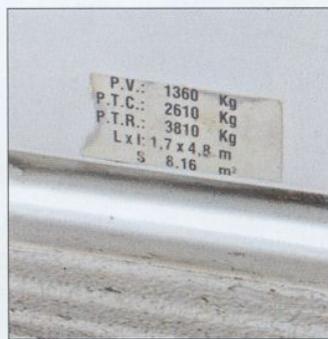
du "mazout", on peut enfin démarrer. La première, très courte, permet, aux dires de Jean-Paul, d'arracher la voiture en toutes circonstances, même lorsqu'elle transporte plus d'une tonne de charge dans sa benne. Mieux vaut ensuite rester



Le pick-up argentin a abandonné le tableau de bord traditionnel de la 504 connu depuis 1979, pour ce modèle propre à la gamme des berlines argentines.



Un bloc compteur totalement dépeuplé avec, pour seul luxe, un totalisateur journalier. Pour la montre, on repassera !



La plaque de tare, obligatoire sur tout utilitaire, se fait discrète à la base de l'aile AV.



Comme à l'avant avec les pare-chocs intégraux, le pick-up argentin a inauguré ces solides butoirs en métal faisant aussi office de marchepieds. Les feux viennent tout droit de la Citroën Acadiane et de la Renault 5 !



Eh oui, le pick-up 504 est un « trois places », et sans envisager de longs voyages dans cette configuration, on n'en est pas moins à l'aise en trio. N'est-ce pas, Jean-Paul ?

Passeport technique Peugeot 504 pick-up argentin

▼ Moteur

Type XD2, 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement, incliné à 20°. Refroidissement par eau ■ Cylindrée : 2.304 cm³ ■ Alésage x course : 94 x 83 mm ■ Puissance maxi : 67 ch DIN à 4.500 tr/mn ■ Couple maxi : 13,4 mkg à 2.000 tr/mn ■ Taux de compression : 22,2:1 ■ Alimentation : pompe d'injection Roto-Diesel ■ Tarage des injecteurs :

115 ± 5 bars ■ Bougies de préchauffage : Bosch ou Beru 11V.

▼ Transmission

Roue AR motrices ■ Embrayage : à diaphragme avec butée de débrayage à billes, commande hydraulique ■ Boîte de vitesses : 5 rapports synchronisés + MAR, différentiel limité ■ Couple conique : 8x39.

▼ Structure

Coque autoporteuse ■ Suspensions AV : à roues indépendantes, amortisseurs hydrauliques à double effet, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers ■ Suspensions AR : ressorts à lames longitudinales, amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet ■ Direction : à crémaillère ■ Freins : à disques à l'avant, tambours à l'arrière, double

circuit, assistance par servofrein ■ Frein à main : mécanique sur les roues AR ■ Pneumatiques : 215/75R15 ■ Dimensions : 4,866 m x 1,710 m x 1,660 m (2,272 m avec bache) ■ Empattement : 3,000 m ■ Voies AV/AR : 1,472/ 1,432 m ■ Poids en ordre de marche : 1.360 kg ■ Charge utile : 1.250 kg ■ Poids total en charge : 2.610 kg ■ Charge remorqueable : 1.400 kg ■ Volume

utile sous bache : 3,908 m³ ■ Longueur utile du plancher : 2,000 m ■ Largeur utile : 1,500 m (1,130 m entre passages de roues) ■ Largeur utile du hayon : 1,445 m ■ Hauteur du hayon : 0,360 m ■ Hauteur seuil de chargement : 0,730 m ■ Surface utile au plancher : 3,030 m².

▼ Production
370.996 ex. de 1978 à 1999.