

# GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

**Technique** p. 81

Réfection d'un Weber DCOE [2]

**Renault Colorale**  
(2<sup>e</sup> partie)

Guide d'achat p. 87

p. 28

**Fiat 126** Redécouverte

**Redécouverte** p. 16

**Mercedes 280 SE**



# Peugeot 504 cabriolet

Et aussi Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Touring • Standard Vanguard [1] • La saga des petits constructeurs britanniques [1]  
<http://gazoline.net> • VW "Combi" : BumFuzzle on the road [3] • Peugeot 203 C5 : montage du pont AR [2]  
 T 05076 - 167 - F: 3,80 € • Technique : montage d'une direction assistée sur une Traction [2] • Préparation d'une Triumph TR3A 1959 [13] : l'ambiance est électrique • Citroën 2 CV6 1979 [4] • René Bonnet Missile II type R.B./5 1963 [1] • Mémento : Renault Estafette [7]



VOLUME 16  
NUMÉRO 167  
Date de parution  
27 avril 2010

**Directeur de la publication**  
Jean-Jacques Dupuis

**RÉDACTION**  
**ADMINISTRATION/PUBLICITÉ**

1 parc des Fontenelles  
78870 Bailly  
T. 01.30.56.65.05  
F. 01.34.62.05.07

Internet : <http://gazoline.net>  
e-mail : [ecrire@gazoline.net](mailto:ecrire@gazoline.net)

**Directeur de la rédaction**  
Jean-Jacques Dupuis

**Maquette**  
Olivier Mincheneau  
**Secrétariat de rédaction**  
Céline Mangin

**Conseiller technique**  
Philippe Sauvat

**Principaux collaborateurs**

Jean-Claude Amilhat,  
Jean-Patrick Baraillé,  
Cyril Binder, Bruno Conrard,  
Jean-Luc Delvaux, François  
Demont, Philippe Dufresne,  
Yann Figueat, Paul Fraysse,  
Peter Fuchs, Michel Gaullier,  
George E. Goods, Stéphane  
Guillou, Nicolas Hatzfeld,  
Jean-Michel Horvat, Pierre-Brice  
Lebrun, Patrick Lesueur, Jean-  
Louis Loubet, François Roussel,  
Frederik Scherer, Bernard  
Vermeylen, Marco Visani

**Petites annonces**  
Sylvie Garin

**Crédit photos**  
IsolaPress, Sven Larsson, D.R.

**Directrice financière**  
Anne-Laure Barrier

**PUBLICITÉ**

1 parc des Fontenelles  
78870 Bailly  
T. 01.30.56.65.05  
F. 01.34.62.05.07

**ABONNEMENTS**

Marie-Hélène Dupuis  
33 € pour un an (11 numéros),  
France métropolitaine,  
48 € pour l'UE et DOM-TOM

**ANCIENS NUMÉROS**

4,57 € l'exemplaire, frais de port  
compris. Chèques libellés à l'ordre  
de Pixel Press Studio

**GESTION ET PROMOTION  
DES VENTES**

Destination Média  
68 rue des Cévennes - 75015 Paris  
T. 01.56.82.12.06  
[reseau@destinationmedia.fr](mailto:reseau@destinationmedia.fr)

**Impression numérique**

Actis (Toul) T. 03.83.65.20.50  
Imprimé en (printed in) France.  
Distribution Transport Presse  
Dépôt légal à parution.  
Commission paritaire

N° 0410 K 86469, ISSN 1262-4357  
**Tirage du précédent numéro :**  
106.150 exemplaires

GAZOLINE est édité par PIXEL PRESS STUDIO, Sarl au capital de 39.000 €. Siège social : 1 parc des Fontenelles 78870 Bailly. Tél. 01.30.56.65.05. Fax 01.34.62.05.07. **Gérant et principal actionnaire :** Jean-Jacques Dupuis. La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

**SOMMAIRE**

**GAZOLINE N° 167**

Retrouvez-nous, tous les jours,  
sur la version Net du magazine  
<http://gazoline.net>



(2<sup>e</sup> partie)  
**Renault Colorale**

**Guide d'achat**

Courrier des lecteurs .....4  
Vive les mariés.....6  
La vie des clubs .....7

**■ Actualité :**  
Interrogations  
autour de la 404 .....8  
Midi, c'est l'heure  
de manger.....9

**■ Hors-série :**  
Alfa Romeo 6C 2500  
Super Sport Touring .....10

**■ Redécouverte :**  
Mercedes-Benz 280 SE  
coupé type W111 E28.....16  
Peugeot 504 cabriolet.....22

Fiat 126 .....28

**■ Histoire :**  
Standard Vanguard [1].....34  
La saga des petits constructeurs  
britanniques [1].....40

**■ Témoignage :**  
Sur les chemins du Monde



en VW "Combi" de 1958 :  
*BumFuzzle on the road* [3] .....44

**■ Les échos de l'atelier :**  
Peugeot 203 C5 fourgonnette  
tôleée [14] ; montage  
du pont AR [2] .....50

Essai matériel ; montage d'une  
direction assistée sur une  
Traction [2] .....58

**■ Restauration :**  
Préparation d'une Triumph  
TR3A 1959 [13].....64  
Citroën 2 CV6 1979 [4] .....68  
René Bonnet Missile II  
type R.B./5 1963 [1] .....72

**■ Technique :**  
Mémento :  
Renault Estafette [7] .....76  
Nouveautés, bonnes  
adresses et refabrica-  
tions en cours.....78

**■ Riches pratiques :**  
94. Réfection d'un carburateur  
horizontal Weber DCOE [2].....81

**■ Guide d'achat :**  
Renault Colorale  
(1952-1957) 2<sup>e</sup> partie.....87

**■ Agenda :**  
A partir du 29 avril .....96

**■ Petites annonces :**  
Annonces gratuites .....104  
Carnet d'adresses .....106  
Annonces couleur .....124

**■ Repères :**  
François surfé sur le net .....137  
La boîte à bouquins .....137

**■ Miniatures :**  
Renault Colorale.....138

Les nouveautés du mois :  
tous les modèles à  
collectionner.....140

**■ Cazafond :**  
Les voies  
du Seigneur .....142



**Peugeot 504 cabriolet**



Peugeot 504 cabriolet

POUR LE PLAISIR



C'est Pininfarina qui a signé le cabriolet 504. Un retour aux affaires après avoir perdu la bataille du cabriolet 204.

*La 504 a marqué une nouvelle rupture technique (abandon du pont à vis, adoption de roues indépendantes à l'AR...) et esthétique, faisant entrer Peugeot de plain-pied dans la modernité, juste après la révolutionnaire 204. Elle ouvre également une autre ère de collaboration entre Pininfarina et le bureau de style de la Garenne, ce dernier parvenant à imposer quelques idées phares. Avec le cabriolet, le changement d'habitudes est encore plus net, d'autant que le carrossier Turinois a cette fois remis une copie originale, tirant les leçons des erreurs du passé. Il livre une voiture entièrement novatrice, revisitant jusqu'à l'implantation du levier de vitesse. Le résultat est enthousiasmant et tourné vers un unique objectif : se faire plaisir.*

Texte et photos Philippe Dufresne

**REDECOUVERTE**  
**PEUGEOT 504 CABRIOLET**

La route qui relie Crécy-sur-Serre à Laon serpente mollement au milieu des champs. Seul point rouge dans cette étendue de terres fraîchement labourées : le cabriolet 504 de Philippe Venet. Une première version, au moins esthétiquement, avec sa calandre traversée par trois fines baguettes semblant soutenir le lion alors doré (au cours des années 70, il va hésiter longuement sur la forme et la couleur à adopter). « C'est un millésime 1972, mais je tiens à te prévenir tout de suite, le capot n'est pas d'origine. » Il soupire. « En 2000, à la Montée historique de Laon, un gars impatient a voulu forcer le passage en s'invitant sur le circuit. Il a tout pris à contre-sens. J'arrivais en face. Ça m'a coûté mon aile AVD et le capot. Faute de trouver le bon modèle, j'en ai remonté un avec le bossage dessiné pour le V-6. Je lance un appel aux lecteurs de *Gazoline*, on ne sait jamais... » J'avoue qu'il est bien agréable de profiter de cette première journée ensoleillée après ce long hiver, et

c'est décapotés que nous roulons à une allure soutenue, bien aidés par les reprises vives du moteur et une tenue de route bénéficiant de quatre roues indépendantes. Mon hôte me rappelle d'ailleurs que si Peugeot est un constructeur prudent, voire même timoré, il a enchaîné deux grosses ruptures techniques pour entrer avec fulgurance dans la modernité. La 204, avec sa traction-avant et son moteur tout alu monté transversalement, créatrice d'un nouveau segment de marché, a montré qu'avec une audace parfaitement maîtrisée et un zeste d'excellence technique, on pouvait accéder au succès planétaire. La 504 est également une voiture qui rompt avec l'héritage de ses devancières. Certes elle reste fidèle à la propulsion et elle reprend le bloc fonte de la 404, mais poussé à 1.798 cm<sup>3</sup> et développant 82 ch DIN, avec un carburateur simple corps Solex de 34 ou 97 ch lorsqu'elle s'équipe de l'injection indirecte Kugelfischer. Néanmoins, elle tourne le dos à l'essieu rigide et au pont à vis si cher à Ernest Mattern pour se doter de roues AR indépen-

**Pininfarina doit cette fois livrer un travail original s'il ne veut pas perdre son client**

dantes avec pont hypoidé suspendu en alliage léger, bras de suspensions, ressorts hélicoïdaux accompagnés d'amortisseurs travaillant dans leur axe médian et aide non négligeable d'une barre antiroulis. Parallèlement, elle adopte des freins à disques sur les quatre roues et, grosse avancée pour tous ceux qui ont eu à se déhancher pour conduire une Peugeot, la colonne de direction est ici dans le même axe que le pédalier, apportant un confort inédit. Pour le constructeur comme pour la presse, la 504 représente sans doute une sorte d'aboutissement logique, accompagnant une montée en gamme de la clientèle. Elle est

plus que ça, comme vont le prouver les chiffres de ventes jamais vus pour une auto de cette catégorie. Elle marque également un tournant stylistique et une véritable collaboration concertée avec un Pininfarina qui s'est vertement fait remonter les bretelles après avoir offert une 404 ressemblant étrangement à une Morris Oxford, une Wolseley 15/60 ou encore une Lancia Flaminia, sans oublier le cabriolet, copie conforme du modèle Fiat 1200/1400 à une échelle à peine plus grande. Cette fois, plus d'exclusive, d'autant que Paul Bouvot et son équipe ont témoigné de leur savoir-faire avec brio sur la 204, évinçant leur concurrent. Le bureau de style de La Garenne et celui de Turin sont au coude à coude dès le premier coup de crayon. Résultat : ils se partagent la paternité de l'auto. A Bouvot la face AV et à Sergio Farina la poupe, avec cet original pli de tôle dont on a longtemps dit qu'il avait été réalisé pour atténuer l'importance de la façade AR. La réalité est tout autre : à cette époque, on

travaillait beaucoup sur des "montres" à l'échelle 1, des maquettes en plâtre sur lesquelles on collait des plaques de polystyrène pour donner une idée du volume recherché. Puis on les taillait ou les ponçait afin de les mettre en forme. Or en allant rendre visite à Pininfarina, les gens de chez Peugeot ont avisé la maquette alors que les plaques venaient juste d'être mises en place, et ils ont validé cette ligne... brute de décoffrage ! Sur la berline, le changement se fait en partie dans le style, sous l'impulsion de Bouvot et Welter, même si c'est Pininfarina qui finalise la maquette. C'est encore plus net avec le coupé et le cabriolet présentés dans la foulée au Salon de Genève, en mars 1969. Cette fois, le Turinois a compris la leçon. C'est pas une pâle copie d'un dessin maintes fois recyclé qu'il propose, mais un œuvre originale reposant même pas sur l'empattement de la berline, lui rendant 19 cm



Le levier de vitesse est placé sur une console centrale permettant l'installation d'un autoradio et d'un cendrier avec allume-cigare.

Trois cadrans ronds, comme sur la berline. Mais à droite, depuis septembre 1970, le montre est remplacée par un compte-tours.



L'instrument indispensable pour remonter les vitres à commande... électrique.

Pas de cuir mais du Teplene, un revêtement type skaï qui habille planche de bord, sièges et panneaux de portes.



La planche de bord diffère très nettement de celle de la berline. Le volant sport est un accessoire d'époque.



Pininfarina signe toutes ses œuvres. Surtout lorsqu'il assure également l'assemblage, ce qui est le cas.

## Sur les 8.185 cabriolets, 292 ont été dotés d'une transmission automatique ZF

pour une longueur ramenée à 4,36 m, soit 13 cm de moins. Même la hauteur subit un sévère rabotage, avec 10 cm d'éliminés. La calandre est également totalement revue, intégrant quatre phares à iode Cibié ovales protégés par d'étonnantes bananes rectangulaires recouvertes de caoutchouc et montées sur le dessus de la lame de pare-chocs. Les clignotants sont rejetés sur les bords, débordant même sur les ailes, et le capot articulé sur l'AV (sur la berline, il l'est côté pare-brise) vient mourir en pente douce pour affiner une façade résolument agressive. La poupe est intégralement revisitée (certaines mauvaises langues affirment que c'est celle-ci que les stylistes de Pininfarina

avaient imaginée pour la berline avant la séance de validation évoquée plus haut), jusqu'aux blocs optiques fixés à l'oblique sur une platine intégrant un catadioptré.

A l'intérieur, Pininfarina a aussi tout repensé. Et pas seulement esthétiquement. Fini le levier au volant, il glisse au plancher, sur une console centrale munie d'un cendrier et d'un emplacement pour l'autoradio. La planche de bord est recouverte de Tepline noir mat antireflet et elle incorpore, au centre, une montre à aiguilles Jaeger et les boutons basculeurs pour les warnings, les vitres électriques gauche et droite ainsi qu'un dernier fictif. Le tableau de bord regroupe trois cadrans ronds, toujours du Jaeger : tachymètre gradué jusqu'à 200 km/h (« très optimiste ! ») avec double totalisateur, compte-tours électronique (il remplace ici la montre qui a migré, en septembre 1970, sur la planche de bord) et bloc accueillant la jauge à essence, le voltmètre, la température d'eau et les voyants des clignotants, de la pression d'huile puis des feux de route. Seule incongruité : derrière

le volant (un accessoire d'époque sur le modèle de Philippe), la commande des clignotants est coté... droit. Troublant. Plus classique, elle actionne également le klaxon lorsqu'on tire dessus, mais seulement depuis septembre 1971.

Cette version de 1972 fait partie des 292 modèles produits avec une boîte de vitesses automatique ZF offrant six présélections : Parking, MAR, Neutre, 1, 2 et 3. « Le neutre, c'est le point mort, explique Philippe. La position "Parking" sert pour le démarrage, la "1" s'utilise pour les démarrages en côte, la "2" pour une conduite sportive et la "3", c'est pour la balade... » Différents, les coupés et les cabriolets le sont également sous le capot. On y retrouve tout d'abord le 4 cylindres de la berline, mais avec l'injection indirecte Kugelfischer. Puis à partir de septembre 1970 s'installe une version revisitée pour offrir une cylindrée de 1.971 cm<sup>3</sup> et une puissance de 104 ch DIN à 5.200 tr/mn toujours avec l'injection. Plus nerveux, il permet de dépasser la barrière des 180 km/h, mais ça ne suffit manifestement pas :

Philippe Venet et son cabriolet Peugeot 504

## "150.000 km avec mon cab"

Philippe Venet a acheté son cabriolet en 1982. Par hasard. « Je prévoyais de partir en vacances avec des copains et en moto. Ma Harley était en panne et je n'imaginais pas m'enfermer dans une berline pour filer vers le sud. J'ai croisé ce cab qui était alors une occasion, du haut de ses dix ans. J'ai décidé de l'acquérir », se souvient-il. L'achat coup de cœur est une belle galère : « Tout le long du chemin, j'ai eu des ennuis. A Sainte-Cécile-les-Vignes où je faisais étape, un ami m'a conseillé d'aller voir

le vieux garagiste du coin. Je n'y croyais pas mais bon. Il a jeté un oeil, a souri et a changé les quatre bougies. Ensuite ça a marché du tonnerre ! » Depuis, les deux complices avalent les kilomètres avec gourmandise. « J'ai dû en faire 150.000, et pas sans histoires, parce qu'après les bougies, j'ai monté un nouveau moteur et j'ai refait en partie la carrosserie suite à ma rencontre

avec un Range Rover. Mais finalement, c'est un bon moyen pour faire une révision en profondeur régulièrement... » ■



Disons-le tout de suite : le capot n'est pas du bon millésime. Sa partie centrale devrait être en creux et non en relief. Philippe en cherche d'ailleurs un, et si vous pouvez l'aider, ce serait sympa. Sur cette Phase I, on notera le traitement de la calandre avec ses trois baguettes inox qui traversent une grille nid-d'abeilles et soutiennent un lion stylisé couleur dorée.





La poupe n'a plus rien à voir avec celle de la berline. Tout a été traité en douceur pour offrir un capot très légèrement bombé et surtout une façade équipée d'originaux blocs optiques positionnés à l'oblique.

### Passeport technique Peugeot 504 cabriolet Phase I

#### ▼ Moteur

Type B14, 4 cylindres en ligne monté longitudinalement, incliné à 45°. Soupapes en tête culbutées et commandées par un arbre à cames latéral, vilebrequin sur cinq paliers ■ **Cylindrée** : 1.971 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 88 x 81 mm ■ **Taux de compression** : 8,35:1 ■ **Puissance fiscale** : 11 CV ■

**Puissance maxi** : 104 ch DIN à 5.200 tr/mn ■ **Alimentation** : injection indirecte Kugelfischer ■ **Allumage** : batterie 12 V 55 Ah, bobine et distributeur.

#### ▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec (diaphragme) à commande hydraulique ou,

sur BVA, embrayages multidisques ■ **Boîte de vitesses** : type BA7 à quatre rapports synchronisés + MAR (idem berline) ou en option, BVA ZF type 3HP12 à trois rapports + MAR ■ **Rapports de boîte BA7** : 1<sup>er</sup> : 0,273 - 2<sup>e</sup> : 0,461 - 3<sup>e</sup> : 0,710 - 4<sup>e</sup> : 1 - MAR : 1,150 ■ **Rapports de boîte ZF** : 1<sup>er</sup> : 0,170 à 0,391 - 2<sup>e</sup> : 0,287 à 0,658 - 3<sup>e</sup> : 0,437

à 1 ■ **Couple conique** : 10 x 37 (9 x 34 sur la berline).

#### ▼ Structure

Caisse monocoque ■ **Suspensions AV** : à roues indépendantes type MacPherson, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques à double effet Peugeot, barre antiroulis ■ **Suspensions AR** : à

roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques à double effet Peugeot, barre antiroulis ■ **Direction** : à crémaillère ■ **Rayon de braquage** : 4,81 m (5,11 m sur la berline) ■ **Freins** : à disques sur les 4 roues avec assistance Mastervac et compensateur de freinage ■ **Frein à main** : mécanique

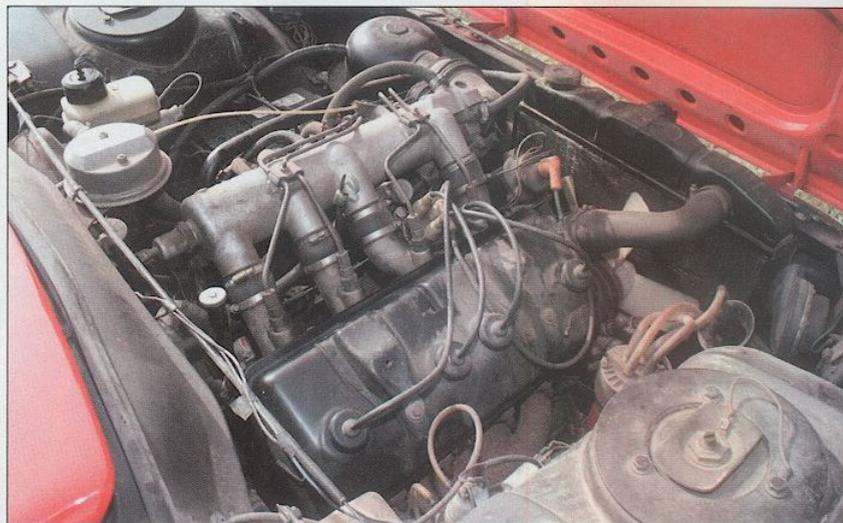
agissant sur les roues AR ■ **Jantes** : Dunlop 5J-14 ■ **Pneumatiques** : 175 HR 14 Michelin XAS, Dunlop SP Sport ou Kléber V10 GT ■ **Dimensions** : 4,360 x 1,700 m x 1,360 m ■ **Empattement** : 2,550 m ■ **Garde au sol** : 0,160 m ■ **Voies AV/AR** : 1,420/1,410 m ■ **Poids** : 1.220 kg ■ **PTAC** : 1.540 kg ■ **PTRA** : 2.540 kg.

**REDECOUVERTE**  
**PEUGEOT 504 CABRIOLET**



Même capoté, le cabriolet conserve son élégance.

Sous le capot, un 4 cylindres à bloc fonte et culasse en alliage léger. Il est alimenté par une injection indirecte Kugelfischer.



Très rapide, le capotage-décapotage.



Les jantes Amil en alliage léger ont été montées uniquement sur le coupé, et seulement à partir de 1982. Mais elles figuraient au catalogue des options.



Encore un bel accessoire : le bouchon de réservoir fermant à clé.



Les clignotants débordent largement sur les ailes. Une constante jusqu'en 1980.

profitant du lifting du 1<sup>er</sup> juillet 1974 qui transforme totalement la façade AV par le biais de simples optiques élargis, l'abandon des baguettes au profit du plastique et d'un monogramme "fil de fer", de bananes en caoutchouc doublées en longueur ainsi que d'un capot modifié pour accepter le montage du nouveau moteur, le six cylindres en V développé avec Renault et Volvo se substitue au 4 en ligne. Il compte 136 ch DIN et son alimentation est assurée par deux carburateurs : un simple corps Solex 34 TBIA et un double corps Solex 35 CEEI.

Parallèlement, ces modèles toujours assemblés chez Pininfarina et achevés en France reçoivent de nouveaux blocs optiques AR, des poignées de portes encastrées, une assistance pour la direction, un double circuit de freinage associé à des disques ventilés à l'AV, de nouveaux rapports de boîtes, des ceintures AV à enrôleurs, etc. C'est grâce à ce "bodybuilding" sévère que coupés et cabriolets vont pouvoir poursuivre leur carrière en dépit de l'augmentation du prix de l'essence, la clientèle appréciant un tempérament devenu quasi sauvage. Mais ça ne va pas durer, et si le coupé continue à tirer son épingle du jeu, le cabriolet s'effondre, son prix de vente étant pénalisé par un onéreux V-6. Du coup, il doit revenir au bon vieux 4 cylindres en septembre 1977, mais celui de la 504 Ti (1.971 cm<sup>3</sup>, 106 ch DIN à 5.200 tr/mn), avant de disparaître malgré une ultime évolution en juillet 1979 lui redonnant une face AV davantage glamour, bien que les pare-chocs en

plastique soient plus que généreux. Au final, jusqu'en 1983, il aura été produit 8.185 cabriolets, dont 4.174 Phase I et celui de Philippe.

« Pour être tout à fait honnête, rappelle-t-il, ce n'est pas le moteur d'origine. Quand je l'ai acheté, il avait dix ans et déjà bien vécu. On commençait même à entendre cogner une bielle. Mais ça restait discret. Je me disais qu'il allait falloir intervenir rapidement, mais ce jour-là, ma sœur a voulu emprunter l'auto pour faire une course. Je lui ai dit "oui, à condition que tu aies la pédale légère". Or quelques minutes plus tard, elle m'a appelé. Elle était arrêtée au bord de la nationale, une grande mare d'huile sous la voiture. Je suis arrivé et j'ai découvert que la bielle avait... traversé le carter ! J'ai donc mis un autre 4 cylindres, un poil plus récent l'équipement pour monter une direction assistée. J'en ai donc profité... » Et d'ajouter en riant : « Tu peux y aller franco, le moteur tourne rond maintenant. »

Je pose mon pied gauche sur le passage de roue et tente de l'oublier, règle d'or en boîte automatique. Pied

droit sur le frein, je place le levier sur "P" et tourne la clef de contact sur la gauche de la colonne de direction. Immédiatement, le moteur donne de la voix. Pas de chant survolté, mais des décibels sourds et rassurants. Je lâche le frein et m'intéresse à la seule autre pédale, celle de l'accélérateur. Après avoir libéré le frein à main et avoir enclenché la "3", j'appuie doucement. Le cabriolet décolle en souplesse. Nous passons les ornières. Les suspensions sont sèches mais efficaces. L'installation d'une direction assistée simplifie grandement la vie, je dirige le cabriolet du bout des doigts et regagne rapidement l'asphalte. Clignotant actionné de la main droite, je jette un œil au rétro et enfonce plus fermement l'accélérateur. La 504 glougloute gentiment et avance en faisant preuve de bonne volonté. Mais ça ne me suffit pas. Je me mets en "2". Immédiatement, le 4 cylindres semble se faire plus vif et l'accélération est plus franche. Nous grimons à 80 km/h très rapidement. Je reviens en "3" et reste scotché sur le "80", cette fois dans un grand silence. Nous attaquons une série de S. La 504 encaisse sans broncher les changements de cap, confirmant les essais de l'époque qui qualifiaient sa tenue de route d'exemplaire, en tout cas sans commune mesure avec celle de sa grande sœur, la 404.

Je craignais que le cabriolet ne se tortille dans ces enchaînements. Pas le moins du monde. La rigidité de la plate-forme est là et bien là, et les barres antiroulis (une à l'AV, une autre à l'AR) viennent efficacement

optimiser son comportement dynamique. « Les 5 cm de voie AR en plus et la large monte pneumatique en 175 HR 14 y participent également, mais tu n'as encore rien vu. Appuie fort du droit... » Aussitôt dit, aussitôt fait. Une bonne seconde plus tard, la 504 change de tempérament et accélère comme une furieuse. Et pourtant je jure que je ne suis pas revenu en "2". Philippe est hilare : « C'est le kick down, ça permet d'avoir du jus en cas d'urgence, notamment si tu es un peu court pour doubler. » Rien à voir avec la vigueur d'une Alpine ou d'une Porsche contemporaine bien entendu, mais la sensation est agréable. Avec un vrai freinage en plus. Les quatre freins à disque ralentissent l'auto en ligne, dans des conditions raisonnables d'utilisation. Je marque un arrêt au "Stop" et relance la machine. Je vous avoue ne pas être un fan des boîtes autos. Mais là, elle a tout pour plaire avec cette réserve de puissance dont on peut disposer et ces diverses positions que peut prendre le levier. Mais pour l'heure, j'ai décidé de me la jouer coude à la portière et nez à au vent. Pas de doute, c'est la transmission idéale pour rouler en toute quiétude.

Sur le filet de gaz, nous pouvons deviser tout tranquillement, et Philippe en profite pour me parler du point faible de ce cabriolet : la commande électrique des vitres. « C'est la bête noire. Une fois sur deux, le câble se coince. Aujourd'hui d'ailleurs, j'en ai un qui fait des caprices. Le constructeur était conscient du problème. Pour preuve, dans la boîte à gants, tu trouves une manivelle. Elle permet

**La boîte automatique est une vraie réussite, tirant le meilleur parti de la mécanique**

de manœuvrer les vitres manuellement. Peugeot affirme que ça n'est utile qu'en cas de panne de batterie. Je t'assure que je m'en sers bien souvent ! » Je m'interroge aussi sur le capotage. Pour l'heure, bien caché derrière son couvre-capote, le toit en toile a totalement dégagé la ligne de la voiture. Mais s'il fallait, en urgence, se protéger ? « Rien de plus facile. Une fois le couvre-capote décliné, tu tires sur la barre rigide qui se plaque sur le dessus du pare-brise et tu verrouilles. A deux, c'est évidemment plus rapide, mais tout seul tu y arrives très bien. Et tu n'as pas l'impression d'être dans un sous-marin, d'autant que la lunette AR offre une bonne visibilité. Bien sûr, le mica finit par s'opacifier, mais comme le mien est en parfait état, pas de problème ! » A croire qu'il ne capote jamais l'ami Philippe. « Ce n'est pas faux ! se marre-t-il, sinon où est l'intérêt du cabriolet ? » Allez poussons encore un peu, la route est large, le ciel est bleu, le moteur ronronne doucement, comme une invite à un long voyage. Et tant pis si je suis en retard pour rendre ma copie. Il y a des petits plaisirs qui ne sauraient attendre. ■

**Le V-6 étant trop gourmand, les derniers cabriolets réintègrent un 4 cylindres**