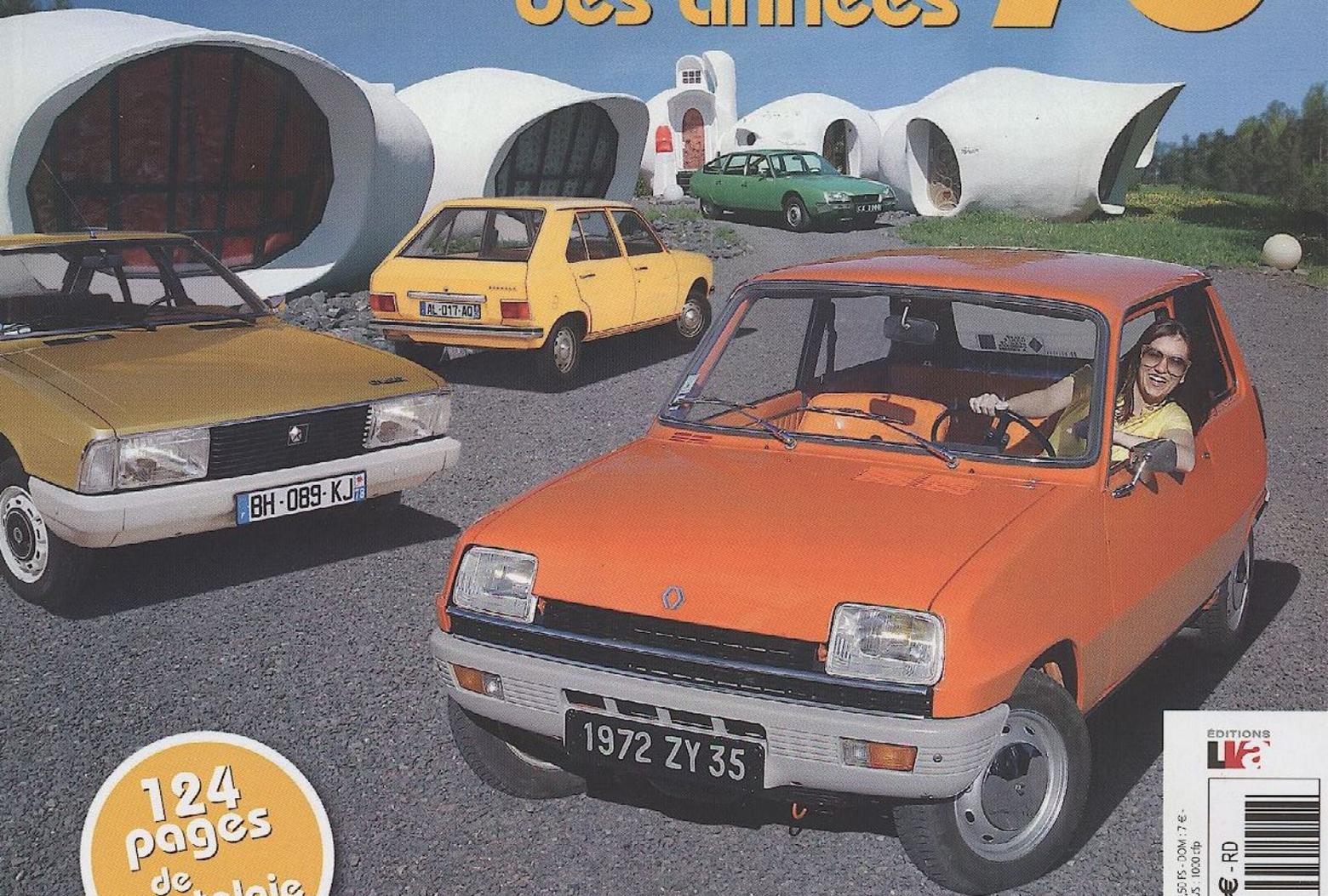


# Autoretro

LE N°1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980

## LES POPULAIRES FRANÇAISES <sup>5</sup> des années 70



124 pages de nostalgie

- Citroën Dyane 6 ● Peugeot 104 ● Renault 5 TL
- Simca 1100 Spécial ● Renault 6 ● Peugeot 304 GL
- Renault 12 L ● Citroën GS Club ● Simca 1307 S
- Peugeot 504 GL ● Chrysler 2 Litres ● Citroën CX
- 2000 Super ● Peugeot 604 SL ● Renault 30 TS

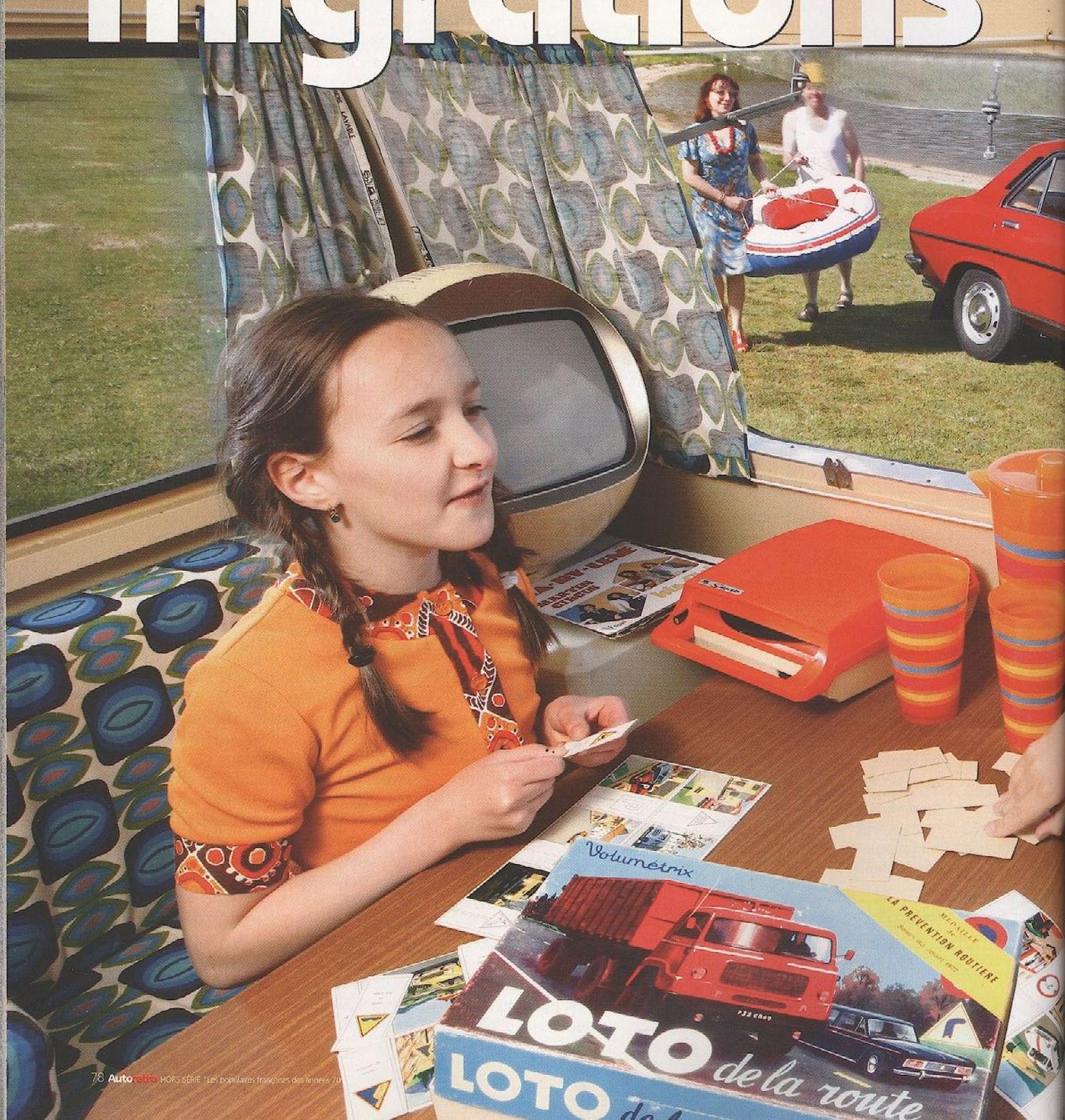
EDITIONS **LF**

F : 6,50 € - BÉL : 6,99 € - CAN : 10,99 \$ - CH : 10,50 \$ - DOM : 7 € - LUX : 7,10 € - ESP/GR/APORT CONT : 7,20 € - POKS : 10,00 \$p

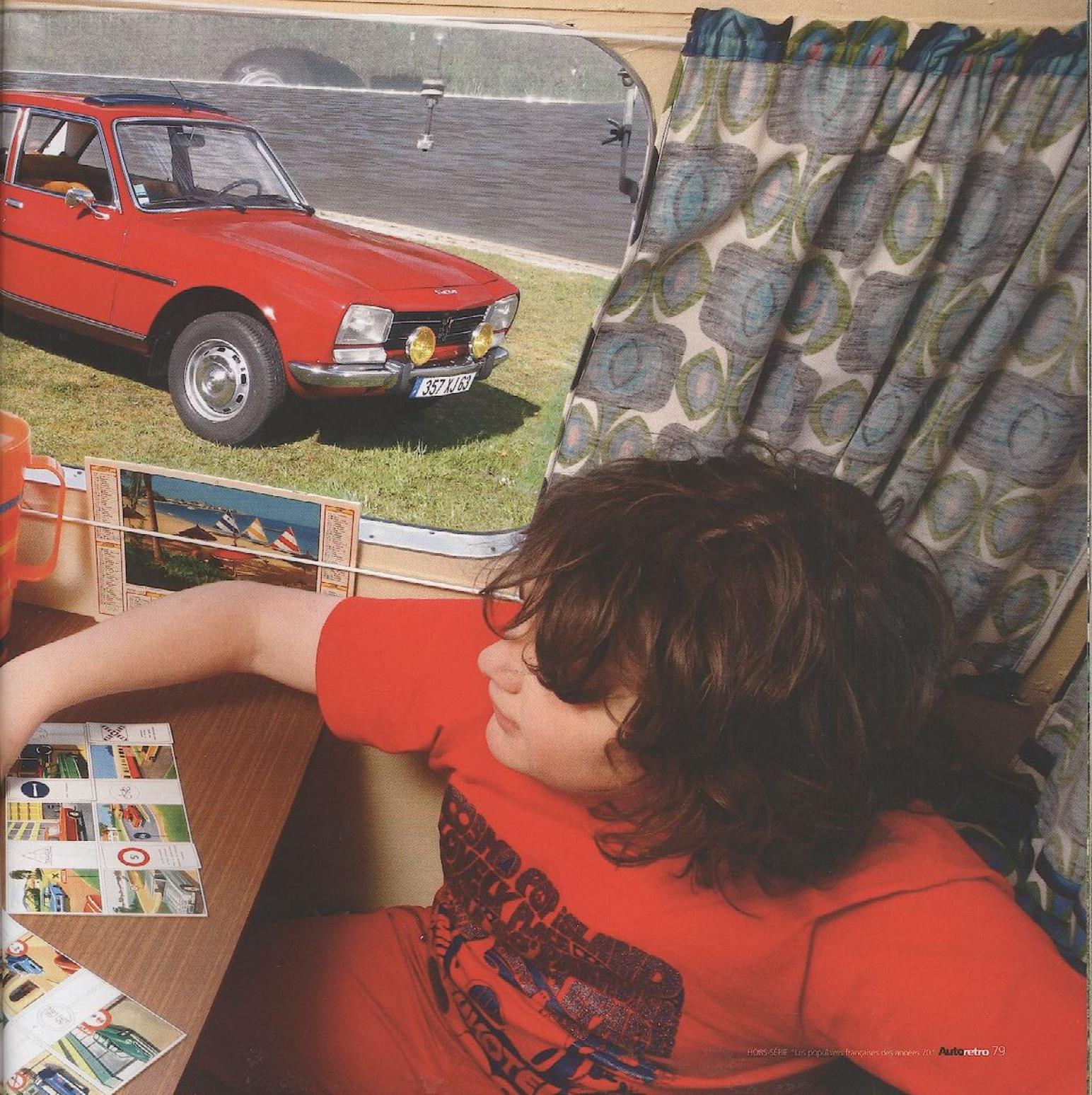
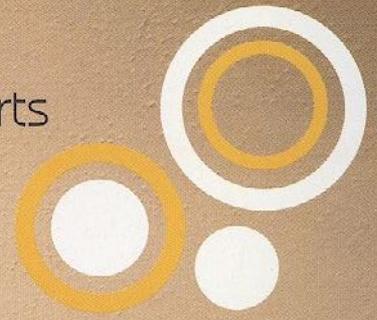
L 18587 - 6 H - F - 6,50 € - RD

PEUGEOT 504 GL, 1978

# Grandes migrations



Discrète et distinguée, rapide mais familiale, la Peugeot 504 est la reine des grandes migrations de la décennie 70, celles des départs en vacances, tractant souvent une caravane, mais aussi celles des premiers rallyes africains que d'autres caravanes regardent passer...





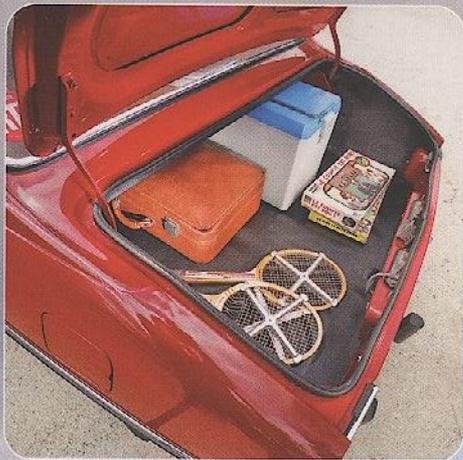
uelle aventure, ces départs en vacances! Branle-bas de combat dès l'aube, en bas du HLM. En maillot marcel, bob Ricard vissé sur le crâne, Robert enfourne sacs, valises, matelas et canot gonflables dans la 504: « Raymonde, tu as bien pris mes Gauloises et la limonade pour les gosses? » Une fois le coffre claqué à grand-peine et l'attelage de la caravane vérifié pour la vingtième fois, en route pour le camping Les Flots Bleus. Cinq cents bornes de nationale avant de retrouver, comme chaque année, le même emplacement, sous le même pin parasol, pas trop loin des douches, mais surtout tout à côté du campement de Gérard, le partenaire estival de pétanque et d'apéro! Vitres baissées, toit ouvert, la Peugeot taille la route, Robert et Raymonde scotchés sur le skaï brûlant des sièges avant, la marmaille derrière avec le Rubik's cube et la poupée Barbie. Dans cette belle famille de Français moyens, vous aurez

sans peine reconnu *Les Bidochon*, immortalisés par Binet en 1978, année de naissance de cette 504. Et comme dans la BD de *Fluide Glacial*, vous imaginez la vaillante Peugeot, suivie comme son ombre par la caravane, traînant derrière elle dans les côtes tout un peloton d'énervés en CX ou R30, le poing brandi, maudissant le Lion transformé en escargot!

### Traditions bourgeoises

La caravane passe et le lion... rugit de fureur, car en mai 1968, contraint et forcé par les événements que vous savez, il a dû différer de quelques mois le lancement de sa dernière-née, la 504. Si la 204, présentée en 1965, constituait une véritable révolution culturelle à Sochaux – c'est une traction –, la nouvelle 504 impose le style Peugeot pour les années à venir, à l'instar de ses grands phares trapézoïdaux qui lui donnent, dixit la pub, le regard de Sophia Loren! Les optiques rondes à visière





LA 504 EST POPULAIRE  
ET FAMILIALE,  
TOUT EN RESTANT  
ÉLÉGANTE.



**Points forts**

- Comportement actuel
- Très confortable
- Fiabilité avérée
- Cote attractive
- Disponibilité des pièces

**Points faibles**

- Absence de 5<sup>e</sup> rapport
- Les très beaux exemplaires se font rares...

et les ailerons de la 404 sont désormais rangés au rayon des souvenirs... Moins audacieuse que la 204, la 504 reste une propulsion et conserve un bloc moteur en fonte dérivé de la 404, tout comme une classique boîte à quatre vitesses. Mais fini l'essieu rigide et le vieux pont arrière à vis - et à vices - de cette dernière. Quatre roues indépendantes, ça vous change le confort et la tenue de route ! Cette étude de suspension, révolutionnaire pour Peugeot, met la 504 au niveau des meilleures réalisations du genre. Sa carrosserie aux lignes amples et nettes, fruit de la collaboration entre Pininfarina et Paul Bouvot, le designer maison, se distingue tout de même par un curieux coffre bossu que personne n'ose revendiquer. D'ailleurs, ces lignes, destinées à ne pas effaroucher la clientèle bourgeoise traditionnellement attachée à la marque franc-comtoise, demeureront figées jusqu'à l'arrêt du modèle, décliné dès son lancement en deux versions : carburateur et injection.

### Inflation galopante

Le 4-cylindres 1,81 initial à carburateur de 87 ch passe à 2 litres et 98 ch en 1971, et la version injection en fait autant, gagnant sept

petits chevaux (SAE) au passage. En effet, la concurrence s'organise et il lui faut lutter non seulement contre l'inamovible Citroën DS mais aussi tenter de s'imposer face à la Renault 16 TS et la nouvelle Simca-Chrysler 180. Au même moment, et à l'autre extrémité de la gamme, la version Diesel de 65 ch vient prendre le relais des fumants taxis 404 millionnaires en kilomètres. À quelques détails près, la 504 ne changera guère tout au long de sa carrière. La version TI à injection sera la première à céder la place à la nouvelle 505 en 1979, mais la 504 GL résistera jusqu'en 1983. Pourtant, Peugeot lui refusera toujours la nouvelle boîte 5 vitesses qu'elle méritait et - curieux retour en arrière - reviendra même en 1978 aux freins à tambours à l'arrière à la place des disques... Affichée 13 850 F en 1969, la 504 GL va passer à 31 800 F en 1978. Son prix a plus que doublé en moins de dix ans et on parle aujourd'hui d'inflation?

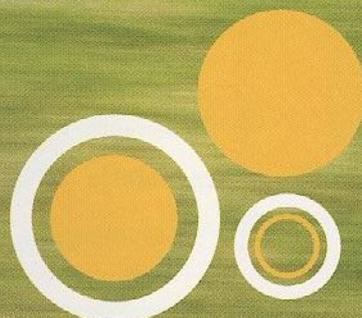
### La caravane passe...

« Sur la piste des savanes, je suis le caravanier... » La voix de Julien Clerc grésille dans la grille du transistor Ducretet-Thomson. Un œil dans le rétro, je surveille Georges &



1 Apparition timide des appuis-tête : ils sont d'abord rétractables !

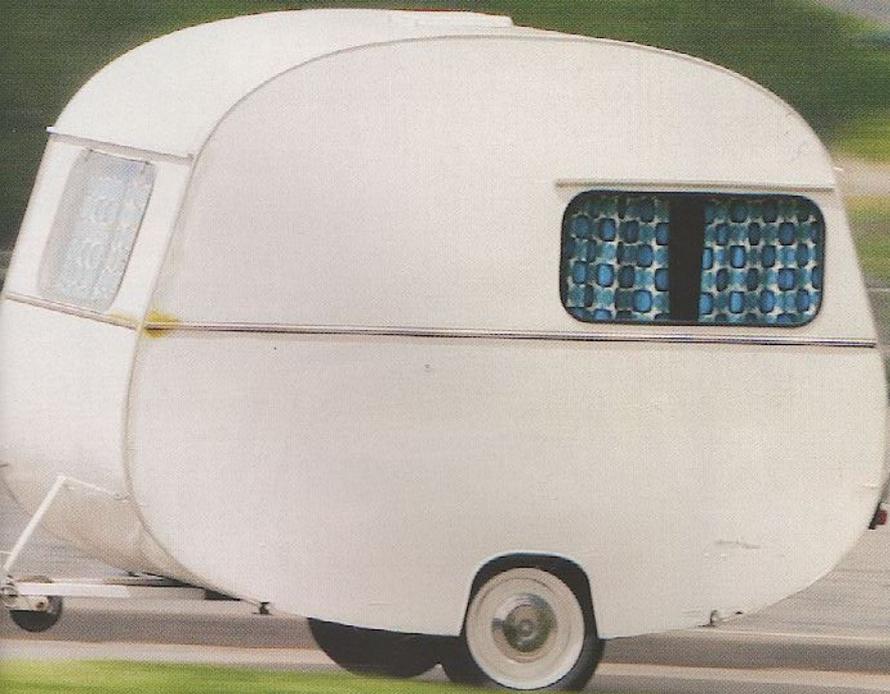
2 La finition intérieure est de bonne facture, mais l'heure est encore aux manivelles...



FIABLE ET BIEN MOTORISÉE,  
ELLE NE REDOUTAIT PAS LA ROUTE  
DES VACANCES AVEC L'ATTELAGE...



L'habitabilité est bonne et le confort bourgeois. Et plus encore avec l'optionnelle sellerie cuir.



## Au fil des ans...

**1968** Présentation de la 504 retardée en septembre, suite aux événements de mai 68. Berline avec ou sans toit ouvrant, 1 796 cm<sup>3</sup>, 1 carburateur double corps (87 ch SAE, boîte 4 avec levier au volant, disques AV/AR, 160 km/h) ou version injection (103 ch SAE, 170 km/h).

**1969** En mars, lancement des versions coupé et cabriolet signés Pininfarina au salon de Genève.

**1970** Au salon de Paris, moteur 11 CV (1 971 cm<sup>3</sup>, 1 carburateur double corps, 98 ch SAE, 162 km/h) ou version injection (110 ch SAE, 173 km/h). Boîte automatique en option sur version à carburateur.

**1971** Commercialisation de la version Diesel XD90 (2 112 cm<sup>3</sup>, 65 ch DIN, 134 km/h). Nouvelles versions Commerciale et Familiale sur empattement allongé de 16 cm.

**1972** Nouvelles appellations : 504 GL pour la version carburateur et 504 TI pour la version injection qui peut recevoir le levier de vitesses au plancher ou la boîte automatique en option. Phares à iode.

**1973** Nouvelle version économique 504 L (1 798 cm<sup>3</sup>, 87,5 ch SAE, essieu AR rigide, finition simplifiée, 154 km/h) disponible en version essence ou Diesel. Compte-tours, toit ouvrant et intérieur cuir de série sur la 504 TI.

**1975** Nouvelle culasse et poignées des portes encastrées.

**1976** Lève-vitres électriques à l'avant sur la 504 TI.

**1977** Nouvelle calandre noire.

**1978** Retour aux freins à tambours à l'arrière !

**1979** Versions Diesel 504 D (au lieu de LD) et GLD mieux finie. Un seul Diesel, le XD2 (2 304 cm<sup>3</sup>, 70 ch DIN, 141 km/h).

**1983** La berline 504 reste au catalogue jusqu'à juin.

**Production totale :**  
2 478 147 exemplaires.

## Acheter une Peugeot 504

### Ce qu'il faut savoir

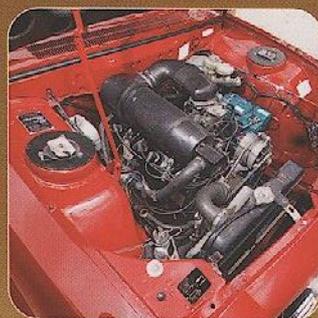
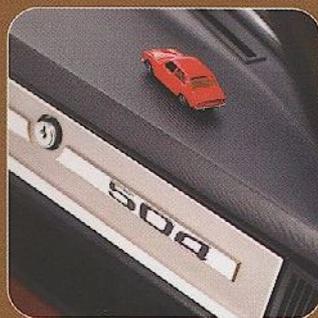
Comparée aux autres françaises des *seventies*, la 504 est sans doute la plus résistante à la corrosion. On n'en dira pas autant des coupés et cabriolets en bonne tôle italienne de récup' ! Cela étant, n'oubliez pas de vérifier les bas de portes, les bas et doublures des ailes, la jupe arrière, le fond du coffre, les coupelles d'appui des ressorts avant et surtout arrière, le tour du pare-brise, sans oublier la base du pied milieu entre les portières et le réservoir très exposé à l'arrière. En général, toutes les protections plastique et baguettes qui retiennent saleté et humidité sont source de corrosion. Sur tous les moteurs, par ailleurs très endurants, le système

de refroidissement est à surveiller (durs et radiateur), le joint de culasse étant la faiblesse classique des Peugeot. Soucis en perspective avec les moteurs injection trop longtemps immobilisés : pistons de la pompe grippés, fuites ou fragilité récurrente de la courroie Sedis d'entraînement de cette pompe. On contrôlera les silentblochs et les coupelles d'amortisseurs sur les modèles fortement kilométrés. Les étriers de freins à disques peuvent gripper en cas de longue immobilisation. Bonne nouvelle, les garnissages intérieurs de qualité (cuir ou tissu) sont endurants. Côté entretien, vidange du moteur tous les 5 000 km, de la boîte tous les 10 000 km (huile 75W80) et du

pont tous les 15 000 km (huile 80 EP). Les pièces se trouvent chez Peugeot (soignez vos relations avec le magasinier) ou chez les nombreux spécialistes de populaires françaises.

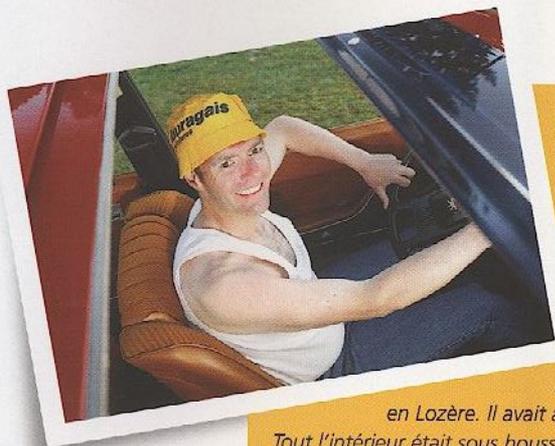
### Combien ?

Voilà une populaire robuste, rapide et confortable dont l'achat n'est pas ruineux et qui constitue un agréable *daily driver*. Oubliez les versions Diesel, poussives et surkilométrées... Si les beaux exemplaires, souvent aux mains de personnes âgées, peuvent se trouver dès 2 000 €, on mettra facilement le double pour une belle 504 TI toutes options avec l'assurance d'un système d'injection en parfait état.



La belle époque où les moteurs étaient longitudinaux sous les capots des Peugeot...





## Hervé Ayrat : « Elle fut mon plus beau cadeau de Noël ! »

Ambulancier de métier, Hervé Ayrat n'aurait-il pas tendance, par déformation professionnelle, à vouloir porter secours à toutes les "p'tites vieilles" oubliées ? Outre cette superbe 504 de 1978, il a déjà sauvé deux BMW (une série 5 de 1976 et une 318 de 1989) et une Renault 16TX de 1979 pour laquelle il a rejoint son ami Christophe au sein de l'Amicale R16. « Ma 504, je l'ai ramenée le jour de Noël, il y a dix ans, rachetée à un ancien bognat revenu de Paris passer sa retraite en Lozère. Il avait acheté cette 504 juste pour faire le trajet Paris-Lozère pour ses vacances.

Tout l'intérieur était sous housses et il avait taillé des tapis-brosses sur mesure pour protéger les tapis d'origine ! Il ne se servait plus de la 504 car il avait racheté une Xantia neuve, mais il ne voulait pas la donner à son petit-fils de peur qu'il n'ait un accident ! Il me l'a cédée en me faisant promettre de venir la lui montrer de temps en temps... »

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### Peugeot 504 GL, 1978

**Moteur** 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1971 cm<sup>3</sup> (88x 81 mm), 92,5 ch DIN à 5 000 tr/min, 16,1 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,8:1, culasse alu, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur double corps Zenith 35-40 INAT.

**Transmission** aux roues AR, boîte 4 vitesses (auto. 3 rapports ZF en option), pont 3,89:1.

**Direction** à crémaillère, sans assistance.

**Freins** assistés, disques AV, tambours AR.

**Suspension** à 4 roues indépendantes. AV à jambes élastiques, levier transv. inf. et jambes longit., ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antiroulis; AR avec bras triang. obliques tirés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis.

**Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places.

**Dimensions** longueur 4,49 m, largeur 1,69 m, hauteur 1,46 m, empattement 2,74 m, voies AV/AR 1,42/1,36 m, coffre 545 dm<sup>3</sup>.

**Roues** jantes acier 5J, pneus 175 HR 14.

**Poids** (à vide) 1 230 kg.

**Performances** (usine) vitesse maxi 164 km/h, 0 à 100 km/h 13,1 sec., km D.A. n.c.

Jacques à deux mètres derrière. Non, il ne s'agit pas d'un couple de coiffeurs invités de dernière minute pour les vacances mais, plus sérieusement, de la marque de la coquille d'escargot que traîne sans forcer notre 504. Excellente tractrice, la Peugeot a longtemps fait le bonheur des caravaniers et, plus particulièrement, des enseignants, rassurés par sa fiabilité proverbiale et sa discrétion de bon ton, et toujours prêts à partir pour un pèlerinage à Niort au défunt siège de la Camif. Toit ouvert, vitres baissées, le soleil éclabousse l'habitacle aux chaudes nuances orangées. Pleurez la fin des "années chrome": la 504 est la dernière Peugeot chromée! Les pare-chocs, les poignées de portes, le décor inox du tableau de bord, tout cela brille et fait autrement plus cosu que le plastoc envahissant. Les sièges en tissu bordés de skaï assorti ont la profondeur des meilleurs fauteuils club de chez Roche-Bobois et les épaisses contre-portes garnies d'un solide accoudoir tentent de faire oublier les manivelles démodées des lève-vitres. Assurément, on est encore loin du tout électrique... Puissant et coupleux, le 2 litres à carburateur emmène sans forcer le léger attelage. Un coup de 3<sup>e</sup> sur le "sportif" levier au plancher et... gaz! C'est vrai qu'au milieu des années 70, les 504 ont imposé la loi du Lion dans les rallyes africains comme le Bandama ou le fameux Côte-Côte Abidjan-Nice, leur remarquable suspension effaçant la terrible tôle ondulée des pistes aussi glissante que du verglas à plus de 140 km/h. Heu, à propos, dans le rétro, je vois Georges & Jacques danser la gigue : « Ça va pas Robert ? Tu te crois dans un rallye ? Les gosses vont encore être malades ! » Retour sur terre : Raymonde craint



**Le placage en aluminium du tableau de bord est du meilleur effet. Nous ne sommes pas encore dans les années 80...**

le pire pour sa vaisselle Gilac et sa télé portable, et le fait savoir. La caravane passe, mais je ne vous dirai pas qui aboie...

Texte : **Jean-Paul Decker**

Photos : **Daniel Denis**

*Nos remerciements à Hervé Ayrat pour le prêt de sa 504, à la famille Délu venue en caravane, à Pascale Decker, Philippe Chabassière et ses enfants (Justine et Benjamin), et au personnel communal de Saint-Rémy-sur-Durolle qui nous a laissé envahir leur charmant plan d'eau !*