

La Voiture Ancienne

Le journal bourse d'échanges de tous les passionnés de véhicules anciens et de collection

Grande Tombola 2013

Gagnez cette Citroën 2CV6 Spécial

rouge Vallenga
de Juillet 1990



Le modèle qui a le moins de km :
Peugeot 504 Coupé V6 - 1976



Coup d'œil dans le rétro :
Renault 4CV - 1960



Spécial Anniversaire :
50 ans de la Renault 4 Parisienne



Manifestation :
21^{ème} Bug Show de Spa-Francorchamps (BE)



5^{ème} Rallye Touristique Air-5 (45)

Sortie Nationale 2013 du Frégate Club de France (01 - 26 - 69)

4^{ème} Fêt'stival des Belles Anciennes de Guermantes (77)

Calendrier de vos manifestations :
- des centaines de dates à retenir

N°16



1938
75 ans déjà !
2013

Dossier / Conseils d'achats : Volkswagen Coccinelle

L 12789 - 16 - F: 4,50 € - RD



Trimestriel - Octobre/Novembre/Décembre 2013

LE MODÈLE QUI A LE MOINS DE KM Peugeot 504 Coupé V6 - 1976

39 421 km d'origine !



C'est en lisant notre N°11 paru au printemps 2012, dans lequel nous faisons l'essai d'une 504 Berline TI Automatique de 1978, que Jean-Claude Mandry a eu l'idée de nous contacter. C'est un incondicional de la marque au Lion, et de la 504 en particulier. Il possède deux berlines TI et deux coupés, dont cette version V6 de 1976 qui n'affiche que 39 421 km réels et qu'il nous présente aujourd'hui.

Texte & Photos : Jean-Claude MANDRY

Jean-Claude MANDRY :

«Par définition, une passion ne s'explique pas de façon rationnelle, mais on peut essayer de la comprendre. Habitant dans l'est de la France, Peugeot a une place importante dans le paysage économique et culturel. De nombreux habitants y travaillent : ils ont (avaient) un "esprit" PEUGEOT très fort. En 1968, j'ai eu l'occasion de visiter les usines de Sochaux où les 504 berlines commençaient à être fabriquées. On pouvait aussi entrevoir quelques caisses de coupés, livrées par Pininfarina, mais pas en montage. C'était une voiture qui tranchait assez nettement avec la 404, par une certaine modernité. Elle était destinée à une classe bourgeoise et faisait rêver. Par la suite, la 504 est devenue taxi, pick-up, véhicule de société... Sa solidité exemplaire a forgé son succès et de nombreux exemplaires ont commencé une deuxième vie en Afrique. Mais venons en au coupé qui est encore plus sélectif. En 1973, le coupé 504 était plus cher que le cabriolet. Son tarif était également plus élevé que celui d'une Berlinette A 110 1300 cm³. C'est dire ! Sa ligne était très séduisante et sa mécanique avait fait ses preuves. Un ensemble attractif, mais sans une réelle performance qui la distin-

guerait de la berline. Pour y remédier, un V6 (rentré au chausse-pied) a remplacé le 4 cylindres. Les 136 ch du V6 de 2,7 litres font sourire aujourd'hui. Même à l'époque, il n'y avait pas de quoi rivaliser avec une Ferrari, par exemple. Pourtant, son plumage était dessiné par le même virtuose italien : Pininfarina. A mon avis, ce moteur V6 PRV construit en grande série convenait plus à la grosse 604 qu'à un véhicule à l'esprit sportif. De toute façon, la crise pétrolière n'a pas encouragé une grande diffusion de ces modèles et le manque de fiabilité de l'allumage (boîtier Schlumberger) a sans doute fait fuir plus d'un client.

Pourquoi avoir fait l'acquisition de ce coupé V6 ?

J'étais membre de l'Amicale 504 depuis quelque temps. Je venais aux sorties avec ma berline qui faisait «tâche» à côté des coupés largement majoritaires. L'un des membres, carrossier de métier, avait suivi de près la vie d'un coupé que son propriétaire, un entrepreneur, avait acheté neuf en 1976. Ce dernier s'en servait très peu et arrivé à un âge certain, il l'a remis en pensant le conserver pour son petit fils. Celui-ci ne voulant pas

s'embêter avec une "vielle caisse gourmande", le carrossier a pu racheter le véhicule et l'a remis en route. Tout amateur de voitures de collection ne pouvait rester insensible à la vue de ce coupé dans un état quasiment neuf, traité au Dinitrol. Pour restaurer mon coupé 4 cylindres, je me suis inscrit en cours du soir pour m'initier à la carrosserie et la peinture. Les coupés et cabriolets 504 étaient fabriqués en Italie avec de la tôle de qualité très moyenne. Les mauvaises langues disaient qu'ils rouillaient même dans le catalogue ! A présent, les modèles en bon état sont très rares et les travaux de restauration coûteux ; d'autant que les pièces de carrosserie sont introuvables. Quand j'ai appris que ce coupé V6 était en vente, j'ai cassé ma tirelire. Je n'ai pas hésité à le payer 50 % au-dessus de la cote... Je sais, je ne suis pas un bon négociateur ! Mais sachant qu'il n'y avait pas de travaux à faire, j'ai estimé que ce coupé le valait bien. Une expertise l'a d'ailleurs confirmé. A présent, j'ai le plaisir de rouler avec cette belle machine, de participer aux sorties du Club 504 nouvellement créé, plus convivial et moins sélectif que l'ancienne amicale (les berlines sont les bienvenues : le président en a une !). J'ai aussi participé à la "Grande

Parade" de Mulhouse qui a lieu chaque année, au début du mois de Juillet. Elle réunit 500 voitures en moyenne : recommandable à tous ceux qui s'intéressent à l'automobile ancienne. Maintenant que je suis retraité, je vais pouvoir profiter de mon coupé V6, car une voiture de collection n'est pas faite pour rester dans un garage.

Ma passion des Peugeot ?

Vous l'avez sans doute deviné : je suis un inconditionnel de la marque Peugeot ! Je roule tous les jours avec un coupé 406 et ma femme a une 308 «mazout» qui sert aussi pour les vacances et les grands déplacements. Cela me fait donc six Peugeot, avec mes quatre anciennes. Je persiste et signe, car selon moi, le produit a toujours été de bonne qualité et aurait mérité une autre place sur le marché automobile. Le travail des ingénieurs, techniciens et ouvriers n'est pas, à mon avis, à remettre en cause et le prix de revient de la main d'oeuvre est un faux problème puisqu'il représente moins que le quart du prix de revient total du véhicule. Malheureusement, ils "trinquent" aujourd'hui et c'est regrettable. Je pense que les erreurs viennent du marketing : on ne vend plus une voiture aujourd'hui comme une 203 il y a des années. Les comportements et les mentalités des acheteurs ont changé. A présent, une voiture est remplacée au bout de cinq à six ans car elle est considérée, à tort, comme dépassée. Merci de m'avoir donné la possibilité de partager ma passion avec vos lecteurs. Bonne continuation au journal LA VOITURE ANCIENNE !».



Le moteur V6 PRV et son imposante «gamelle» de filtre à air ! Celui-ci totalise à peine 40 000 km d'origine. Il a toujours été très bien entretenu, d'où son état irréprochable.



L'intérieur est impeccable, les sièges en simili-cuir sont joliment patinés par les années. Ce coupé n'a eu qu'un seul propriétaire avant que Jean-Claude n'en fasse l'acquisition.

À votre tour !

Si vous aussi, vous avez une voiture ancienne en configuration d'origine avec très peu de kilomètres au compteur (moteur de série), merci de nous envoyer quelques photos ainsi qu'un petit texte explicatif par E-mail (lavoitureancienne@yahoo.fr) ou par courrier à l'adresse suivante :

Journal LA VOITURE ANCIENNE

111 rue Jean Mermoz
Galerie Mermoz - Bureau N°28
13008 MARSEILLE
Tél. 04 91 74 25 78

Attention : pour cette rubrique, nous n'acceptons pas les véhicules refaits à neuf. Seules les autos en stricte configuration d'origine sont acceptées (tous modèles, toutes marques).



La ligne très réussie du coupé est l'œuvre du virtuose styliste italien : Pininfarina.