

Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

MAI 2016 N° 408

CITROËN DS 21 CABRIOLET RÉPLICA

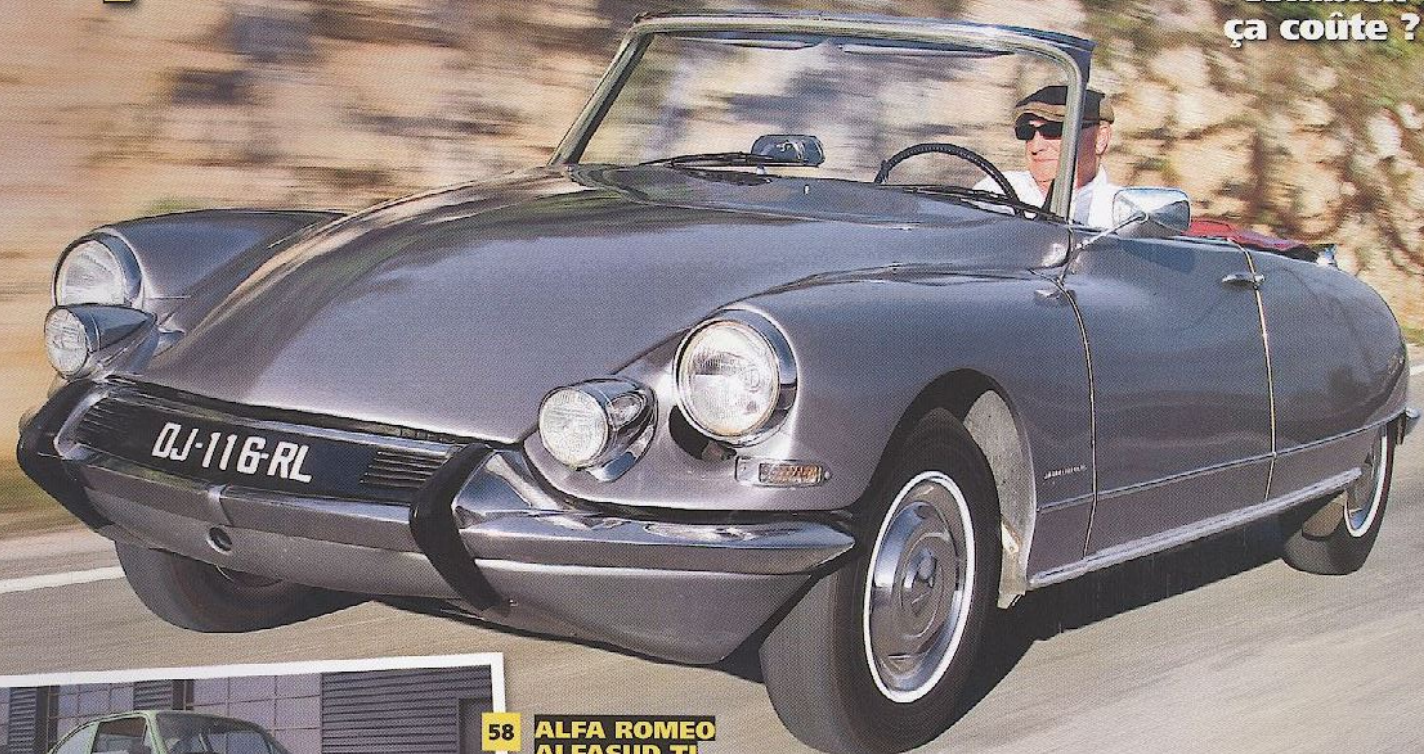
Copie conforme à prix cassé!

12



64 **BMW CS-CSI-CSL**

Combien ça coûte ?



58 **ALFA ROMEO ALFASUD TI**
37000KM D'ORIGINE,
100% SANS CORROSION

52 **FERRARI 308 GTB GROUPE 4**
DANS LA PEAU DE JEAN-CLAUDE ANDRUET...



MATCH

JAGUAR XJ C 5.3 VS XJ C 4.2
SIX EN LIGNE OU V12 ? 20



F : 5,60 € - AND : 5,60 € - BEL : 6,20 € - DOM : 6,60 € - LUX : 6,40 € - CH : 10 FS - CAN : 9,99 \$ca - ESP/ITA/GR/PORT CONT : 6,60 € - N CAL/5 : 800 xpf - N CAL/4 : 1850 xpf - POL/5 : 850 xpf - POL/4 : 2000 xpf - MAR : 65 Dh

L 18839 - 408 - F: 5,60 € - RD



Dommage. Elle aurait mérité un sur-sis ou une ultime évolution. Certes, après 24 années de carrière, les ventes avaient considérablement chuté. Chez Peugeot, on avait la réputation d'être pragmatique. Les finances n'étaient pas au beau fixe, il fallait consolider le futur et la 504 n'était que le souvenir d'une époque révolue. D'ailleurs, du côté de Sochaux, après l'échec cuisant rencontré sur le marché US, on venait de refuser la commercialisation des deux protos coupé et cabriolet sur base 505 imaginés par la filiale américaine. Il était clair que la firme au Lion ne croyait plus à l'automobile exotique et n'envisageait pas plus de vendre de cabriolets sur la côte californienne qu'au fin fond de la Creuse ! Malgré les ventes régulières de la gamme 505, on se demandait bien s'il était raisonnable de pour-

bon cru dont la robe soyeuse augurait des jours heureux, le modèle avait gagné en profondeur. Quand il disparut du catalogue en plein été 1983, le cabriolet 504 avait considérablement évolué dans sa qualité de fabrication...

Paul et Sergio vont sur un bateau

Prévue pour être dévoilée au printemps 1968, la berline 504 dut attendre septembre pour cause de surexcitation nationale. Sans balancer de pavés, la remplaçante de la sage 404 fit néanmoins sa petite révolution. Si la silhouette ne suscita pas que des éloges pour cause de poupe tourmentée, les fins connaisseurs durent apprécier que Peugeot poursuivait son entrée dans la modernité en abandonnant le pont rigide pour doter la nouvelle berline de quatre roues

Voici la dernière mouture du cabriolet Peugeot 504. L'élégance discrète demeure malgré quelques bizarreries comme les pare-chocs peints en noir...

Peugeot 504 Cabriolet, 1983

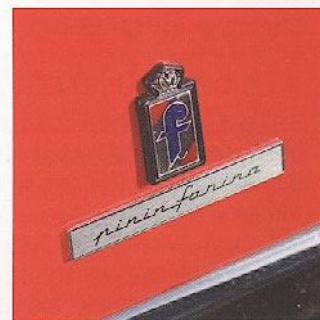
LA DERNIÈRE SÉANCE...

En 1983, après une jolie carrière de 24 années, le dernier cabriolet propulsion de chez Peugeot s'éclipsait discrètement. Après quelques hésitations techniques et concessions à la modernité, le modèle avait pourtant enfin atteint toute sa maturité. **TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT - PHOTOS : DANIEL DENIS**

Il aura fallu attendre plus de vingt ans pour que Peugeot équipe son cabriolet d'un tableau de bord plus seyant. Reste le volant pas folichon...

suivre l'étude d'une voiture équipée de la propulsion. La 604 n'avait pas remporté le succès escompté, il était peut-être temps de franchir définitivement le cap et d'envisager l'avenir avant toute ! Comme l'avait démontré le succès de la 204 et tel que semblait le confirmer la nouvelle et prometteuse 205... En tout cas, il fallait en finir avec ce modèle découvrable né avec son frangin de coupé en 1969 d'une liaison tumultueuse avec un bel italien. Le service marketing n'avait d'ailleurs rien trouvé de mieux, pour faire oublier son âge avancé, que de l'excommunier. Eh oui ! Seuls les regards avisés remarquèrent, à partir de 1982, que la dénomination 504 s'était éclipsée pour laisser place à la simple appellation Coupé ou Cabriolet Peugeot Pininfarina ! Même les badges 504 sur la carrosserie avaient disparu ! Dommage, oui, car comme un

indépendantes. Il ne fallut guère attendre le mois de mars de l'année suivante pour que soient dévoilées les versions coupé et cabriolet du nouveau modèle. Une fois encore, en dépit de quelques frictions avec le bureau de style Peugeot dirigé par Paul Bouvot, c'est le styliste Pininfarina qui fut convié à travailler sur ces versions haut de gamme. Sans être fondamentale en matière de volume des ventes, la présence de tels modèles au catalogue n'en véhiculait pas moins l'image glamour d'une firme naturellement empêtrée dans un conformisme bon teint. L'équipe de Sergio Pininfarina savait qu'elle n'avait pas droit à l'erreur. Les reproches concernant la 404 – que ce soit pour la berline, version hâtivement retouchée de l'Austin Cambridge, ou pour le coupé-cabriolet, pâle copie du dessin vendu à Fiat précé- ➤



Chez Peugeot, on est fier d'afficher la précieuse collaboration avec Pininfarina. Normal, car cette fois, ce fut un sans-faute pour le célèbre carrossier turinois.



Les grandes dates de la Peugeot 504 Cabriolet

1968 Sortie de la berline Peugeot 504, prévue initialement en juin 1968, reportée au mois de septembre en raison des événements de mai. La 504 est la première propulsion de la marque à posséder quatre roues indépendantes.

1969 Présentation au Salon de Genève des 504 Coupé et Cabriolet (4-cyl., 1 796 cm³, 90 ch DIN, Injection, boîte 4 vitesses ou auto. 3 rapports,



175 km/h) à carrosserie signée Pininfarina.

1971 En janvier, la 504 Cabriolet reçoit le 4-cylindres

1 971 cm³ injection (97 ch, 179 km/h).

1972 En juin, la boîte auto n'est plus disponible sur le cabriolet.

1974 En septembre, restyling (nouvelle face avant avec longs phares et feux arrière rectangulaires)



ACHETER UNE PEUGEOT 504 CABRIOLET

Ce qu'il faut savoir

Le cabriolet 504 a dû faire essentiellement face à deux problèmes au cours de sa carrière : une fabrication utilisant des tôles de piètre qualité... et dépourvues de tout traitement anticorrosion ! Cela provoqua le pourrissement parfois irrémédiable des autos. Auréolé de cette réputation peu flatteuse de fournisseur officiel des dentelles de Calais, le cab Peugeot se retrouva dans les années 1980 entre les mains de propriétaires peu argentés

et peu soigneux qui ne trouvèrent aucune autre solution que de choucrouter des carrosseries bien attaquées. Méfiance donc à l'achat. Sinon, qu'il soit pourvu du V6 ou d'un 4-cylindres, l'auto est particulièrement fiable. Attention quand même aux étriers de freins arrière qui se grippent, pensez à vidanger régulièrement la pompe à injection Kugelfischer avec la bonne huile et surveillez la tension des chaînes sur le PRV. Concernant les pièces détachées, sachez que l'Aventure Peugeot (museepeugeot.com)

a entrepris quelques refabrications comme les bas de caisse. Des professionnels se sont aussi lancés sur le créneau. Citons par exemple Serie04, Cipere ou TealMaxLion spécialisé notamment dans la fourniture de plastiques, agrafes... Et n'hésitez surtout pas à contacter l'Amicale 504 (www.amicale504.fr) qui vous prodiguera toujours de bons conseils.

Combien ça coûte ?

Rareté oblige, c'est le cabriolet V6 (977

exemplaires) qui est le plus coté. Comptez entre 25 000 € et 30 000 € pour un très bel exemplaire de cette version. Les 4-cylindres se négocient à un tarif assez semblable, qu'il s'agisse des modèles avant 1974 (les préférés des collectionneurs) ou des plus récents, moins typés mais plus polyvalents. Ainsi, on peut encore espérer trouver un modèle 4-cylindres présentable aux alentours de 18 000 €. La majorité des transactions se font toutefois entre 20 000 € et 25 000 € pour des modèles bien conservés (cas rares) ou ayant été parfaitement restaurés.



pour les 504 "CC" qui adoptent le V6 PRV (2 664 cm³, 136 ch, 2 carburateurs, 186 km/h), les versions 4-cylindres disparaissant du catalogue.

1977 Réintroduction des 504 "CC" 4-cylindres (1 971 cm³, 101 ch ou 106 ch avec ventilateur débrayé, 179 km/h).

1979 Les 504 "CC" adoptent



de nouveaux boucliers et les versions 4-cylindres sont enfin équipées d'une boîte 5 vitesses.

1981 Tableau de bord à 5 cadrans.

1983 En mai, arrêt de production des 504 "CC".

Production totale :

31 163 exemplaires dont 5 848 cabriolets 4-cylindres boîte 4 ; 1 071 cabriolets 4-cylindres boîte 5 ; 292 cabriolets 4-cylindres boîte automatique ; 977 cabriolets V6.



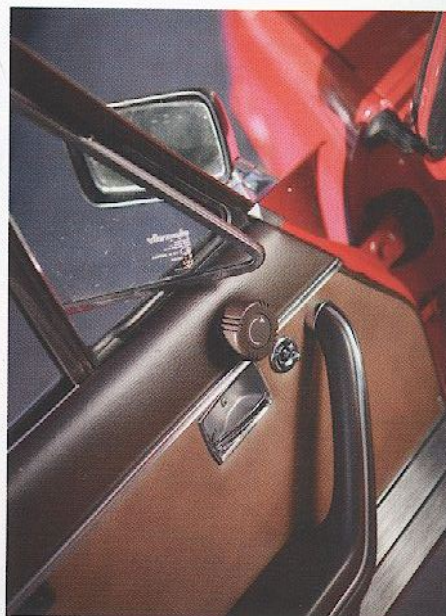
Qu'importe l'emprunt de la commande à la roturière 505, la boîte de vitesses comprend enfin 5 rapports depuis 1979.

demment - résonnent encore du côté de Turin. Cette fois, c'est de l'original, de l'inédit que doit livrer le bureau italien. En premier lieu, pour éviter le déséquilibre esthétique de la 404, Pininfarina raccourcit sur la plateforme 504 l'empattement de 19 cm. Aucun élément visuel de la berline ne sera conservé. Le résultat est sans appel. Les 504 "CC" seront désignées parmi les autos les plus élégantes de leur génération.

Le meilleur pour la fin

Pour Pininfarina, le bras de fer avec Peugeot ne s'est pas limité à la proposition d'un dessin rejetant les codes identitaires de la marque, notamment les phares trapézoïdaux. Le styliste transalpin s'est montré inflexible jusqu'à l'intérieur du modèle en exigeant notamment une commande de boîte au plancher. Épaulés par le titre de Voiture de l'année 1969 que vient de décrocher la berline, les 504 "CC" séduisent en dépit d'un tarif supérieur de 40 % par rapport à la version quatre portes. La ligne fluide et dynamique, les quatre phares Cibié qu'arbore le fin museau et la poupe gracile ornée des

fameux blocs optiques inclinés des premières versions sont quelques-uns des atouts stylistiques des deux sœurs franco-italiennes. Pourtant, le tableau idyllique se brouille lorsque l'on aborde quelques points plus techniques, comme la mécanique fort commune eu égard au sex-appeal de l'auto. Le 4-cylindres 1,8 l, vite réa-lésé à 2 litres, annihile toute prétention sportive. Malgré l'injection Kugelfischer, ce bloc emprunté à la berline n'offre qu'une centaine de chevaux fidèles mais peu fougueux. Il y a aussi l'équipement dont trop d'éléments respirent la grande série qui déçoit un peu. Et puis il y a la qualité de fabrication qui s'avère rapidement indigne d'une voiture haut de gamme. Les mauvaises langues disent qu'il suffisait de regarder un catalogue de 504 "CC" pour avoir des traces de rouille sur les mains ! Il faudra attendre les années 1980 pour voir la qualité d'assemblage progresser. Pour calmer les critiques avides de sensations, les 504 "CC" reçoivent dès l'automne 1974 le V6 PRV. Avec 136 ch, les performances sont forcément meilleures mais la boîte 4 et une consommation pouvant frôler le déraisonnable freinent les ventes. De plus, les retouches >



Un des atouts indéniables du cabriolet 504 est d'offrir quatre places pour voyager au grand air. Réminiscence des années 1960, le déflecteur de vitre orientable est bien pratique lorsque l'on roule capoté.

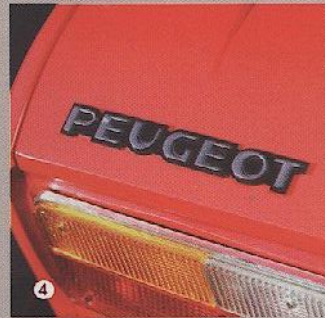
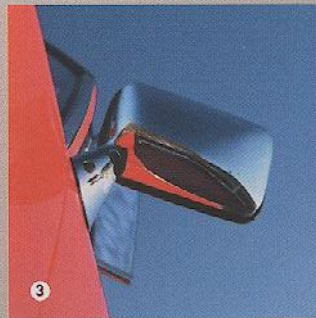
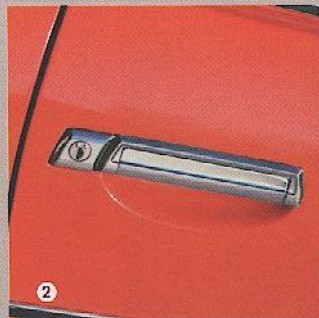
N'a-t-il pas fière allure, ce cabriolet 504 dans cette inhabituelle robe rouge orangée ?

POINTS FORTS

- ▶ Très joli dessin
- ▶ Cabriolet 4 places
- ▶ Entretien courant facile
- ▶ Bonne tenue de route
- ▶ Confort

POINTS FAIBLES

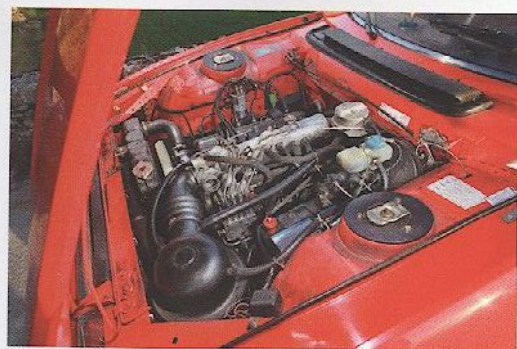
- ▶ Corrosion endémique
- ▶ Qualité de finition
- ▶ Consommation (V6 à carburateurs)



1 Les accessoires extérieurs hésitent encore entre le noir satiné voire mat et le chrome... 2 Les poignées affleurantes feront partie du restyling de 1975. 3 Contrairement aux pare-chocs peints en noir, le rétroviseur a conservé ses chromes. 4 Supprimés, les badges 504 ! Depuis 1982, l'auto n'affiche que son nom de famille.



Avec son grand coffre, le cabriolet Peugeot n'a pas oublié qu'il pouvait embarquer quatre passagers. 106 ch sous le capot, c'est largement suffisant pour trouver le bonheur !



esthétiques ne font pas l'unanimité. Conséquence logique, au millésime 1978, le 4-cylindres fait sa réapparition sous le capot des 504 "CC" ! Des grincements de dents se feront aussi entendre en 1979 lorsque des boucliers enveloppants en plastique remplaceront les éléments inox. Bonne nouvelle cependant, les 504 "CC" 4-cylindres reçoivent enfin une boîte 5 ! Une amélioration bien tardive tout comme l'apparition d'un nouveau tableau de bord moins austère qui n'arrivera qu'un an avant l'arrêt de la commercialisation. Cela voudrait-il dire que les derniers millésimes sont les plus aboutis ? Pour s'en convaincre, nous avons effectué une longue balade sur les routes lotoises à bord d'un des tous derniers exemplaires produits...

Bonheur made in France

Wouah, il flashe grave notre cabriolet orange ! Et alors, est-il obligatoire de revêtir une tenue mortuaire pour apprécier un requiem ? Ils n'ont cependant pas dû être nombreux, les clients à choisir cette teinte flamboyante (rouge écarlate 285), tellement peu en accord avec la sagesse habituelle attribuée à la marque franc-comtoise... Et pourtant, ainsi paré, le cab Peugeot retrouve un peu de son "italieneté" originelle. Certes, les pare-chocs noirs cassent un peu le rêve, mais seules les peintures métallisées avaient droit à des éléments peints du même ton que la caisse. Il est temps d'abaisser la toile. La manœuvre est aisée. Ah, quel bonheur de pouvoir partager à quatre les joies du plein air ! C'est un des atouts incontournables de l'auto. Les sièges sont larges et accueillants, tout du moins à l'avant. Contrairement à la 404, le pédalier est désormais dans l'axe. Le curieux levier de vitesses au pommeau inversé tombe parfaitement sous la main. On sourit face au placage bois de la planche de bord un peu quincaillerie, mais l'on doit louer les efforts de Peugeot à pro-

poser enfin autre chose qu'un intérieur de taxi de banlieue. Le volant aurait mérité un dessin moins "notable de province", mais l'instrumentation est complète. Et puis, l'auto comprend une direction assistée et des vitres électriques. Bon, certes, on était en 1983... Le moteur se montre docile, le style de moulin dont on sait qu'il est là pour rendre la vie facile. Doté de 106 ch, le cab taille la route, sans la flamboyance de ses cousins transalpins, mais sans lambiner non plus. Ne rechignant pas à bas-régime, il s'exprime quand même mieux quand on le sollicite dans les tours. Ça tombe bien, la boîte est douce et précise. Chaque relance s'effectue machinalement. L'air vif revigore, on force la cadence. Jolic surprise, le cab 504 tient bien le pavé et permet d'enchaîner les virolos gentiment. Le roulis un poil excessif sert de repère à ne point tutoyer la limite, mais il y a de la marge ! N'en déduisez pas pour autant que l'auto est une sportive qui s'ignore. Avec ce cabriolet, Peugeot avait réussi une belle synthèse alliant les qualités de routière, voire d'autoroutière, aux plaisirs de la conduite au grand air au volant d'une belle auto. Et ce n'est pas le freinage efficace confié à quatre disques qui ternira le tableau. Voulez-vous que je vous dise ? Le cabriolet 504, même muni de la boîte 5, était probablement *has been* en 1983 selon les implacables critères des constructeurs, mais aujourd'hui il peut devenir un des meilleurs choix en matière d'autos d'agrément, toujours capable d'abattre du kilomètre. Carrément ! Bon, excusez les amis, ça caille un peu, je m'enfoncé le bonnet, je poursuis ma route et je me régale. Oui, en Peugeot ! Qui l'eût cru ? ■

Nous tenons à remercier le propriétaire discret d'avoir mis généreusement à notre disposition son bien joli cabriolet. Merci également à Frédéric Nicolas de l'Amicale 504 pour son aide enthousiaste.

Caractéristiques techniques

PEUGEOT 504 CABRIOLET, 1983

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 971 cm³ (88 x 81 mm), 106 ch DIN à 5 200 tr/min, 17,2 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,8 à 1, culasse alu, soupapes en tête avec poussoirs et culbuteurs, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 5 paliers, injection Kugelfischer.

Transmission aux roues AR, boîte 5 vitesses, pont 4,11.

Direction à crémaillère, avec assistance.

Freins assistés, disques AV/AR.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV à jambes élastiques, levier transv. et jambes longit. ; AR avec bras triang. oblique tirés. AV/AR ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie

coque autoporteuse acier, dessin Pininfarina, cabriolet 2 portes, 4 places.

Dimensions longueur 4,36 m, largeur 1,70 m, hauteur 1,36 m, empattement 2,55 m, voies AV/AR 1,49/1,43 m.

Roues jantes acier 5,5 J, pneus 175HR14.

Poids (à vide) 1 235 kg.

Performances vitesse maxi 179 km/h, 0 à 100 km/h 10,7 sec.