

la vie de L' **AUTO**

21
PAGES
ANNONCES
DE PETITES
DE PASSIONNÉS P. 41

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION DEPUIS 1976

Collection Citroën 65 véhicules à vendre

**AUX ENCHÈRES
LE 10 DÉCEMBRE**



P. 12

**EXCLU
LVA !**

Au total, le Conservatoire possède quelque 700 véhicules, dont beaucoup de doublons vont être vendus.



RALLYE EN GRÈCE

À la découverte
du Péloponnèse P. 18

LE RENDEZ-VOUS BELGE

P. 16

Le 8^e Zoute Grand Prix



À BORD D'UNE

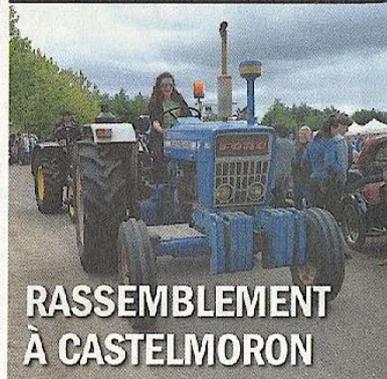
Peugeot 504,
la familiale statutaire P. 37

TECHNIQUE

Une Delage D8-15
de 1935 restaurée P. 38

LOT-ET-GARONNE

P. 20



**RASSEMBLEMENT
À CASTELMORON**

ANNIVERSAIRE

Les Amis de Darl'mat
se retrouvent au Mans P. 22



À LYON CE WEEK-END

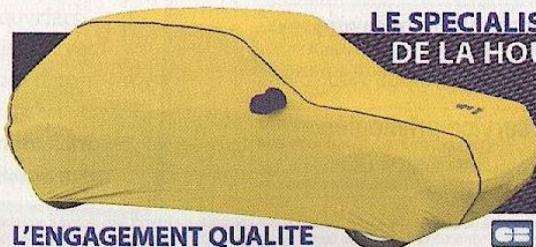
Salon Époqu'auto :
le programme P. 10

F : 3,40 € - BEL : 3,60 € - DOM/A : 5,50 € - LUX : 4,40 €
ESP : 4,40 € - CH : 6 FS / ISSN 051 2188

L 19642 - 1793 - F : 3,40 €



EDITIONS
LVA



L'ENGAGEMENT QUALITE

**LE SPECIALISTE N°1
DE LA HOUSSE**

CAR-COVER®

PRESENT 10, 11 & 12 Nov **HALL 6 Stand Y55**
à **EPOQU'AUTO LYON**

OFFRES "SPECIAL SALON"



▲ Ambiance très *seventies* dans cette 504 des premiers modèles, dans la déco comme dans les matériaux utilisés. Levier de vitesses au volant à main droite et trette de frein à main en dessous.

“En bon père de famille”

Cette expression consacrée du code civil résume parfaitement cette Peugeot 504 1,8 l de 1968. C'est la première d'une longue lignée qui durera jusqu'en... 2005 avec plus 3 700 000 exemplaires !



▲ À l'essai, ce modèle d'octobre 1968, qui était l'exemplaire de présentation d'un concessionnaire du Sud-Ouest. Elle affiche quelque 50 000 km d'origine.

Par Frédéric DUBOIS

Pour ceux qui ont plus de 40 ans, voici une automobile à la silhouette ultraconnue. Les spécialistes auront noté que notre modèle d'essai ne possède pas d'aérateurs de custodes et porte des feux de position de Peugeot 404 sur les ailes avant, caractéristiques des premiers modèles.

À bord, la surface vitrée est généreuse, l'habitacle clair et spacieux, sans fioritures, confortable et cosu. Cette auto avait tout pour séduire le médecin, l'avocat, le notaire ou l'instituteur de cette fin des années 1960. Les sièges avant offrent un maintien latéral moyen mais s'avèrent conformes aux standards de confort de l'époque, renforcé par des appuie-tête rétractables moelleux. À noter l'espace range-cartes routières placé entre les deux sièges avant, matelassé,

les toutes premières 504 étant des 5-6 places. De même, le volant en plastique dur marron avec son rembourrage central "tablette de chocolat" est lui aussi spécifique aux premiers modèles.

Contact : le démarrage du moteur s'effectue à la clé située à gauche de la colonne de direction, levier de vitesses à main droite au volant oblige ; encore un héritage "sixties" de la 404, qui disparaîtra en 1973 avec l'implantation du levier au plancher. Le 4-cylindres culbuté de 1 796 cm³ répond à la première sollicitation.

Première en haut vers soi, deuxième en bas et ainsi de suite. Coupleux sans être un foudre de guerre, le petit 1,8 l propulse sans difficultés la voiture à son rythme de croisière de 90-100 km/h sur nationale, bien aidé en cela par son couple disponible à relativement bas régime. Et c'est réellement ainsi que la 504 s'apprécie, en "bon père de famille"... De toute façon, le grand diamètre du volant

ajouté à une direction trop démultipliée a de quoi calmer toute pulsion sportive du conducteur !

Le maniement du levier de vitesses, sous le volant, est agréable et précis. La commande de boîte synchronisée se montre relativement précise et agréable à utiliser, et son étagement s'avère bien adapté aux performances et au tempérament du moteur. En phase de freinage, cette 504 a tendance à piquer du nez, mais les décélérations sont efficaces grâce aux quatre disques correctement assistés.

La tenue de route sur sol sec se veut rassurante, l'auto avalant trous et bosses avec efficacité, de plus, les déhanchements de train arrière de son aînée sont oubliés. Bref, en 1968, cette 504 1,8 l était la voiture familiale idéale. En 1971, sa puissance sera nettement augmentée avec l'adoption du moteur 2 l. Et les versions 2 l à injection feront la joie des pères pressés : « *Allez papa, on double la R 16 !* » ■



▲ Il fait bon voyager en 504 : l'espace aux jambes est très correct et la banquette s'avère moelleuse.



▲ 82 ch "seulement" pour la première 504 à moteur 1,8 l, mais qui délivre des performances très honnêtes pour une famille.



▲ Le coffre présente une belle contenance. Mais s'agissant d'une 3-volumes, la 504 ne pourra égaler l'aspect pratique de la R 16, sa grande rivale !

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 4-cylindres en ligne culbuté de type XM en position longitudinale avant, refroidi par eau ; cylindrée : 1 796 cm³ (84 x 81 mm), bloc fonte, culasse aluminium, vilebrequin 5 paliers ; soupapes culbutées ; alimentation : carburateur Solex simple corps 34 PBICA 5 ; puissance : 82 ch (87 ch SAE) à 5 500 tr/min ; couple : 13,7 m.kg à 3 000 tr/min ; vitesse : 156 km/h

Transmission : aux roues arrière, embrayage monodisque à sec, mécanisme à diaphragme et commande hydraulique ; boîte à 4 rapports synchronisés et marche arrière ; pont arrière à trompettes

Trains roulants : suspension avant type McPherson, triangles inférieurs, combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice ; pont arrière rigide, raquettes intérieures, combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice ; direction à crémaillère ; freinage hydraulique assisté à 4 disques ; pneus : 175x14

Structure : caisse autoporteuse en acier, berline 4-portes 5-places

Dimensions-poids : L x l x h : 4,49 x 1,69 x 1,46 m ; empattement : 2,74 m ; voies AV/AR : 1,42/1,36 m ; poids : 1 220 kg

Cote : 5 000 €