

peugeot504.info

RÉTRO VISEUR

HORS-SÉRIE

**20
DESSINS
EXCLUSIFS
DE LA DS**



LES ARCHIVES SECRÈTES

DE PEUGEOT CITROËN



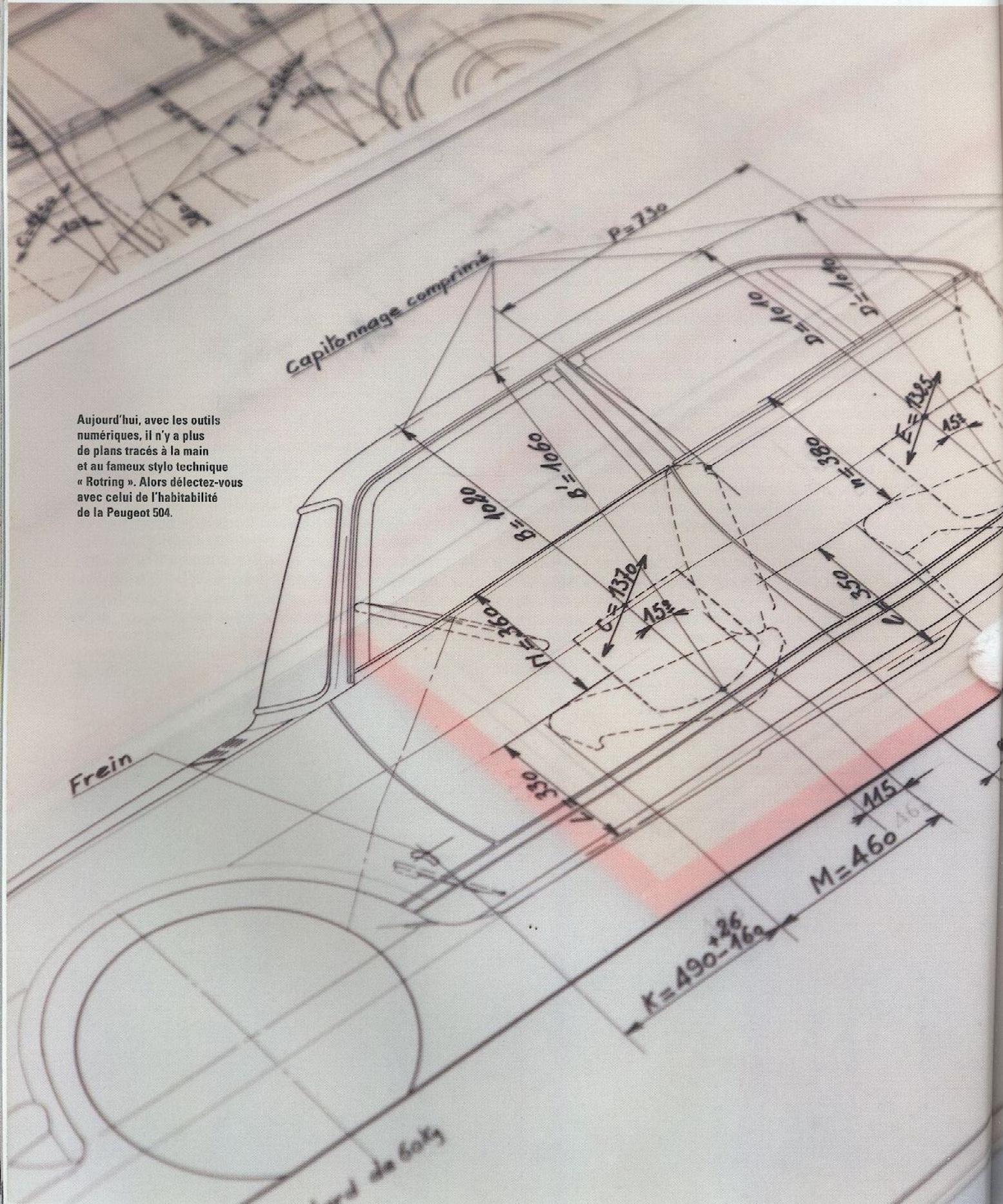
**LES COULISSES
DU PATRIMOINE PSA**

ISSN 0997-5007 *** F : 6,90 € - BEL : 7,50 € - LUX : 7,40 € - CH : 11,00 FS
DOM : 7,90 € - CAN : 11,50 \$ca - ESP/ITA/GR/PORT CONT : 7,50 €
N. CAL/S : 950 cfp - POL/S : 1000 cfp

L 16978-11H-F: 6,90 € - RD



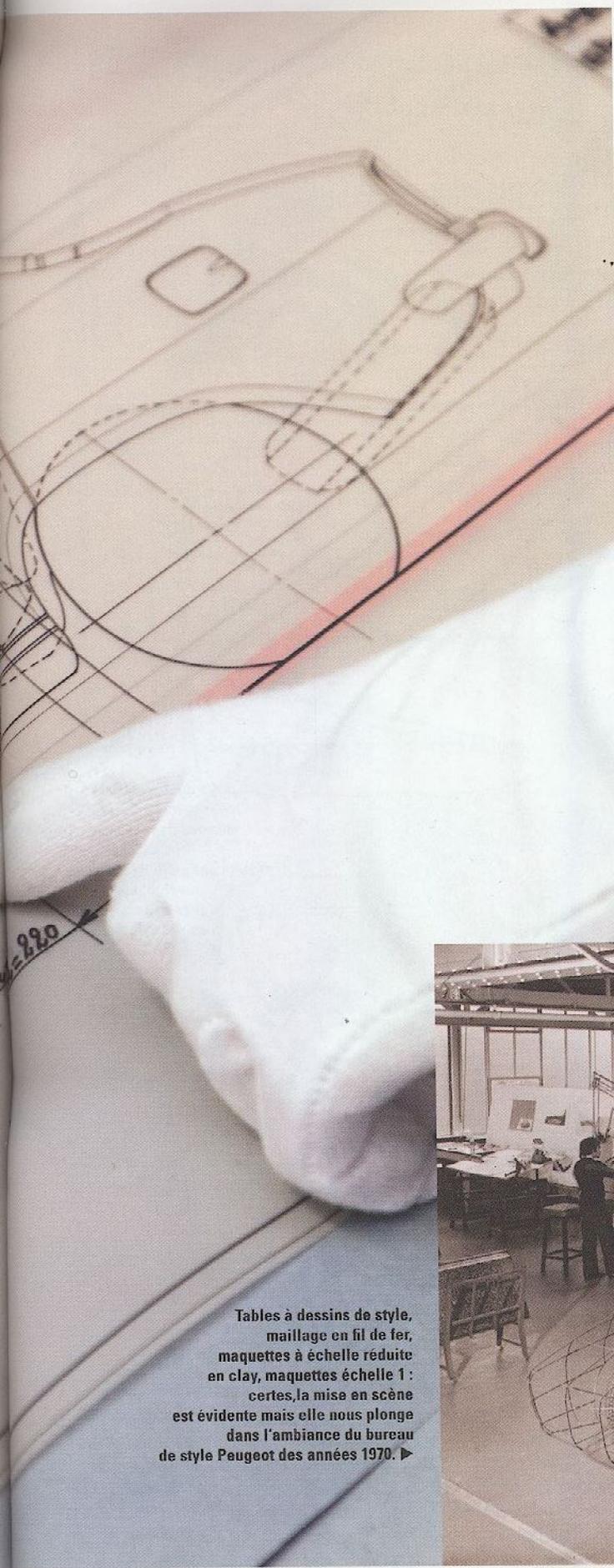
Aujourd'hui, avec les outils numériques, il n'y a plus de plans tracés à la main et au fameux stylo technique « Rotring ». Alors délectez-vous avec celui de l'habitabilité de la Peugeot 504.



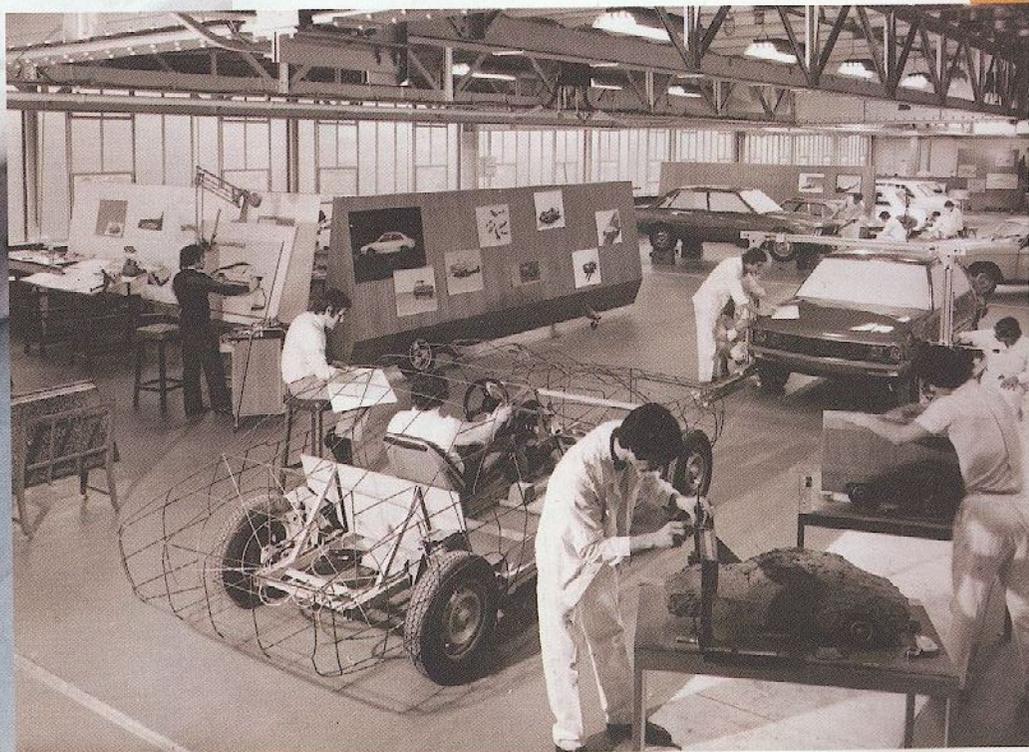
Les inédits de Peugeot

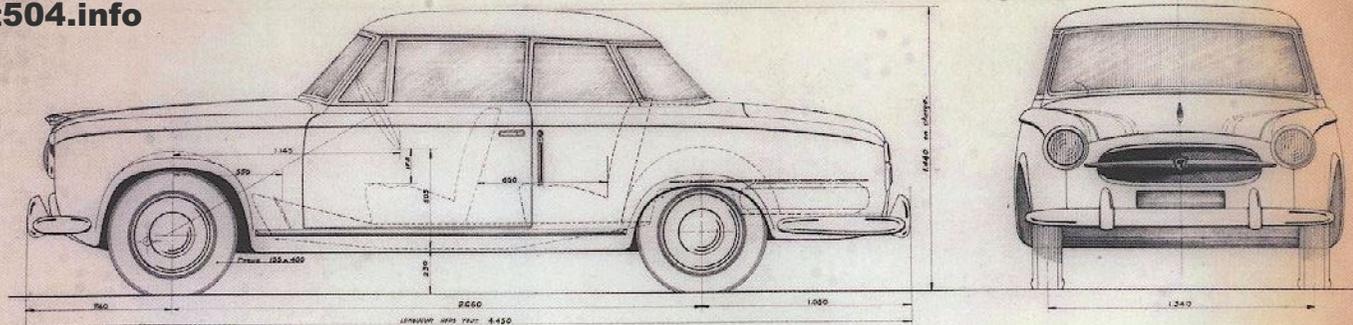
Vous entrez ici dans une séquence de 40 pages de documents inédits sortis des tiroirs secrets des archives. Commençons par Peugeot, de l'avant-guerre jusqu'au sacré numéro, la 205 !

On ne parlait pas de centre de design dans les années 1960 et 1970, mais de bureaux de style. Ces derniers n'étaient pas situés au cœur de métropoles luxuriantes. Celui de Peugeot était implanté dans un environnement industriel à la Garenne-Colombes en région parisienne et faisait face à un cimetière ! C'est pourtant là que sont nées les Peugeot les plus célèbres comme la 205. La poussière de plâtre dégagée par la réalisation des maquettes valaient aux stylistes les remontrances des ateliers de production situés dans le même bâtiment. L'équipe de Paul Bouvot puis celle de Gérard Welter déposaient des serpillères sous les portes pour limiter ces nuisances. Aujourd'hui implanté dans un édifice signé Ripault-Duhart, en banlieue parisienne, le centre de design Peugeot - l'Automotive Design Network- a depuis 2004 chassé les poussières du temps. ■



Tables à dessins de style, maillage en fil de fer, maquettes à échelle réduite en clay, maquettes échelle 1 : certes, la mise en scène est évidente mais elle nous plonge dans l'ambiance du bureau de style Peugeot des années 1970. ►





▲ La Peugeot 403 dans une variante abandonnée : un coupé hard-top.

Hard-Top, telle est l'appellation de ce dessin apparaissant dans le cartouche technique où l'on lit également sa date d'exécution : le 13 septembre 1954. Ce graphique technique ne fait pas mention d'une base de 403. Pourtant, à un an de la présentation de la berline Peugeot, il semble évident qu'il s'agit là d'une variante coupé hard-top programmée pour enrichir la future offre. C'est d'autant plus frappant que l'empattement est identique (2,66 m) alors que la longueur de ce coupé est de 4,45 m à comparer aux 4,47 m de la future berline 403. On sait que les variantes coupé et cabriolet de la Peugeot 403 seront, comme l'a été la berline, dessinées par le carrossier italien

Pinin Farina alors qu'ici, nous sommes en présence d'un dessin réalisé par le bureau de style de la Garenne, chez Peugeot. Comme pour le projet A7 présenté sur la page de gauche, on comprend que la luminosité à bord fut un thème fort du développement de cette silhouette avec une lunette arrière panoramique. Quant aux ailes avant, elles possèdent encore les nervures présentes sur de nombreux prototypes de berline 403.

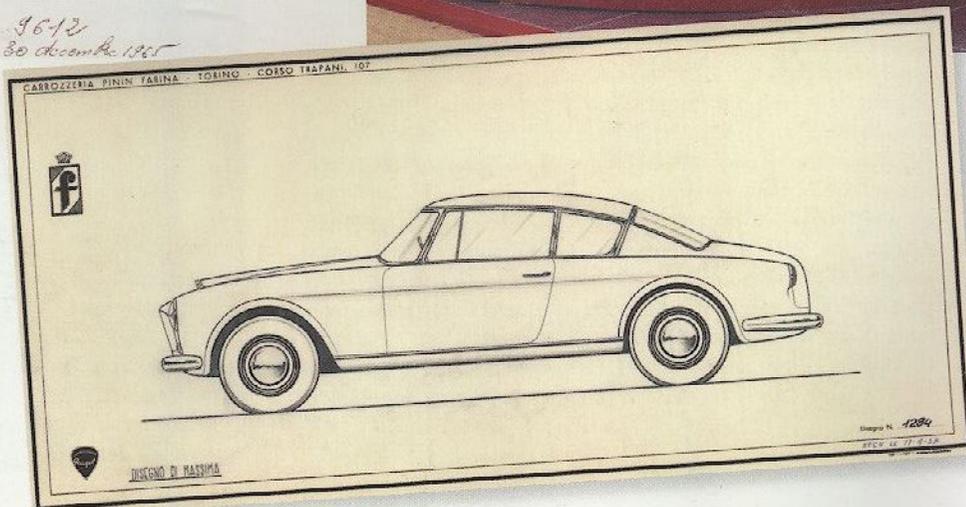


Centre Style 9643 30 décembre 1965



QUAND PININFARINA VISITAIT PEUGEOT

Ci-dessus, on devine le responsable du style Peugeot - Paul Bouvot - et le tout jeune Gérard Welter aux côtés d'une maquette en cours d'exécution. Nous sommes en 1965. En arrière-plan, le dessin d'un « break de chasse » semble anodin. Pourtant en 1971, Pininfarina qui visitait souvent le studio français, présente son concept-car 504 Riviera très proche de ce dessin de Peugeot ! Ci-contre, un coupé proposé par le carrossier italien datant de 1957.



Les inédits de Peugeot

504 : à la maquette très moderne de Peugeot (en haut) Pininfarina oppose un concept très inspiré de celui de la 204 mais avec le volume arrière qui sera finalement conservé. ►

La première ligne de rupture entre le centre de style Peugeot et celui de la carrozzeria Pininfarina intervient avec le projet qui donnera naissance à la 504 en 1968. La paternité des optiques effilées de la berline Peugeot a souvent été attribuée à Pininfarina. C'est faux. Comme le dévoilent les deux photos des maquettes interne et externe au style Peugeot, c'est bien la proposition française qui était la plus en avance comme le confirme Gérard Welter qui a participé avec Paul Bouvot à sa réalisation. « C'est le moment où nous faisons basculer l'intérêt de style pour le profit de la marque. Nous avons présenté notre maquette sur la terrasse de la Garenne. C'était une voiture que nous trouvions très belle, très moderne. Arrive celle de Pininfarina. Incontestablement, elle a du caractère et c'est d'ailleurs presque la 504 définitive. Sauf pour toute la partie avant trop empruntée à la 204. Il est clair pour les personnes présentes ce jour là que ça ne va pas. La direction de l'époque décide donc de demander aux italiens de reprendre la partie avant de notre proposition pour l'adapter à leur maquette. Pininfarina repart donc en Italie avec les photos de notre maquette sous le bras et le fameux regard qui sera traduit sous bien d'autres formes encore ! »



504 MAQUETTE PEUGEOT



504 MAQUETTE PININFARINA



▲ La 505 du bureau de La Garenne Colombes reprenait le thème, mais pas le volume, de celle qui deviendra la 305.

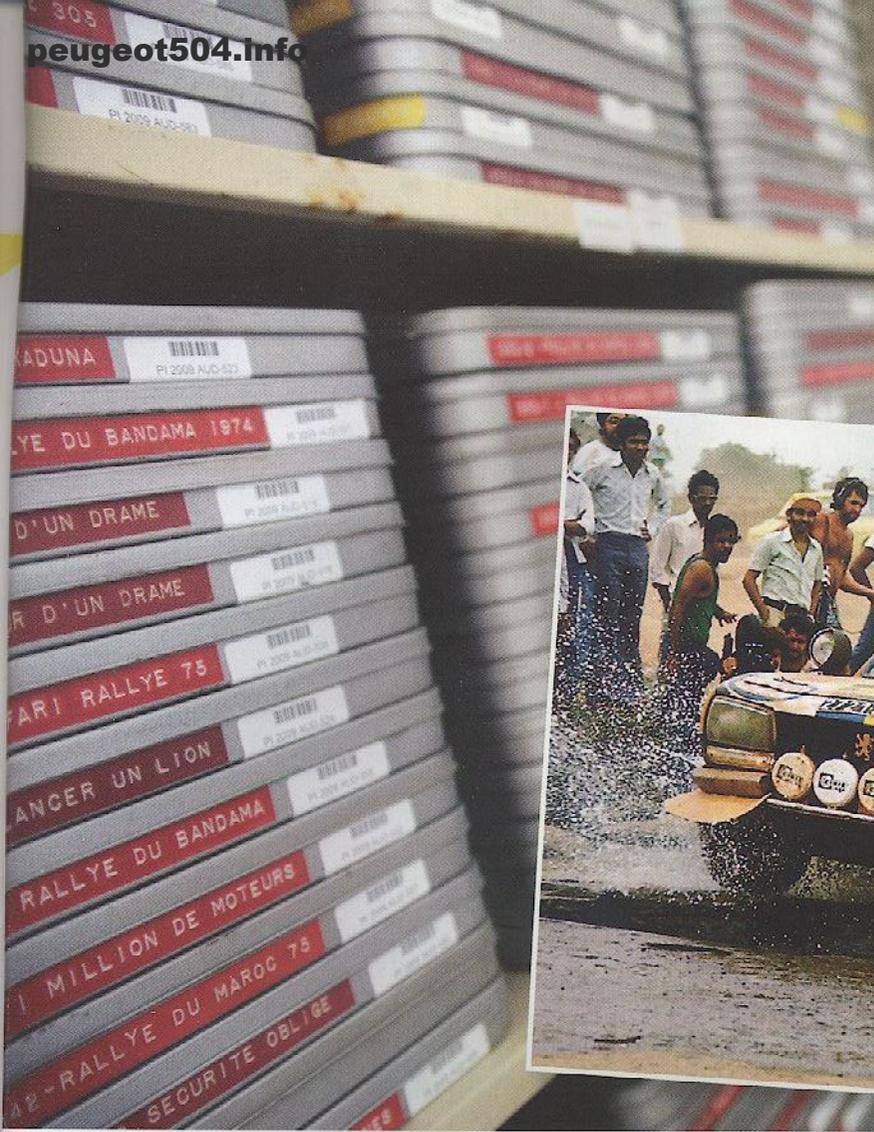
Pininfarina remportera le projet de la 505. Peugeot avait opté pour un style proche de celui de la 305. En coulisse, on évoque déjà le projet de la future 205...



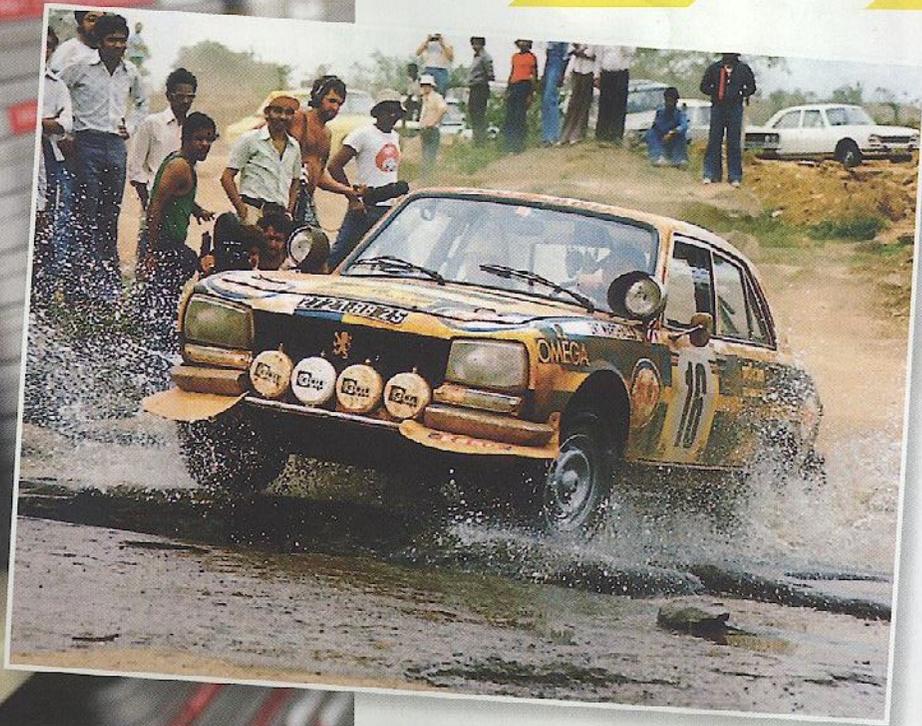
▲ Du beau monde sur la terrasse du centre des style de la Garenne Colombes avec les équipes de Pininfarina et de Peugeot.

Comme le rapporte Gérard Welter dans l'ouvrage qui lui est consacré (*) « à l'époque de l'étude de la 505, c'était un peu la misère chez nous... » Nous sommes au cœur des années 1970 - la 505 sera présenté en mai 1979 - et Peugeot recontre de graves difficultés financières. On le sait, le projet M24 de la 205 de 1983 sauvera le groupe mais en attendant, il faut faire beaucoup avec peu ! La 505 est donc une évolution esthétique de la 504 et demeure une propulsion. Comme toujours chez Peugeot, le projet de style est mis en concurrence avec le studio de style de Pininfarina. « Pour moi » regrette Welter « cette voiture n'est pas un jalon fort de l'histoire de la marque. Elle n'apporte rien par rapport à la 504. Je considère que cette voiture va participer au déclin de Peugeot. Elle est trop classique alors que nous aurions dû réveiller ce marché... »

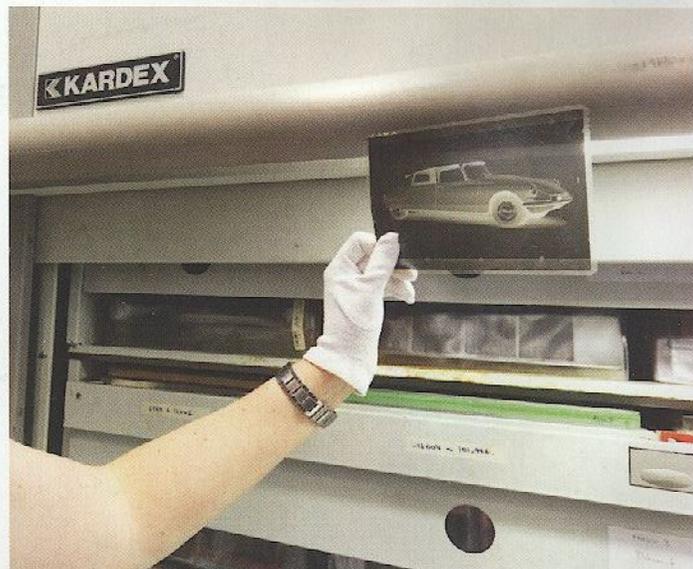
(*) Extraits de l'ouvrage « Gérard Welter, une vie au design Peugeot » aux Editions Roger Régis.



◀ Parmi les centaines de films conservés, certains concernent les épreuves sportives auxquelles ont participé les Peugeot, comme ici le rallye du Bandama. ▼



Toutes les photos de la Communication Citroën de 1919 aux années 1980 ont été rapatriées à Terre Blanche. Reste à les référencer...



▲ Entre les microfiches, les négatifs, les Ektas, les films et autres supports, Emilie gère des millions de vues ! A droite, les fameux meubles Kardex où dort ce négatif de DS... ▶