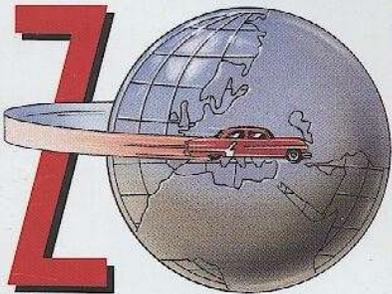


peugeot504.info

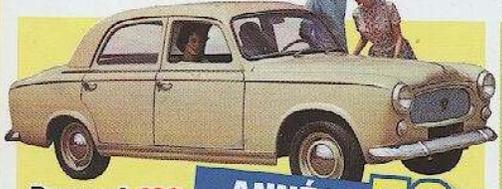
GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

5 HORS-SÉRIE

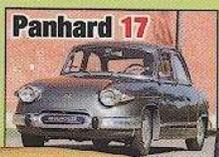
http://gazoline.net
M 01529-5H-F: 5,90 € - RD
Hogemell



Peugeot 403 **ANNÉES 50**



Lancia Fulvia



Panhard 17



Peugeot 404

ANNÉES 60



Simca Ariane



Renault Dauphine



Renault 4



Fiat 850



Simca 1000



Renault Frégate



Simca Aronde



Matra 530



Volvo Amazon



Renault 16



Simca 1300, 1500



Morris Minor



Peugeot 204



Mini 850, 1000, 1100



Fiat 125

30 collectors à moins de 10 000 euros

ANNÉES 70



Peugeot 504



Renault 12



Daf 66



Citroën Dyane



Alfa Romeo Alfasud Sprint



Innocenti De Tomaso



Citroën CX



Citroën GS, GSA



Ford Capri



Opel Manta A



Autobianchi A112



Le coup de crayon de Paul Bouvot : cette face AV incurvée de deux larges phares trapézoïdaux a signé une génération entière de Peugeot. A l'époque, ces feux expressifs ont joliment été appelés "les yeux de Sophia Loren".

+
Ligne - Motorisation
-
Consommation

Peugeot 504 1969-1981

Berline de charme

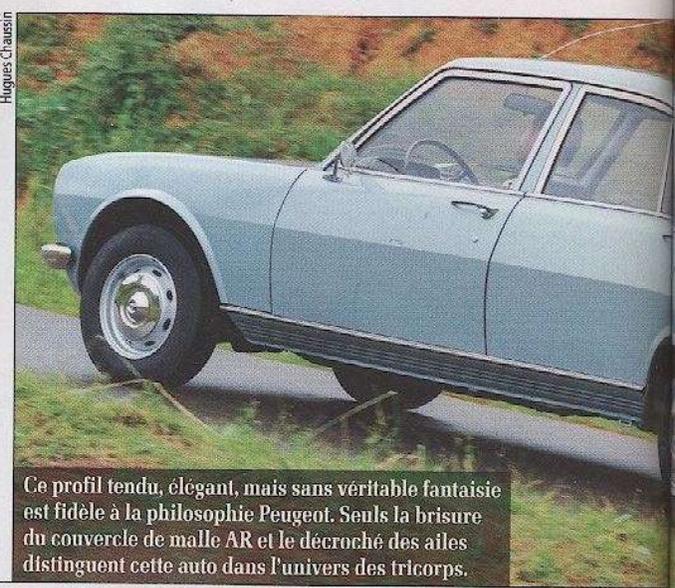
L'une des singularités de la 504 : des appuis-tête qui s'escamotent dans les fauteuils avant et dont la hauteur s'ajuste.



POUR FAIRE FACE AUX SUCCÈS DE LA RENAULT 16 ET DE LA CITROËN DS, PEUGEOT DOIT MONTER EN GAMME ET PROPOSER UN VÉHICULE MODERNE. MOINS RÉVOLUTIONNAIRE QUE LA 204, LA 504 N'EN ADOPTE PAS MOINS **UNE LIGNE ET DES YEUX QUI VONT FINIR PAR FAIRE FUREUR...** 45 ANS PLUS TARD, LE CHARME AGIT TOUJOURS.



Le grand volant en bakélite commande une direction fortement démultipliée. Si l'effort est moindre, la précision s'en trouve réduite, ce qui est dommageable lors des manœuvres d'évitement.



Ce profil tendu, élégant, mais sans véritable fantaisie est fidèle à la philosophie Peugeot. Seuls la brisure du couvercle de malle AR et le décroché des ailes distinguent cette auto dans l'univers des tricorps.

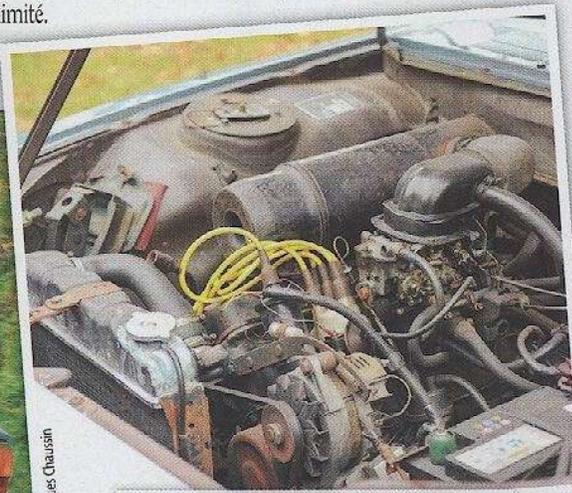
Lorsqu'elle déboule, en 1968, la 504 est surtout une réponse de Peugeot aux performances de la DS 21 et au modernisme de la Renault 16 dont la toute nouvelle version TS révèle encore plus le passésisme du dessin et des choix techniques de la vieillissante 404, née seulement huit ans plus tôt. Sans elle, le constructeur aurait sans doute dû se contenter des miettes d'un festin pourtant juteux sur ce segment de marché, les 10/11 CV, qui permet de dégager de substantielles marges. Pour autant, il n'est pas question de révolutionner quoi que ce soit. Tout juste s'accorde-t-on sur l'intégration de solutions un peu plus contemporaines afin que la copie paraisse au goût du jour. Ce classicisme, la clientèle sochaliennne l'attend, l'espère, le réclame. On ne s'étonnera donc pas si l'on conserve la propulsion et le bon vieux bloc fonte dérivé de celui de la 404, alésé à 1 796 cm³, pour une puissance de 87 ch SAE avec alimentation par un carburateur ou 103 ch lorsqu'on fait appel à l'injection. Par contre, les roues arrière sont désormais indépendantes, renvoyant aux oubliaettes l'antédiluvien pont rigide, et quatre disques assistés assurent un freinage de sénateur. Même s'il ne s'agit pas d'une débauche de technologie, ce bond en avant dans le modernisme est tout à l'honneur de Peugeot qui confère à sa nouvelle grande berline (c'est désormais une 10 CV) les atouts nécessaires pour capter un marché intérieur déstabilisé par l'audace de Renault et l'anticonformisme de Citroën, mais aussi une clientèle internationale susceptible d'hésiter au moment de l'achat d'une Fiat 124, d'une Ford Taunus ou encore d'une Opel Rekord.

La ligne, un tricorps conventionnel, bénéficie également des meilleurs soins puisqu'elle est élaborée par Pininfarina, qui a déjà tracé les contours des 403 et 404. Stylée et dans l'air du temps sans toutefois verser dans l'ostentation, la 504 s'affiche comme une belle voiture statutaire au dessin novateur. A l'arrière, on note cependant une "audace" qui a fait débat à l'époque : la pliure du couvercle de malle qui affine sensiblement la ligne pour certains, la tronque maladroitement pour d'autres. Si cette singularité esthétique est l'œuvre du styliste turinois, la face avant est directement empruntée au projet présenté par le designer maison Paul Bouvot. Le croquis global du Français n'a pas été retenu, en revanche, le trait suggestif et caractéristique des phares a fait l'unanimité. Ce coup de crayon inspiré a même marqué toute une génération d'automobiles Peugeot.

L'accueil est aussi enthousiaste qu'unanime, et la 504 est élue "Voiture de l'année"

Suite aux événements du printemps 68, le démarrage commercial n'a vraiment lieu qu'au tout début de 1969. L'accueil de la presse, des professionnels de l'automobile et des utilisateurs est aussi enthousiaste qu'unanime, et la 504 se trouve hissée au rang de "Voiture de l'année". En septembre 1970, une version 2 l apparaît. Elle est mue par un bloc de 1 971 cm³ type XN1 prévu pour équiper les berlines (en remplacement du 1800), ainsi que les coupés et cabriolets. Comme pour la première mouture, elle est livrée soit avec l'injection (110 ch SAE), soit avec un carburateur double corps permettant d'atteindre les 98 ch SAE ou 93 ch DIN à une vitesse de rotation inférieure et avec un couple très nettement à la hausse. A défaut de creuser l'écart avec le 1800 en termes de performances, ce moteur fait état d'une réjouissante souplesse. Cette dernière version est sans nul doute la plus intéressante aujourd'hui.

Le comportement routier est à l'image de la voiture : docile et rassurant. Infiniment plus moderne qu'une 404, la grande Peugeot dispose en effet d'un niveau d'adhérence satisfaisant et d'un équilibre sécurisant. Aidée par son très bon freinage, elle autorise une conduite coulée et dynamique à la fois. Souple et confortable, la suspension est la meilleure alliée des fauteuils en cuir noir patiné (une option de l'époque). Ce que l'on retient d'une 504, c'est surtout sa douceur de fonctionnement. Cette auto n'est pas sportive, elle a juste une ressource appréciable pour doubler ou tracter. C'est la partenaire des escapades en famille. Spacieuse, sécurisante, elle est aussi super lumineuse. Et lorsqu'il fait beau, elle devient carrément délicieuse. La route prend une nouvelle saveur, et ça, les enfants - petits et grands - adorent ! L'air de rien, c'est une bagnole géniale. ●



Le 4 cylindres en ligne ne présente aucune sophistication particulière. Toutefois, ses 1 971 cm³ et son carburateur double corps lui procurent puissance et souplesse : face à la concurrence, la 504 est au niveau question motorisation.

SPÉCIFICATIONS

Puissance fiscale : 10 CV, 11 CV.

Moteurs : 4 cylindres en ligne, implanté longitudinalement à l'AV, incliné de 45° vers la droite, bloc fonte et culasse alu. Version essence : 1 796 cm³ (87, 103 ch SAE), 1 971 cm³ (98, 110 ch SAE).

Alimentation : un carburateur double corps inversé à ouverture différenciée Solex 32/35 ou injection Kugelfischer. Refroidissement liquide.

Transmission : roues AR motrices, embrayage mono-disque, boîte 4 synchronisée. Commande au volant (au plancher à partir de septembre 1972).

Structure : coque autoportante en tôle d'acier, roues AV indépendantes type McPherson par bras inférieurs articulés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antidévers, roues AR indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antidévers, disques AV/AR, direction à crémaillère, jantes 14".

Poids : 1 230 kg.

Volume du coffre : 0,448 m³.

Vitesse maxi : 158 km/h.

Consumations : 7,45 l (50 km/h) - 8,7 l (90 km/h) - 12,3 l (130 km/h) [Source L'Auto-Journal].

PÉRIODE À SUIVRE

1969 - septembre 1981

2 479 147 exemplaires (berlines incluant tous les types de motorisation).

En compilant les sources, on arrive au chiffre total de 3 711 556 exemplaires, toutes carrosseries confondues, dont 426 000 dans la seule usine de Kaduna, au Nigeria, où la 504 a été assemblée jusqu'à fin 2005 - essentiellement en versions pick-up et break !

TENDANCE

C'est une moyenne, car les modèles de base grimpent moins vite que les luxueuses Injection ou Ti qui, aujourd'hui, s'échangent presque au même tarif qu'un coupé première série. Mais reste que la 504 n'attire pas les foules. Tant mieux pour ceux qui aiment cette voiture.

+8%
par an

INDICE DE RARETÉ

0 1 2 3 4 **5**

Très rare

Courant

DISPONIBILITÉ DES PIÈCES

Refrain bien connu : zéro problème pour les pièces mécaniques. Entre les spécialistes tel Série 04, Peugeot et les clubs, vous devriez trouver ce que vous cherchez. Pour la carrosserie, ce sera en revanche plus compliqué, mais pas insurmontable.

POINTS À SURVEILLER

Corrosion : contrairement aux coupés et cabriolets fabriqués en Italie, les berlines et breaks sont assez bien protégés de la rouille et bénéficient de très bonnes tôles. Surveillez malgré tout les bas d'ailes, la jupe arrière ainsi que le bas de caisse et des portes.

Moteurs : réputés incroyables, les 4 cylindres ont toutefois un ennemi : le tartre. En se déposant autour du cylindre le plus éloigné de la pompe à eau, puis sur les autres, il limite l'efficacité du refroidissement. Une vidange tous les deux ans et l'utilisation d'un excellent liquide de refroidissement limitent le problème. Aucun souci côté boîte.

Points faibles : étanchéité du pont et de la direction, risques de surchauffe liés au tartre.