

peugeot504.info

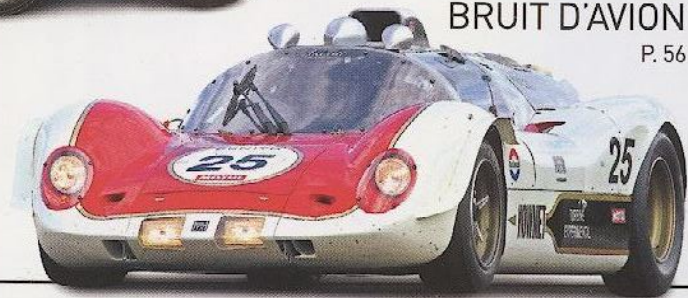
RÉTRO VISEUR



DÉCOUVERTE
AMILCAR CGS3 :
SACRÉ GRAAL P. 16

**VOITURES
DU KREMLIN**
LA COLLECTION
EXCLUSIVE P. 24

INNOVATION
HOWMET TX :
LE PROTO AU
BRUIT D'AVION
P. 56



RÉTROVISEUR - NUMÉRO 342 - MARS 2018

PEUGEOT 504 P. 32

50 ans déjà !



INSOLITE



**SORTIE DE GRANGE
JAGUAR
MK VII**

P. 64

ÉDITIONS **LF** ISSN 0992-5007 ••• F : 5,80 € - DDM : 6,80 € - BEL : 6,40 € -
LI : 11,20 FS - CAN : 11 \$CAN - AND : 6,80 € - ESP : 6 € - GR : 6 € -
ITA : 6,30 € - LUX : 6,20 € - NL : 7,50 € - PORT : 6,80 €

L 14828 - 342 - F : 5,80 € - RD





RÉTROVISEUR
Mensuel
BP 40419,
77309 Fontainebleau Cedex
www.retroviseur.fr

DIRECTION

Président et Directeur de la publication :

Alain Georges

Assistante : Annie Lebourg - annie.lebourg@lva.fr

RÉDACTION

E-mail : redaction-rv@lva.fr

Rédaction : Adrien Malbose - adrien.malbose@lva.fr

Assistante : Armelle Palier, tél. 01 60 39 69 20

Shopping : Yannick Le Gouéz

MAQUETTE

Directrice artistique : Sophie Clément

1^{ers} maquetistes : Catherine Michaëli, Carole Delplace

Maquetistes : Didier Guichard,

Jean-Philippe Driesch, Laetitia Haclin,

Marie Hawecker

CELLULE TECHNOLOGIQUE

Directeur technique informatique et éditorial :

Yannick Buzelin

Assistant informatique : Pascal Jolly

Assistante éditorial et Responsable photogravure :

Martine Saintemarie

Photograveurs : Muriel Couturier, Sylvain Mora,

Cathy Thomazo, Charline Jacques

PETITES ANNONCES

Tél. 01 60 39 69 64 - pa.auto@lva.fr

Responsable : Cécilia Braga

Opérateurs : Catherine Barthet, Frank Neuville,

Claudine Vincent

PUBLICITÉ

E-mail : pubrv@lva.fr

Responsable de la publicité : Naziha Laroussi,

tél. 01 60 39 69 34 - naziha.laroussi@lva.fr

Assistante : Nathalie Dubuisson,

tél. 01 60 39 69 50 - nathalie.dubuisson@lva.fr

Fabrication pub : Catherine Dick, tél. 01 60 39 69 83

PROMOTION DES VENTES

Responsable : Karine Moussinet, tél. 01 60 39 69 43

Assistante : Maryvonne David, tél. 01 60 39 69 68

Fabrication promotion : Romain Gratiat

ABONNEMENTS

Claire Chatillon,

BP 50420, 77309 Fontainebleau Cedex,

tél. 01 60 39 69 60 - abo-rv@lva.fr

SERVICE COMMANDES (anciens numéros, relances...)

Hélène Jorge,

tél. 01 60 39 69 45 - contact.commandes@lva.fr

LA BOUTIQUE DU COLLECTIONNEUR

Élisabeth Grandjean, tél. 01 60 39 69 32

laboutique@lva.fr - www.la-boutique.com

DIFFUSION KIOSQUE

Responsable : Maureen Richy-Duretete,

tél. 01 60 39 69 13

Assistante : Aude Bery, tél. 01 60 39 69 19

Pour toute demande d'ajustement de la diffusion :
maureen.boisguerin@lva.fr

DISTRIBUTION

MLP (sauf pour la Belgique)

Tondeur Diffusion (Belgique)

Tél. +32 2 555 02 11 - press@tondeur.be

PARTENARIATS

Organisation : Christophe Richy-Duretete,

tél. 01 60 39 69 51

Assistante : Caroline Mercier, tél. 01 60 39 69 61

IMPRESSION

SIEP, BOIS-LE-ROI (77) - France

Origine du papier : Finlande

Taux de fibres recyclées : 0% Certification PEFC

Eutrophisation : Ptot 0,011 kg/t.



ÉDITIONS

LVA BP 40419
77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

RÉTROVISEUR est édité par les ÉDITIONS LVA, SAS au capital de

5 000 000 € - Commission paritaire n° 0218 K 02716 - ISSN 0992-

5007 - Dépôt légal à parution - Copyright © - Le contenu de Rétro-

viseur ne peut être reproduit sans l'autorisation écrite de l'éditeur.

La direction se réserve le droit de refuser les publicités qu'elle juge-

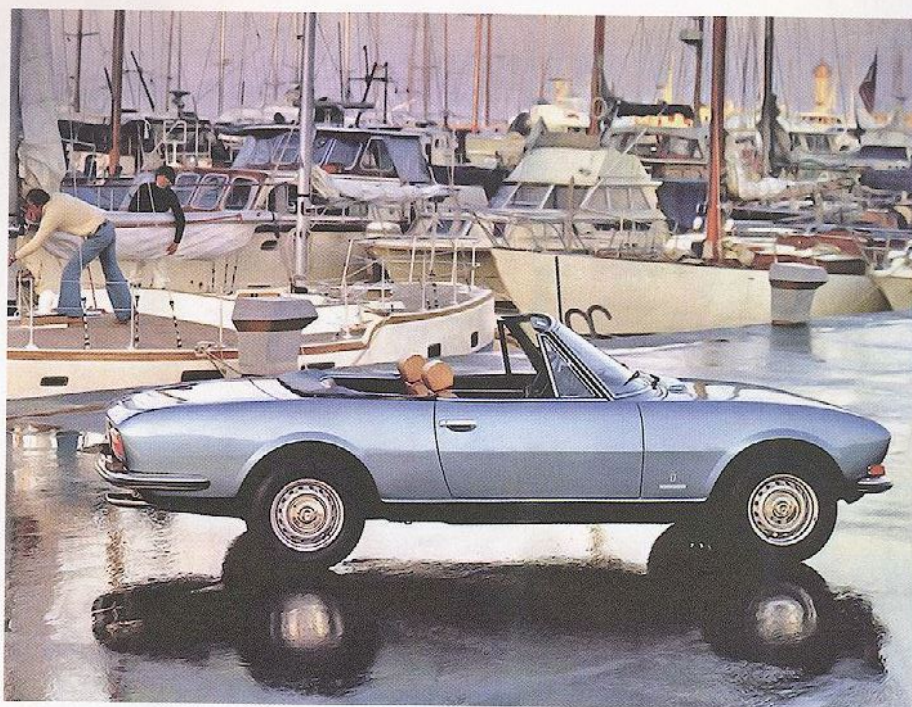
rait non conformes au caractère, à l'esprit ou à l'esthétique de la

revue. L'éditeur décline toute responsabilité quant à la nature, l'état

et l'authenticité des véhicules ou objets, quels qu'ils soient, propo-

sés dans les petites annonces.

Édito



Une Peugeot a fait le printemps

La Peugeot 504 est une merveilleuse représentante de la France des années 1970. Réunissant des qualités à priori contradictoires, elle a réussi le défi d'être à la fois innovante et très conservatrice, peu sportive et pourtant redoutable en rallyes. Même les passionnés les plus imperméables à ses charmes trouvent au coupé et au cabriolet une belle allure... À celle que nous avons si bien connue et que nous avons tant aimée, nous lui rendons hommage à l'occasion de ses cinquante ans. Dans un souci de diversité, nous prenons toujours un grand plaisir à évoquer des autos très atypiques : de cette charmante Amilcar trois places à l'incroyable Howmet à turbine, en passant par la collection des voitures du Kremlin, les amateurs d'originalité seront servis. De quoi attendre patiemment l'arrivée des beaux jours...

LA RÉDACTION

Sommaire

RÉTROVISEUR N° 342 MARS 2018

Le prochain
numéro sera
disponible
en kiosque

Le 30 mars 2018

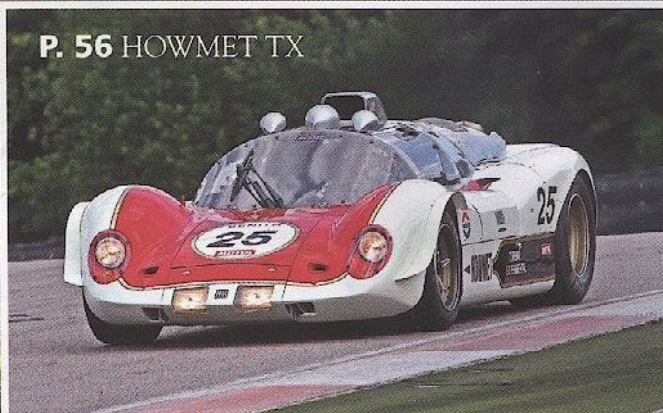
P. 32 DOSSIER PEUGEOT 504



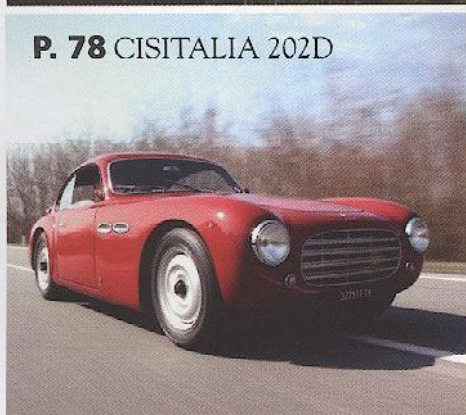
P. 16 AMILCAR CG3



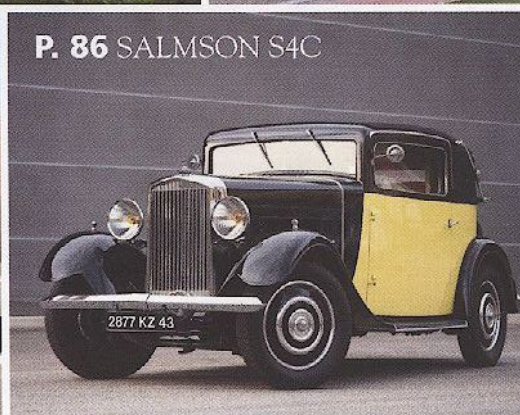
P. 56 HOWMET TX



P. 78 CISITALIA 202D



P. 86 SALMSON S4C



Et aussi...

P. 6 Focale
Un moment,
un document

P. 8 Infos
Le mois de Rétroviseur

P. 24 Insolite
les voiture du Kremlin

P. 50 Arrêt sur images
504 multipliée par x

P. 72 Découverte
Musée Skoda

P. 92 La cote 2017

P. 98 Shopping

P. 99 Carnet d'adresses

P. 105 Petites annonces

P. 114 Index

P. 64 JAGUAR MK 7

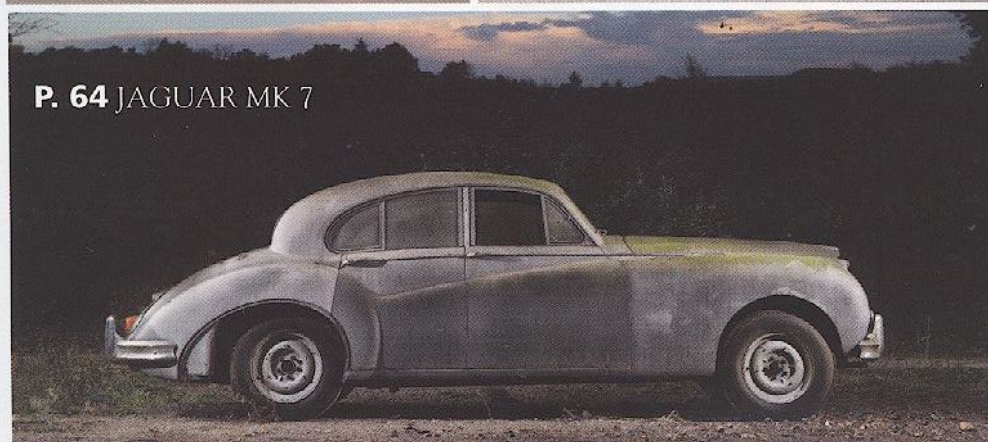


Photo de couverture :
Bernard Canonne

PEUGEOT 504 50 ans déjà !

Derrière cette increvable auto que nous avons tant aimé se cache une carrière enviable, commercialement, et en rallyes. Elle peut aussi compter sur des variantes coupé et cabriolet dessinés par le maître italien Pininfarina, rien moins ! Retour sur ce sacré numéro bien moins sage qu'on ne le pense...

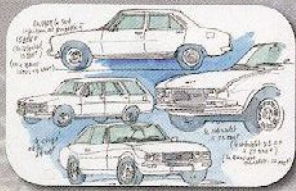




P. 34
GENÈSE
AINSI
NAQUIT
LA 504



P. 42
LES 504 COUPÉ
ET CABRIOLET
L'ITALIE
À SOCHAUX



P. 50
ARRÊT
SUR IMAGES
504
MULTIPLIÉE
PAR X

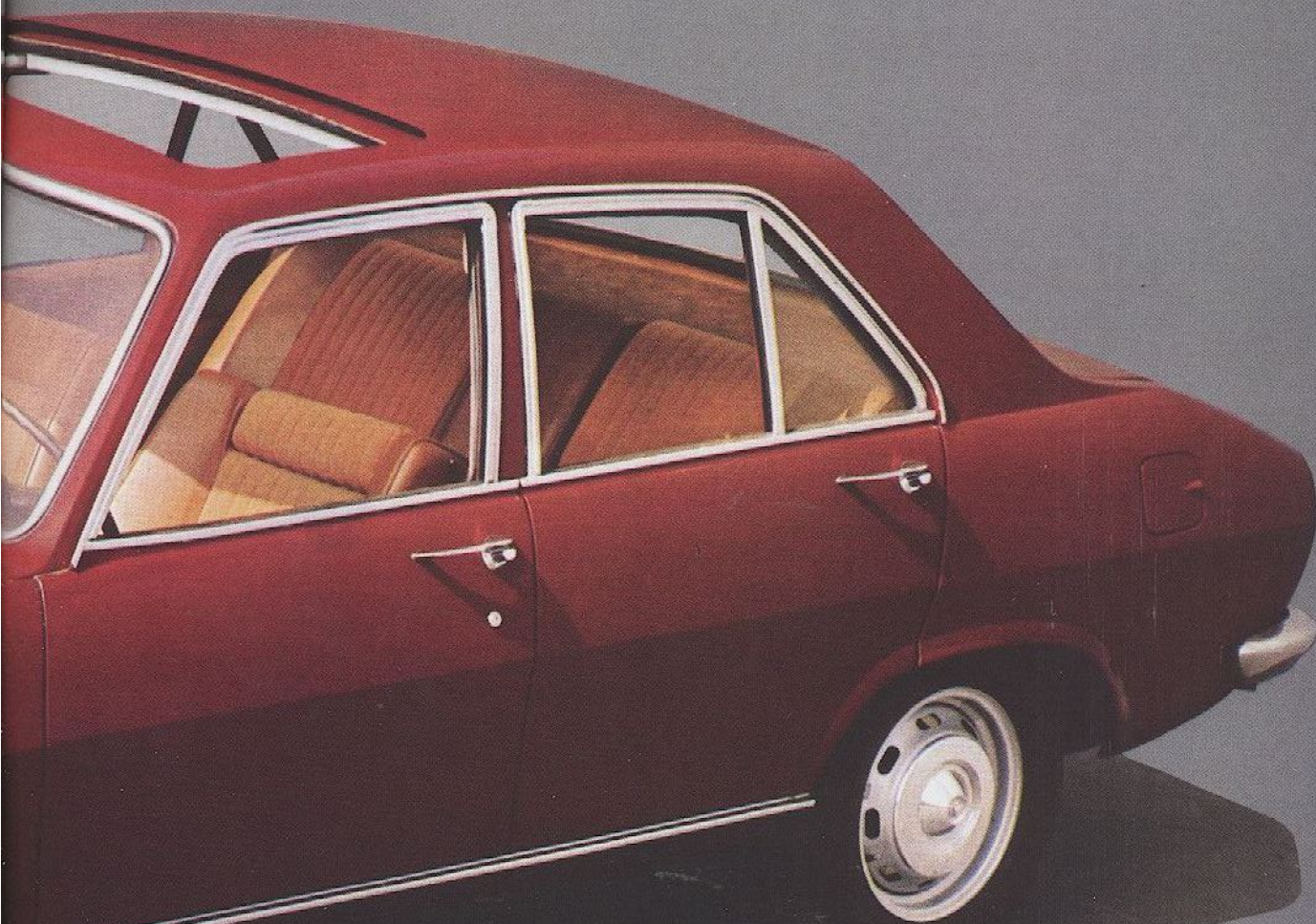
Dossier Peugeot 504



GENÈSE AINSI NAQUIT LA 504

Pour Peugeot, la 504 était une voiture évidente. Depuis la guerre, la marque de Sochaux fabriquait un modèle familial, bourgeois, de conception sérieuse et d'honnête facture, renouvelé tous les cinq à huit ans. La 504 assura cette continuité. Avec talent. Et lauriers...

TEXTE : JEAN-RÉMY MACCHIA. PHOTOS : ARCHIVES RÉTROVISEUR ET BERNARD CANONNE.



Dossier Peugeot 504



Une révolution ? Pas question ! La digne maison franc-comtoise à l'emblème félin mise sur une continuité tout en douceur. Elle a la sagesse de cultiver son jardin : s'adressant toujours à la même clientèle, tous les modèles depuis la 203 de 1948 reposent sur des fondamentaux immuables. Une belle tradition, presque une institution, qui porte ses fruits. Dès lors, pourquoi tout chambouler ? La recette ? Simple et limpide : un habitacle pour 5 personnes avec un bon coffre à bagages ; une architecture de propulsion on ne peut plus classique mais avec néanmoins 4 roues indépendantes. Un moteur dans les standards du moment, sans innovation ni tendance à la fougue mais pouvant recevoir une injection. Le tout habillé de façon élégante (la 403 fut la première Peugeot dessinée avec le concours de Pininfarina) et agré-

menté d'une solide réputation de fiabilité que Peugeot s'applique à affirmer au fil des ans. Autour de la berline, la gamme s'étoffe à chaque génération. La déclinaison longue (break, commerciale ou familiale) existe à partir de la fondatrice de la lignée, la 203. Et Peugeot a très vite titillé des carrosseries plus désirables, coupé et cabriolet. Avec la 504, c'est un feu d'artifice !

La 504 est la première Peugeot à accueillir les phares trapézoïdaux qui vont devenir le signe distinctif de la marque. L'année d'après, ce même dessin se retrouve sur la nouvelle 304.

Conservatrice, mais...

Pas moins de cinq carrosseries : berline, break, coupé, cabriolet, pick-up. Sans compter des adaptations en tous genres, du 4x4 surélevé (Dangel) jusqu'aux versions sportives élaborées pour rallyes-raids, en passant par les pick-up parfois habillés de capucines improbables.

L'habitacle est chaleureux, avec une sellerie soignée et une vraie originalité aux sièges avant dont les appuie-têtes réglables semblent taillés dans le haut des dossiers.





LA PREMIERE PEUGEOT ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE !



D'une facture moderne pour l'époque, la planche de bord allie plastique rembourré et façade en alu brossé. Le regroupement des trois cadrans sous une casquette aux coins anguleux fait moderne à l'époque. Notez la commande de boîte au volant, dans la grande tradition maison. Elle passe au plancher en septembre 1972.

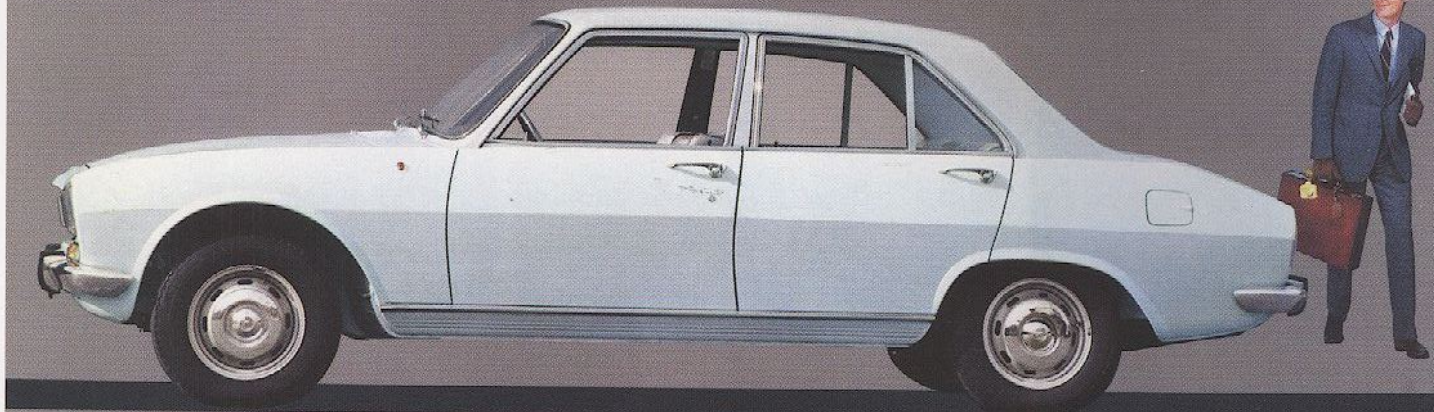
Comme ses devancières, la 504 s'inscrit dans la tradition maison. De sa devancière, elle récupère l'essentiel de la mécanique : boîte de vitesses – que la 404 a étreinte un an avant – et moteur, mais ici dans une cylindrée plus généreuse pour accompagner la montée en gamme du modèle. Car, dans un encombrement quasi inchangé (4,49 m au lieu de 4,44 m), la belle nourrit de nouvelles ambitions. Techniquement, la seule véritable nouveauté consiste dans des trains roulants complètement revus avec une suspension qui offre une indépendance bienvenue aux roues arrière. Au profit des qualités routières (sur ce point, la 404 mettait la barre assez bas...) et du confort, en nette amélioration. Le freinage progresse aussi : quatre disques ! Et l'assistance Hydrovac de la 404 passe aux oubliettes. Cet astucieux système qui diminuait l'effort à la pédale avait l'inconvénient de se montrer difficile à doser en freinage courant. Esthé- ➔

SUCCÈS IMPRESSIONNANT

Depuis la 203, chaque génération de Peugeot familiale et bourgeoise accroît son succès. La 504 fut la plus longuement fabriquée de la lignée, avec une fin de production en 2005 au Nigeria : au total, 37 années – contre 21 ans pour la 404. Elle fut aussi la plus produite de toutes : en comptabilisant les coupés et cabriolets (respectivement 22 975 et 8 188 unités) ainsi que toutes les versions construites à l'étranger, la 504 a été produite à 3 711 556 exemplaires. Presque 30% de plus que sa vénérable devancière !

Dossier Peugeot 504

LA 504 BÉNÉFICIE DE LA PATTE PININFARINA



Elle vous paraît classique et presque banale ? Et pourtant, cette partie arrière avec couvercle de coffre à double inclinaison est absolument unique en son genre. À droite : le coffre, certes vaste, souffre d'un seuil un peu haut.

tiquement, l'évolution est encore plus forte. La 504, qui bénéficie toujours de la patte Pininfarina, adopte les phares trapézoïdaux. Ils vont devenir LA signature de la marque et, cinquante ans après, leurs contours se laissent encore deviner sur les Peugeot d'aujourd'hui. Quant au profil, il surprend : quelle curieuse cassure de ligne sur le couvercle de malle ! Un trait stylistique original, sans précédent ; et qui ne sera jamais repris par aucune autre voiture. Unique !

Grandes ambitions

Beaucoup de soin a été apporté à la nouvelle venue dont le standing, dans l'esprit des concepteurs, doit fortement progresser. De fait, la finition intérieure fait un bond en avant : la planche de bord délaisse sa surface métallique revêtue d'une peinture grenue devenue franchement archaïque sur les 404 pour un plastique rembourré nettement plus valorisant. La sellerie au revêtement velouté offre un aspect plus cossu et un rembourrage soigné. Elle se montre même originale : les sièges avant offrent des appuie-têtes réglables en hauteur, encastrables dans le haut des dossiers et dont



CLASSIQUE MAIS TALENTUEUSE

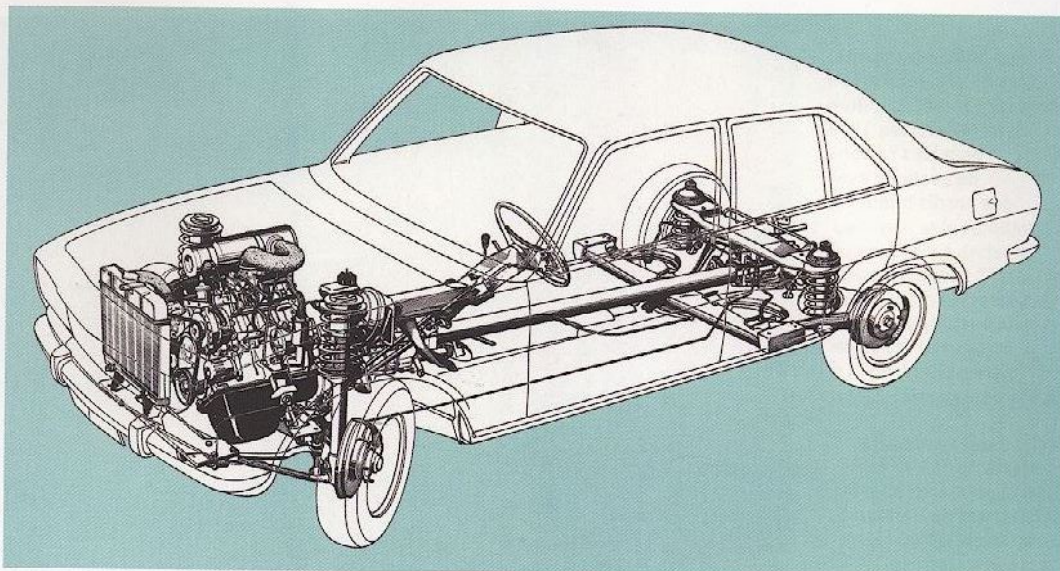
La 504 vous paraît un peu conservatrice, voire un tantinet timide dans son profil technique ? Hormis la toujours jeune DS qui connaît une fin de carrière en apothéose avec des moteurs enfin plus puissants, la concurrence n'est pas follement avant-gardiste ! La Renault 16 met en avant sa traction et bénéficie des habiletés du service marketing de Renault pour jouer les intéressantes ; mais en niveau de gamme, elle se situe un petit cran en dessous de la Peugeot. Les nouvelles Chrysler 160/180 sont dépassées en confort et en tenue de route. D'Allemagne nous viennent des Opel Rekord et Ford Granada pas franchement ébouriffantes... Il n'y a que les marques de caractère qui peuvent prendre un vrai ascendant sur la 504 : une Alfa, une Lancia, une BMW. Mais à quel prix !

l'intégration a fait preuve d'une vraie recherche. La presse applaudit au confort de la nouvelle venue : « *la très belle étude de la suspension porte aussi ses fruits sur le plan du confort* », estime l'intransigent André Costa, dans le tout premier essai qu'en fait l'*Auto-Journal*, en octobre 1968. Sur le tempérament mécanique, les éloges sont plus timides. Le moteur à arbre à cames latéral – qui officiera sous le capot des 505 jusqu'en 1992 – n'a pas l'âme d'un gagnant. Vite, la direction réagit. Pour la première fois depuis la 203, Peugeot rectifie son modèle peu après sa sortie. Dès septembre 1970, la cylindrée passe de 1,8 l à 2 l, au bénéfice de la souplesse, de l'allant sur route, et même d'une – certaine – nervosité. En abandonnant deux ans plus tard son levier de vitesses au volant pour une commande au plancher nettement plus sportive, la 504 entre de plain-pied dans son époque : celle des années 1970.

Belles avancées et petites reculades

La carrière de la 504 évolue vite et beaucoup. Pour rester dans la continuité de la 404 du même métal qui avait convaincu en son temps, l'injection est présente dès le lancement ; six mois après la berline, (suite p. 41) →

La 504 cache des entrailles assez classiques. Elle se dote néanmoins des 4 roues indépendantes et de l'injection mécanique Kugelfischer dès le lancement, dans la continuité de la 404 du même métal. Le surcroît de performances et d'agrément est net. La consécration se fera avec le moteur 2 l en septembre 1970.



PAROLES D'ESSAYEURS

« Les roues arrière indépendantes influent considérablement sur la tenue de route pour laquelle nous n'avons aucune objection à formuler. Jusqu'à des vitesses très élevées, l'équilibre est total et la voiture vire sans qu'il soit possible de déceler une quelconque tendance à s'échapper du train avant ou du train arrière. »

[André Costa, L'Auto-Journal, 24 oct. 1968]

« La direction est très agréable sur route, sauf lorsqu'on désire franchir des épingle à cheveux à très vive allure. En ville, cette démultiplication abusive nuit toujours à l'agrément et parfois à la sécurité, lorsqu'il devient nécessaire d'éviter rapidement un obstacle. Enfin, cette même démultiplication

ne permet pas de contrôler assez rapidement la voiture sur la neige ou le verglas ; imprécision de conduite malheureusement constatée par la majorité des usagers. »

[Bernard Carat, L'Auto-Journal, 504 11 CV, 22 oct. 1970]

« S'il crachine, les essuie-glaces à deux vitesses ont tôt fait de sécher les larmes du pare-brise. Et si le gros « Je roule pour vous* » qui me précède m'asperge de boue (cette boue inimitable de la Capitale qui tient du masque de beauté par sa consistance épaisse et de la sauce gribiche par ses proportions en corps gras), le lave-glace automatique est là, sous l'index gauche, sans qu'on ait à lâcher le volant (...) encombré

en son centre d'une barre lourdaude et mal pratique (si vous braquez, elle vous cache les compteurs) ; ladite barre est ornée (mais est-ce bien le mot qui convient ?) d'une baguette inox placée sous le sigle léonin des seigneurs de Sochaux. A-t-elle reçu le label « Qualité France » ?

Cela m'étonnerait : elle s'est tordue comme guimauve entre mes doigts »
Mariane Antoine et Florence Rémy, L'Auto-Journal, 22 oct. 1970

* comprenez : les camions

« Un allume-cigarette qui pousse l'amabilité jusqu'à sauter de lui-même sur les genoux du passager quand il est chaud. » **[André Costa, L'Auto-Journal, 504 L, 15 juin 1974]**



Bien née, la Peugeot 504 évolue doucement mais sûrement. Cet exemplaire diffère des premiers millésimes par sa calandre, ses baguettes latérales et ses sièges modifiés.

Dossier Peugeot 504

Peugeot va construire deux 504 pour le pape. Une de ces deux autos sera largement modifiée dans les années 1980 pour des raisons de sécurité avec des parois blindées.

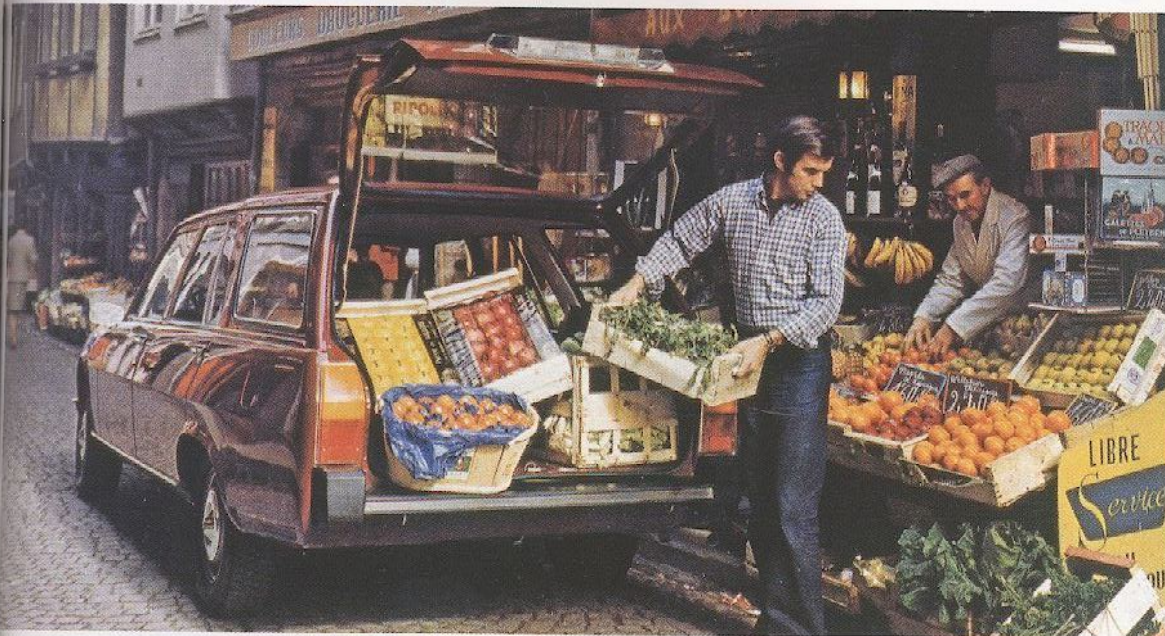


Malgré une apparente placidité, la 504 se taille un vrai palmarès sportif, notamment au Bandama (5 victoires!) et au Maroc (première place en 1975 et 1976) où sa robustesse fait merveille.



LA 504,
CITOYENNE
DU MONDE ? ELLE
EST FABRIQUÉE
À BUENOS AIRES
DÈS 1969 !

Le Pick-up est arrivé tardivement, en 1980, pour remplacer le 404 du même type produit jusque-là. D'abord construit en France, il fut assemblé en Argentine à partir de 1993, et jusqu'en 1999. Il perdura jusqu'en 2001 au Kenya, et en 2005 au Nigeria !



Le break et la familiale à sept places arrivent dès septembre 1970. Cette vaste carrosserie, très pratique, rallongée de 31 cm par rapport à la berline, connaît un succès quasi mondial.

sortent les coupés et cabriolets ; puis un tir groupé stupéfiant en septembre 1970 : break et familiale, moteur diesel, boîte automatique ! En avril 1973, arrivée d'un modèle économique, la 504 L, qui opte pour un voyage vers le passé : plus de roues arrière indépendantes, retour à la timide cylindrée initiale, compteur de vitesse horizontal et levier au volant. Les lois de l'évolution sont parfois impénétrables... À l'opposé, en septembre 1974, les coupés et cabrios se tournent vers la performance avec le 6-cylindres. Ils sont les seuls de la lignée 504 à offrir un V6. Et tout cela, agrémenté en cours de carrière de quelques cm³ de plus sur les diesels et de petits accroissements de puissance sur les autres, va mitonner bien gentiment pour offrir à la Peugeot une jolie carrière européenne. Mais la lionne a les dents longues : très vite, sa destinée s'internationalise. Tout naturellement en Argentine et sur le continent africain, où la 404 avait déjà tracé son sillon. Dès 1969, la 504

est assemblée dans l'usine Peugeot près de Buenos Aires. Comble de blasphème, elle abandonne ses phares trapézoïdaux pour quatre optiques rondes – comme sur ses sœurs exportées aux Etats-Unis. Elle vivra une longue carrière, et bénéficiera (enfin... si on veut) de plusieurs liftings, à coups d'enjoliveurs, de feux arrière redessinés, de pare-chocs en plastique qui se prolongeront par des protections latérales taillées dans le même matériau gris foncé. Le pick-up sera fabriqué sur place jusqu'en 1999, y compris dans une interminable carrosserie à double cabine. En Afrique, la 504 sera produite au Kenya et au Nigeria. De quoi alimenter les marchés environnants qui foisonnaient déjà de Peugeot d'occasion importées d'Europe. Toute l'aventure africaine – et la réussite – de Peugeot atteint son apogée avec la 504. Après, sur ce continent assailli par les japonaises, ce sera le déclin... Mais quel sommet atteint avec cette bonne bourgeoise de 504 ! ●

Afin d'offrir un peu de prestige à la gamme 504, Peugeot charge le maître Pininfarina de créer un coupé et un cabriolet à partir de la berline. Le résultat est pour le moins heureux... Mais c'est une autre histoire, contée dans les pages suivantes !



Dossier Peugeot 504



LES 504 COUPÉ ET CABRIOLET L'ITALIE À SOCHAUX

Insufflant une délicate touche italienne à une gamme très sochaliennne, les coupés et cabriolets 504 ont offert une dose de glamour pendant plus d'une décennie. Retour sur ces autos particulièrement bien nées...

TEXTE : ADRIEN MALBOSC. PHOTOS : ARCHIVES RÉTROVISEUR ET BERNARD CANONNE.



Dossier Peugeot 504

À des années-lumière des glorieuses productions de l'avant-guerre, les voitures françaises sorties après 1945 sont majoritairement des berlines. Pendant les deux décennies suivantes, des marques comme Renault et Citroën n'abandonnent les 4-portes que sur la pointe des pieds, avec la Floride et la DS Chapron produite en toute petite quantité. « Seul Peugeot a toujours tenu à faire figurer un véhicule estival à son catalogue, et la 504 ne manque pas à la tradition », pouvait-on lire en 1970 dans *L'Auto-journal*. Après des 404 coupés et cabriolets dessinés par Pininfarina et salués pour la beauté de leur lignes, la 504 tronçonnée se doit d'apporter un fumet italien à une spécialité très française.

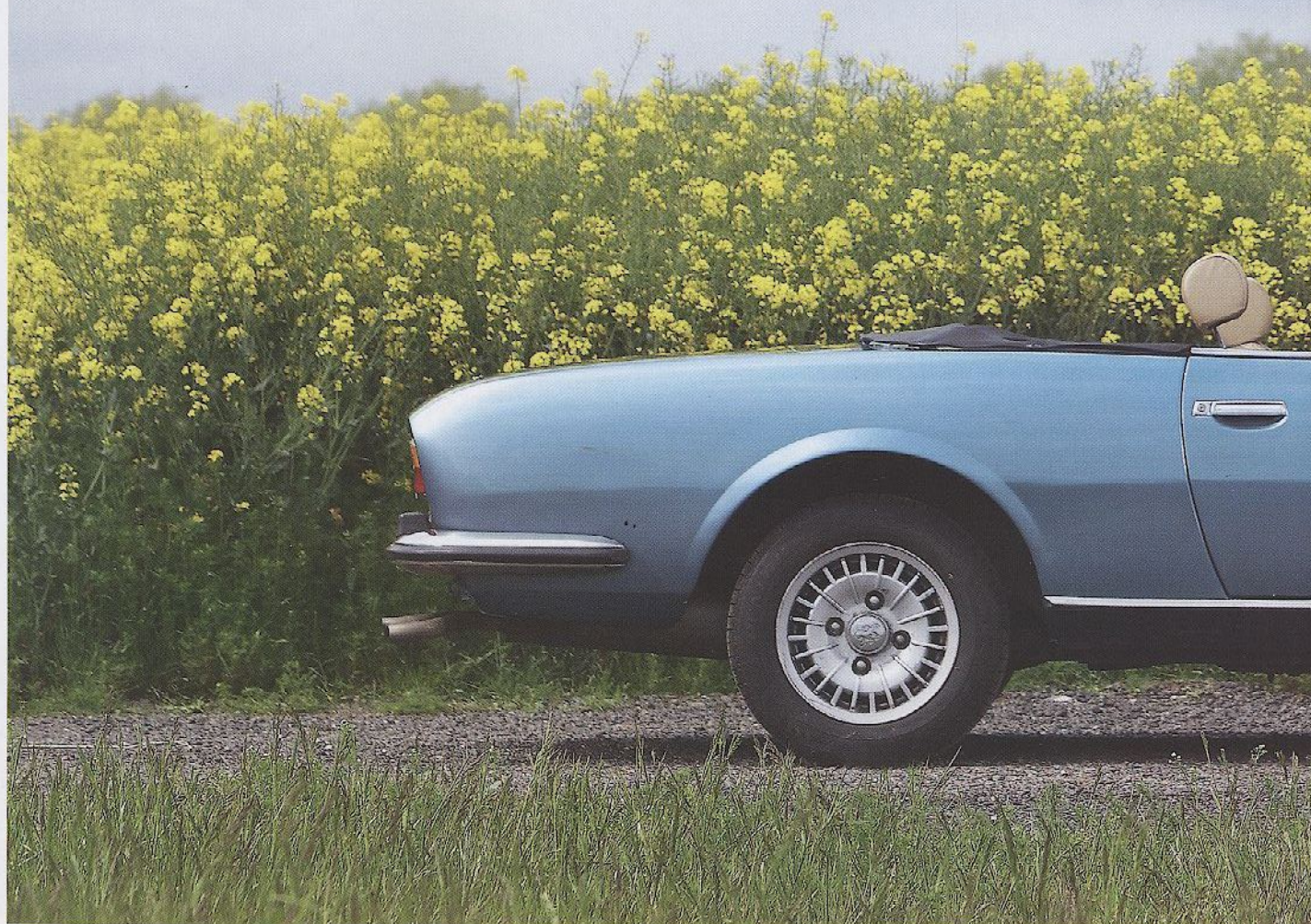
Muscle-car Sochalien

Lancée en 1968 et rapidement louée pour ses qualités, la 504 représente la berline idéale pour une nouvelle classe sociale alors émergente : le jeune cadre dynamique. Mais malgré une injection apportant quelques chevaux et des options statutaires telles que le toit ouvrant, la peinture métallisée et la sellerie cuir, la version 4-portes du nouveau haut de gamme sochalien ne peut rivaliser avec l'élé-

gance et l'exclusivité d'un coupé ou d'un cabriolet. À l'époque, de nombreux constructeurs généralistes partent d'une placide berline pour proposer une version 2-portes fleurant bon le pseudo grand tourisme, Opel Rekord et Ford Capri en tête. Présentés dès le Salon de Genève 1969, les coupés et cabriolets 504 n'arrivent que six mois après la berline. Particulièrement inspiré, Pininfarina signe là une ligne tendue et très bien proportionnée avec quatre phares suggestifs et une ceinture de caisse légèrement relevée vers l'arrière pour apporter un brin de dynamisme. À ces hanches délicatement relevées s'ajoutent des feux arrière striés en trois parties qui ne manquent pas d'originalité. La fine calandre et le porte-à-faux réduit donnent un léger côté sportif bienvenu. Le tout peut faire penser à un *muscle-car* façon Chevrolet Camaro, en réduction et en moins démonstratif. Les carrosseries du coupé et du cabriolet sont fabriquées chez Pininfarina, avant d'être rapatriées en France pour recevoir leurs organes mécaniques.

Raison et passion

Sous cette jolie carrosserie unanimement saluée (« dépourvue de toute lourdeur, elle oscille avec adresse entre le sport et le luxe » d'après l'*Auto-* →





cabriolet

504
PEUGEOT

coupé

Les premiers exemplaires se reconnaissent entre autres à leur calandre à quatre phares. L'homme, parangon de virilité, semble hésiter entre les deux versions de cette charmante auto... une réclame typique de l'époque !



Dossier Peugeot 504

Journal) se cache une plateforme raccourcie, avec un empattement tronqué de 19 cm : 2,55 m contre 2,74 m. Le poids est également en très légère réduction, le cabriolet étant 30 kg plus léger que la berline. Sous le capot seule la version injection est disponible, ici accouplée à une boîte dont le levier est au plancher, disposition qui sera reprise sur la berline par la suite. Dépassant les 1,2 tonnes, les 504 coupés et cabriolets ne peuvent passer pour des sylphides de ballet. La centaine de chevaux suffit à offrir une vitesse de pointe convenable (nos confrères relèvent 170 km/h pour le cabriolet et 172 km/h pour le coupé) mais il ne faut pas chercher une once de caractère dans la brave mécanique sochalienne. Aux sonorités suggestives et aux montées en régime rageuses, la Peugeot – en bonne bourgeoise franc-comtoise – brille plutôt par sa souplesse et sa robustesse. La presse apprécie ces autos mêlant un style de diva à des qualités rassurantes. André Costa, qui s'est vu confié deux cabriolets (un superbe orange et un blanc qui décolle vigoureusement des 4 roues dans l'article...) apprécie la capote maniable, « *la qualité et la présentation des selleries très satisfaisantes* » et une boîte fort convenable : « *La synchronisation est bonne, la précision de manœuvre est très acceptable mais, par rapport à ce que l'on trouve ailleurs,*

on pourrait rêver plus doux et quand même plus précis. » La suspension, affermie par rapport à la berline, « *réalise un excellent compromis entre le confort et la tenue de route. Plus court d'empattement que la berline, le cabriolet paraît mieux encasser les cassis et dos d'âne des mauvaises routes.* » Outre le manque de caractère guère surprenant, les rares défauts relevés sont un niveau sonore trop élevé passé 150 km/h (!), une consommation de 15,2 l/100 km en poussant le moteur à fond, un poids élevé et un trou entre la seconde et la troisième en conduite sportive.

Montée en gamme

Costa termine son papier en se réjouissant à l'avance du passage de la cylindrée à 2 l en remplacement du petit 1,8 l. C'est chose faite dès l'automne 1970. Suivant le chemin de la berline, les élégants coupés et cabriolets gagnent 200 cm³ (et un compte-tours !) à l'occasion de leur troisième millésime. Une modification salutaire, tant la concurrence n'est pas restée inactive : Audi a présenté son coupé 100, Renault prépare son duo R15/R17, Ford étoffe sa Capri loin d'être finie, BMW greffe un 2 l sous le capot de sa brillante 1602. Plus confidentiel, Lancia offre un

Ce superbe cabriolet de deuxième série se reconnaît par quelques détails distinctifs, dont les deux phares remplaçant les quatre optiques. Équipée du V6 PRV dès 1974, la version découvrable ne profitera hélas jamais de la boîte 5 et de l'injection, réservés aux coupés.





C'EST À LA 504 QUE REVIENT L'HONNEUR D'INNAUGURER LE V6 PRV.



Ci-dessus : on peut regretter les premiers feux en trois parties, qui donnaient une vraie personnalité à l'ensemble. Forte d'une double sortie d'échappement suggestive, cette version V6 frole les 190 km/h en vitesse de pointe.

Ci-dessus : Pininfarina a signé avec la 504 coupé, un dessin très équilibré. L'empattement raccourci de 19 cm par rapport à la berline permet de gagner en dynamisme, tant esthétiquement que sur la route.

restylage à son coupé Flavia, passant lui aussi à 2 l. Outre l'augmentation de cylindrée, une boîte automatique ZF est proposée en option, mais seulement 287 exemplaires du cabriolet 504 ainsi doté seront fabriqués. Les ventes restent timides, avec environ 5 000 exemplaires (coupés et cabriolets confondus) produits chaque année. Avant tout vecteur d'image, les 504 châssis court se dotent enfin de puissance et de couple supplémentaires avec l'arrivée du tant attendu V6 PRV (Peugeot, Renault, Volvo) fin 1974. Ce surcroît de noblesse arrive hélas au pire moment, c'est à dire juste après la crise du pétrole. Mais cette dernière ne peut justifier à elle seule l'accueil pour le moins timide réservé au 6-cylindres : pendant ce temps, de nombreux constructeurs (BMW, Mercedes...) tirent leur épingle du jeu avec des motorisations tout aussi voraces. Force est de reconnaître que

ce V6 est tout simplement mal né. Partant d'un V8 dont on a ôté deux cylindres, son angle d'ouverture à 90° est loin d'être idéal pour un 6-cylindres. Avec un rendement de seulement 50 ch/l, une souplesse très relative, un caractère fort effacé et un appétit important, ce bloc déçoit. Bernard Carat n'hésitera d'ailleurs pas à écrire dans l'*Auto-Journal*, en 1975, que « ce groupe a fait couler beaucoup d'encre, et certains n'ont pas hésité à dire qu'il pouvait être considéré comme l'un des plus mauvais 6-cylindres européens. » Dommage, car il dote le coupé et le cabriolet 504 de performances auxquelles il ne pouvait prétendre auparavant : 186 km/h en vitesse de pointe et 31 sec. au km départ arrêté, d'après l'usine. Le journaliste André Costa apprécie, lors de son essai publié le 15 octobre 1974, la vivacité de l'ensemble, qualifiant le coupé de « rapide et →

« J'AI PU SANS SOUCI DÉPASSER
180 COMPTEUR AVEC UN VENT
TRÈS VIOLENT... » UNE AUTRE ÉPOQUE !



Avec ce joli cuir clair et ce volant évocateur, l'habitacle fleure bon le grand tourisme. Il faudra cependant ne pas être trop nombreux, la banquette arrière étant pour le moins symbolique...



Le coupé 504 V6 est, à l'époque, un vrai haut de gamme. On notera que la ligne de cette belle auto a très bien traversé les années : elle restera tout de même quatorze ans au catalogue, entre 1969 et 1983 !

sûr, puisque j'ai pu sans souci dépasser 180 compteur avec un vent très violent et un revêtement de qualité moyenne »... c'est à dire probablement pas sur autoroute ! Une autre époque. Au chapitre des modifications techniques, notons sur la version V6 l'arrivée de disques ventilés à l'avant et de la direction assistée, préfigurant celle de sa grande sœur 604 apparue juste après. Les originaux feux arrière en trois parties sont remplacés par des blocs plus massifs, tandis que les quatre phares sont remplacés par deux optiques rectangulaires. Quant aux délicats enjoliveurs de roues si datés aujourd'hui ils sont remplacés par d'autres, moins fins, et les jantes en alliage font bientôt leur apparition.

Irremplaçables

Le succès commercial de cette version V6 est pour le moins timide, et les 20 exemplaires devant sortir

tous les jours ouvrés resteront une gageure. L'auto ne fait pourtant que se bonifier avec le temps ! Le cabriolet 6-cylindres quitte le catalogue après seulement 977 autos fabriquées : une vraie rareté de nos jours ! Notons, en 1977, l'arrivée des excellents pneus TRX en option, de l'injection et de la boîte 5. La puissance passe de 136 à 144 ch, le couple de 21,1 à 22,2 mkg. Au même moment, le 4-cylindres gagne 2 ch, passant de 104 à 106 canassons. Il faut cependant attendre 1979 pour qu'apparaisse un vrai changement, avec un restylage portant principalement sur les pare-chocs en polyuréthane. La transmission à cinq rapports est enfin généralisée. Seul vrai cabriolet français à l'époque, le 504 trace son chemin – avec son homologue coupé – jusqu'en 1983, après respectivement 8 188 et 22 975 unités produites. Une carrière d'une étonnante longévité et qui, malgré un succès commercial modeste, ont parfaitement su tirer la marque vers le haut. Pourtant, Peugeot n'a pas cru bon d'offrir de chics dérivés deux portes de la 505. Certaines icônes sont irremplaçables... ●



Le V6 PRV ne peut pas vraiment combler les amateurs de montées en régime endiablées, mais avec ses 136 ch il apporte néanmoins un surcroît de puissance bienvenu.



Le coupé 504 préparé développe jusque 240 ch et peut, à l'instar de la berline, s'enorgueillir d'un joli palmarès. Au Bandama 1976, seules huit autos franchissent la ligne d'arrivée, dont cinq 504 !

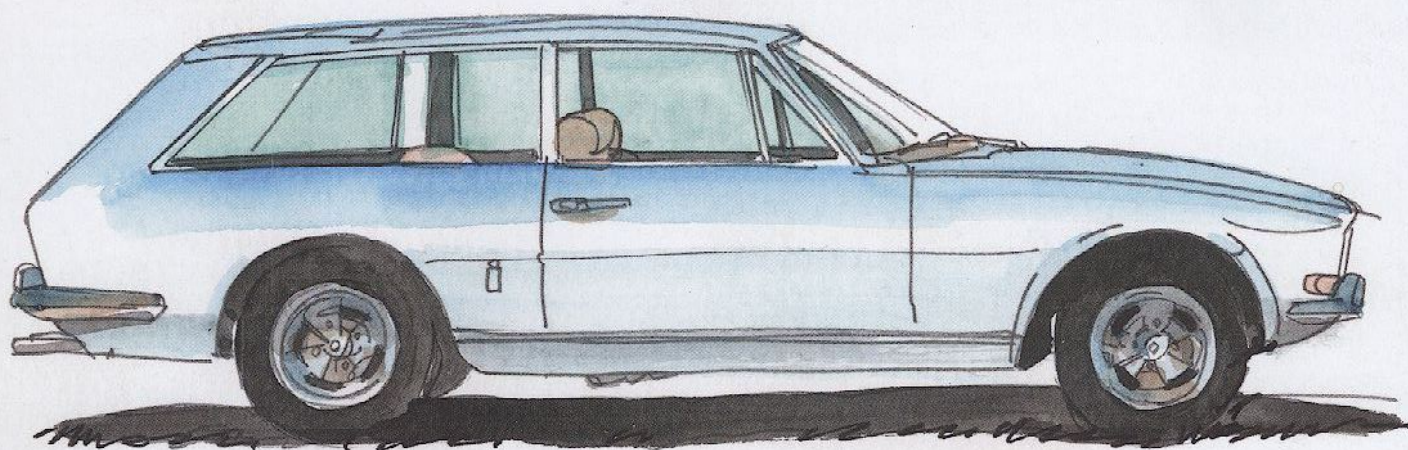
Dossier Peugeot 504

ARRÊT SUR IMAGES

504 MULTIPLIÉE PAR X

On la connaît, la 504 : sérieuse, plutôt sévère. À part quelques frasques africaines en tenue de sport, elle connut une vie simple et digne : le goût de servir, peu d'ambition, pas de fantasmes. Mais cette honorable Pénélope eut forcément ses rêves cachés... Après enquête, nous y avons eu accès.

RÉCIT : ROBERT PUYAL. ILLUSTRATIONS : ALAIN BOULDOUYRE



504 Riviera

La maison Pininfarina avait le crayon sûr et la calculatrice précise. La noble officine avait contribué au dessin de la berline en collaboration avec l'embryonnaire bureau de style Peugeot, qui avait eu le dernier mot sur les phares inclinés. Elle avait aussi signé le coupé et le cabriolet, mais c'est sur ses chaînes que ces deux modèles étaient construits. Le coupé-break aurait complété le breelan.

Mais si, bien sûr, la 504 est passionnante ! Aujourd'hui, comme objet de collection qui nous raconte notre propre passé, l'enthousiasme, la liberté (et les angoisses) des années 1970. Objet ménager transparent dont on s'est tant servi, on la retrouve avec émotion, chargée des heures familiales passées à son bord, débarrassée surtout de la pression commerciale et publicitaire qui voulaient nous l'imposer comme idéal raisonnable du cadre responsable. C'est tout le bonheur de s'intéresser aux anciennes. De son vivant, reconnaissons qu'elle était surtout très sage et pas très rigolote. Pourtant, si ses tuteurs en avaient pris la peine, elle aurait pu être plus inventive... Si Peugeot avait osé,

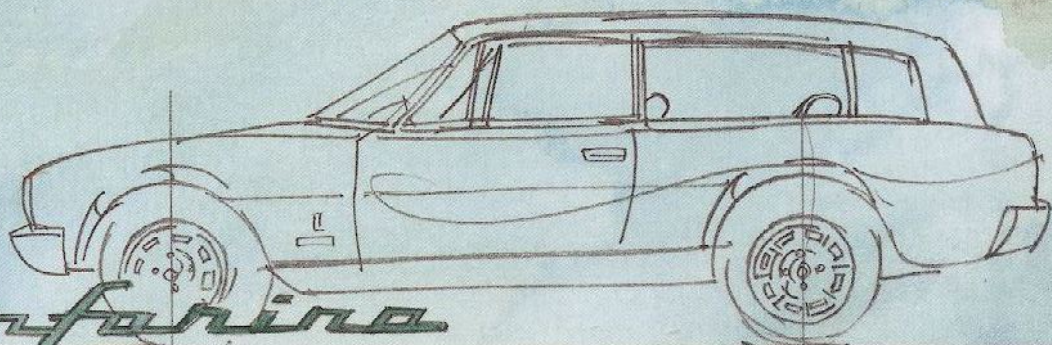
si les choses avaient tourné autrement, si Paris tenait dans une bouteille (au lieu que l'on embouteille Paris), l'histoire que nous allons vous conter serait peut-être authentique. Nos camarades plus scrupuleux vous ont parlé de vraies 504 16 pages durant, à nous à présent de vous en présenter d'autres plus audacieuses que vous n'avez vues nulle part ailleurs.

Combinazione Pininfarina

Le carrossier italien Pininfarina est le partenaire habituel de la maison Peugeot depuis la conception du modèle 403.

Cette berline, souvent noire, à bord de laquelle plusieurs d'entre nous ont effectué leurs premiers kilomètres (j'en suis ! avec des plaids écossais sur les banquettes...), n'était guère folâtre de la silhouette. Et ses dessinateurs italiens eux-mêmes étaient bien déçus que le client se soit contenté de tant de classicisme. Cette frustration fondatrice participe de la relation, pourtant durable et féconde, qui unit le carrossier et le constructeur plusieurs décennies durant. Turin pousse souvent Sochaux à davantage d'innovation. Ainsi, aux côtés des coupés et cabriolet 504 à la ligne si réussie, Pininfarina propose en 1971 d'ajouter le modèle Riviera, un break de chasse. Peine perdue, la magnifique →

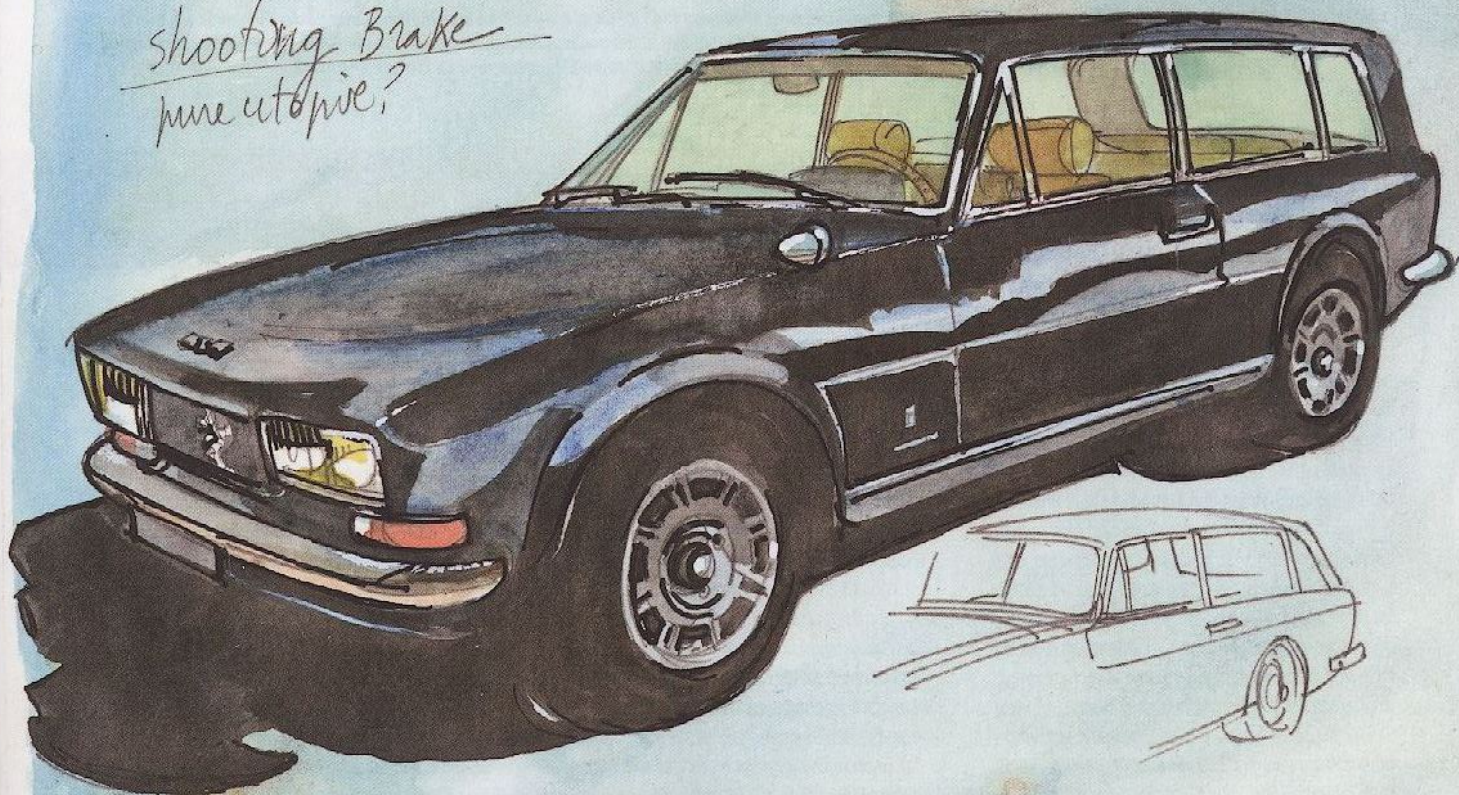
Peugeot aurait pu décider d'étoffer sa gamme en produisant le break en Pininfarina. Notre dessinateur pousse l'hypothèse un peu plus loin en imaginant un break deux-portes à l'arrière spécifique, dont l'avant est à mi-chemin entre berline et coupé. Elle aurait peut-être connu le succès de la Lancia HPE...



pininfarina

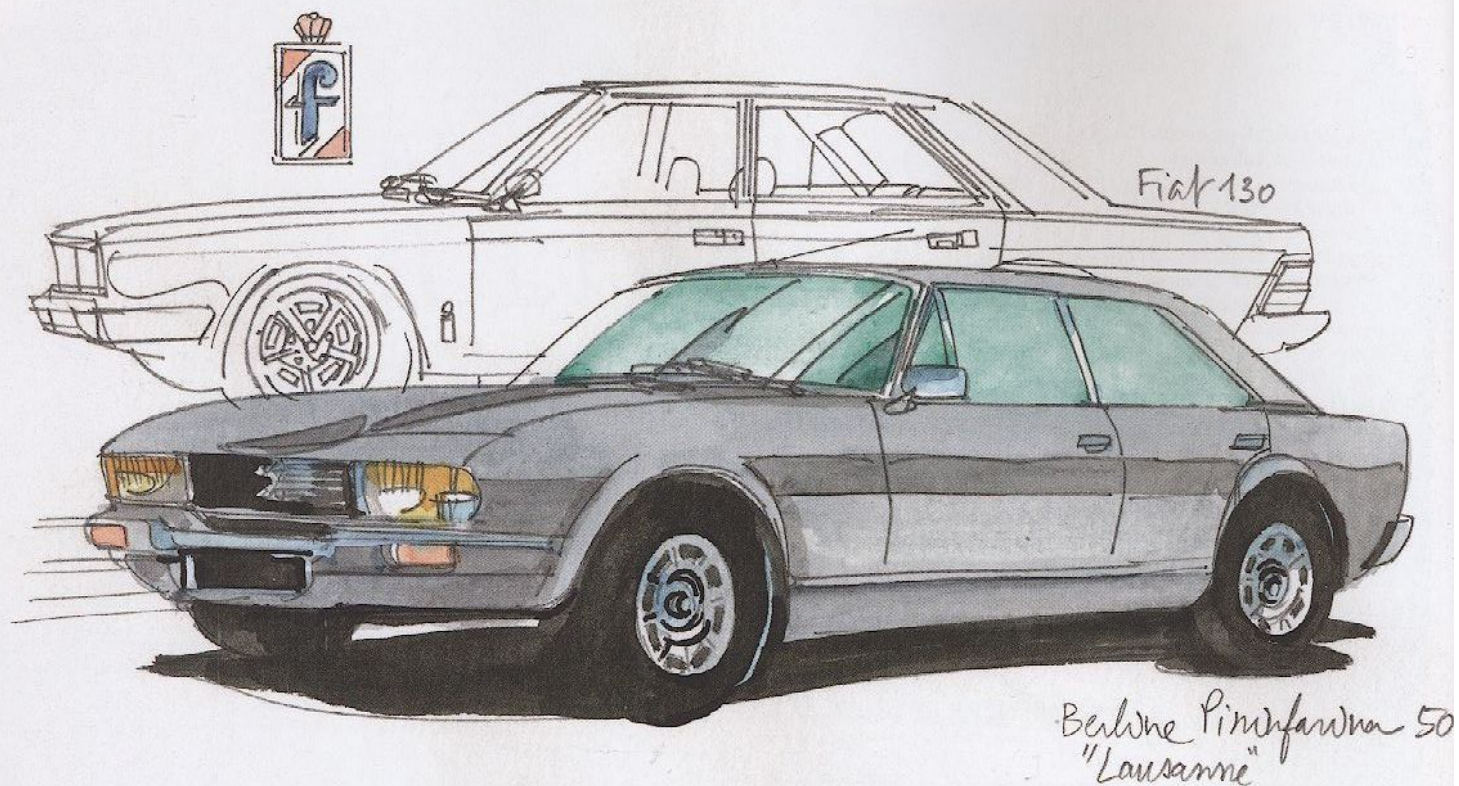
504

*Shooting Brake
pure utopie?*



the

Dossier Peugeot 504



La Fiat 130 et la Lancia Gamma de série étaient deux autos intéressantes dont le design quelconque a gâché la carrière. Pininfarina avait offert à toutes deux de très jolis coupés de série et imaginé une berline et un break qui en auraient été dérivés. Sans suite. Et si le coupé 504 avait aussi donné une berline, basse, longue, fine et raffinée ? La voici : comment la trouvez-vous ?

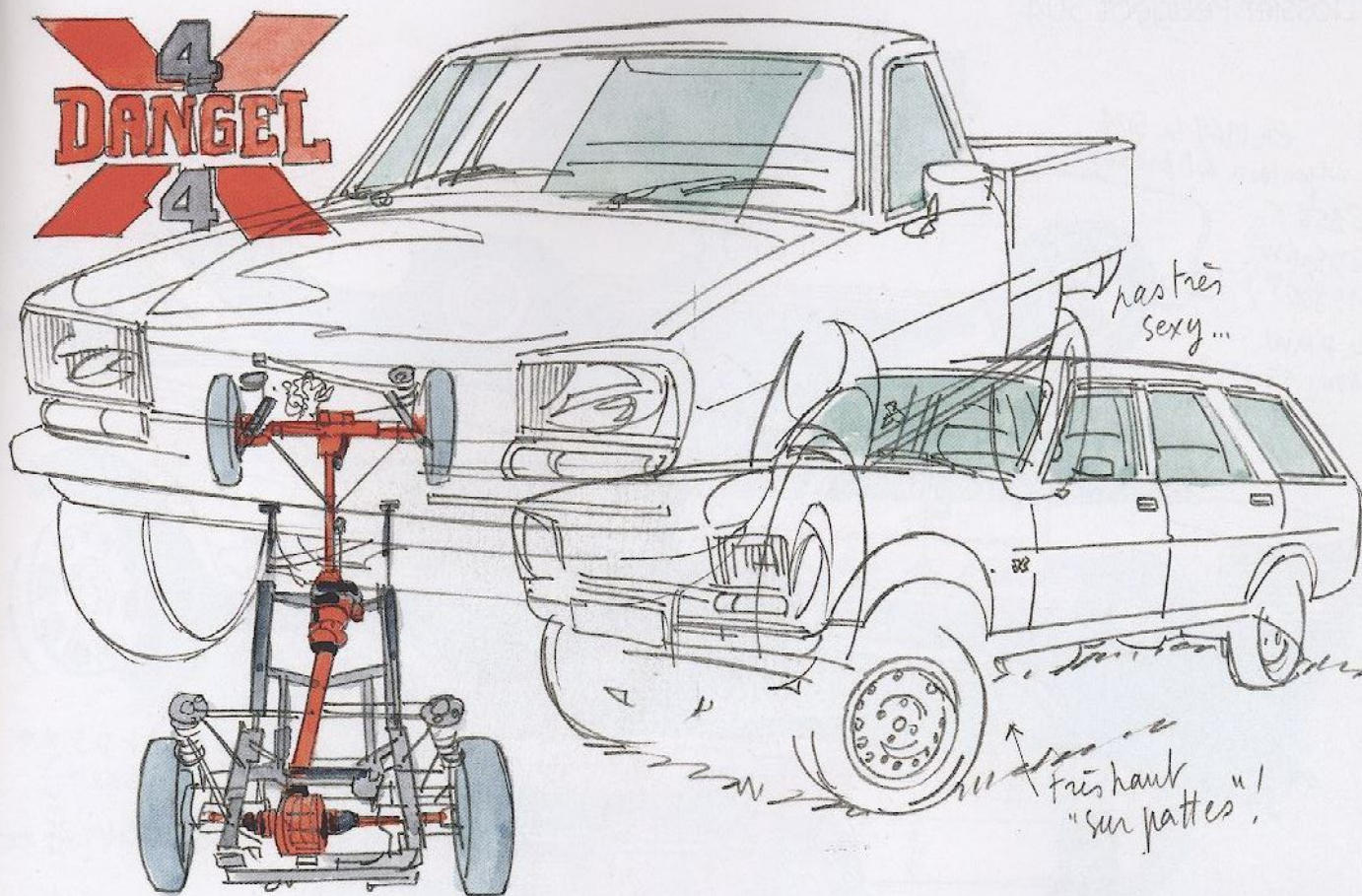
QUELQUES 504 AUDACIEUSES QUE VOUS

auto ne parcourra jamais d'autres autoroutes que celles de l'imagination de ses admirateurs. Premier rêve : Peugeot aurait pu décider de la produire. Lancia présente l'année suivante le modèle Beta HPE (qui ne doit rien à Pininfarina) et en écoule 72 000 exemplaires ! Une occasion ratée. Les comptables et les stratèges de Peugeot n'étaient pas les seuls à souffrir d'avarice chronique et d'imagination limitée. Pininfarina se heurtait aux mêmes difficultés vis-à-vis de la maison Fiat. Pour le géant italien et son alter ego chic, Lancia, la *Carrozzeria* avait imaginé toute une gamme totalement différente, dont seuls les deux coupés ont atteint le stade de la série. Le carrossier dévoila par la suite, pour la presse ou bien dans les salons, la totalité de ces propositions : pour Fiat, la berline Opera et le break Maremma, tous deux déclinés

du coupé 130 ; il paraît que ce break unique fut quelque temps la voiture vraiment très personnelle de *l'avvocato*, Gianni Agnelli, altier patron de la Fiat et donc haut potentat de l'Italie qui roule. Même jeu pour Lancia avec la berline Scala et le break trois-portes Olgiata, auxquels il faut ajouter un Spider très inspiré, avec arceau fixe et système T-roof. Pininfarina avait-il de la même façon sollicité et encouragé Peugeot ? L'histoire des deux firmes n'en a pas conservé la trace mais il paraît incontestable que l'idée au moins a dû agiter les stylistes et même les responsables du carrossier. Voici donc, rien que pour vos yeux, la berline extrapolée du coupé 504, une Peugeot dont vous ne trouverez certainement pas trace dans les livres sérieux, ni dans la cote collection, ni dans les petites annonces et permettez-nous de dire que c'est bien dommage.

Les Dangel d'un ange

La 504, si terre à terre qu'elle fût, a pourtant pris de la hauteur par la grâce du préparateur alsacien Henri Dangel. À l'inverse de nos facéties d'aujourd'hui qui tentent de donner foi à des créatures automobiles des plus vaporeuses, la 504 Dangel est un chapitre bien réel de l'aventure Peugeot, mais il s'en est fallu de bien peu qu'il n'existât point. L'ingénieur-artisan racontait volontiers ses demandes successives de rendez-vous auprès de l'état-major de Peugeot, dont il espérait devenir le fournisseur et le partenaire grâce à sa machine superbement surélevée. Il finit par obtenir l'autorisation de franchir la guérite de La Garenne-Colombes, mais ce fut pour se heurter à un scepticisme compact.



C'était à un petit d'inventer les échasses. L'ingénieur Henri Dangel, après avoir créé dans les années 60 quelques barquettes de course particulièrement surbaissées, créa une petite structure industrielle autour d'une idée : surélever sans mesure nos chères Peugeot et les doter d'une transmission intégrale.

N'AVEZ VUES NULLE PART AILLEURS

Les décideurs, embarrassés par les suggestions atypiques de ce trop discret Professeur Tournesol, cherchaient plutôt à l'éconduire au plus tôt.

Les techniciens maison, que les responsables avaient tout de même conviés à l'entretien, jaloux de leurs prérogatives et surtout soucieux de leur pré carré, étaient plus que dubitatifs devant ce confrère à la fois timide et bien trop libre d'esprit. Franchement goguenards, ils mettaient nettement en cause la faisabilité du projet. Énoncé d'une voix timide par Henri Dangel, le seul argument qui sut bousculer leurs réticences, c'est que cette machine jugée incapable d'exister, il était tout simplement venu avec et qu'elle était garée juste là, au pied des inaccessibles bureaux, disponible pour tous les examens critiques que l'on voudrait. Moyennant quoi le contrat fut signé, le bel hybride connut la petite série et put faire le bonheur d'artisans, de forestiers

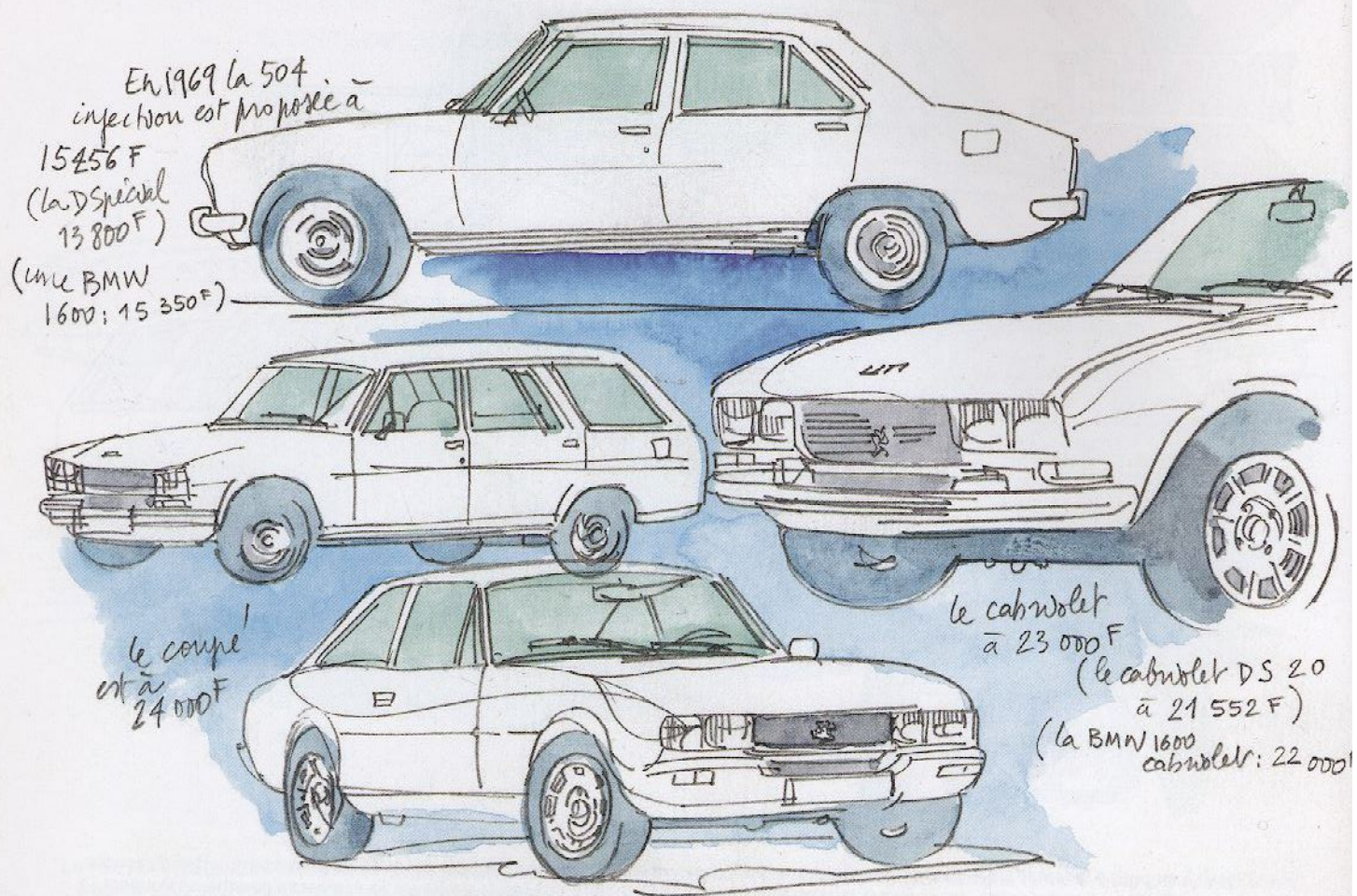
ou d'agents EDF qui expérimentèrent vingt ans avant tout le monde les joies du poste de pilotage surélevé.

Saut en hauteur

Or, à la même époque, Peugeot tâchait de diffuser la 504 aux États-Unis. Là encore la lourdeur des décisions sochaliennes n'allait pas dans le sens d'encourager le succès. Nombre de concessionnaires américains de la marque française, relayant les désirs de leur clientèle, réclamaient sans jamais les obtenir des évolutions de la gamme : par exemple l'implantation du V6 sous le capot classique de la berline et du break. Rêvons que Peugeot, mieux pénétré de l'importance d'une réussite outre-Atlantique, ait osé brider, le temps d'un millésime, la sous-ventrière des actionnaires gloutons, et consacré

un budget conséquent à l'élaboration d'une gamme pour l'Amérique. L'Amérique où précisément, l'un de ses concurrents vient d'ouvrir une belle échappatoire à la lutte frontale. American Motors Corporation, définitivement distancée quant à la puissance industrielle par ses trois compatriotes géants, se devait d'innover davantage. Aux côtés de ses Jeep, chères et trop nettement typées, et de sa gamme de voitures de route que constituaient les Concord et autres Spirit, AMC osa présenter toute une gamme complète de routières surélevées, exactement sur le principe appliqué par Dangel aux seuls breaks et pick-ups 504. C'était inédit, exclusif et prémonitoire. Dans un pays où les best-sellers sont invariablement de gros pick-ups, la gamme Eagle, croisement entre la voiture routière et de véritables capacités de franchissement, était une intuition de première force. →

Dossier Peugeot 504



Le dessin est un art léger, et l'écriture plus encore ; ni l'un ni l'autre ne s'embarrassent des mêmes scrupules que la photographie ou la recherche historique. La gamme des 504 ordinaires, berline, break, coupé et cabriolet, la voici. Ne paraît-elle pas bien fade sans nos post-scriptum imaginaires et nos rêves en couleurs ?

CERTAINS RÊVES N'ONT PAS EU LA CHANCE

Sous le soleil exactement

La faiblesse congénitale de AMC empêcha que cet essai soit parfaitement transformé en triomphe. Tout de même, huit millièmes durant, des clients moins conformistes que les autres purent expérimenter les joies de dominer le trafic, soudain bien ordinaire, des voitures platement basses. Pour ce faire, la plupart d'entre eux optèrent pour la version break, la plus naturellement pratique et versatile. Mais il s'en trouva aussi pour apprécier de rouler à l'entresol au volant d'une berline classique. S'y ajoutaient deux perles d'imagination : le coupé SX/4 et,

accrochez-vous à votre journal, le cabriolet ! Joliment baptisée Sundancer, cette version balançait ses quatre passagers plus près du soleil, façon palanquin, et osait marier sa fine carrosserie élancée à des roues d'engin de chantier et à une garde au sol de tracteur enjambeur ; une danseuse en justaucorps et chaussures de montagne. Eh non, le Range Rover Evoque n'a rien inventé en enlevant le haut. Jacques Calvet devient PDG de PSA Peugeot Citroën en 1982. Il avait alors la tête à ses difficultés financières (la firme venait de reprendre Simca et tâchait de faire rouler Talbot) et à ses rêves élyséens (bien qu'il ne se soit finalement jamais présenté, il en aurait longtemps caressé l'idée). Mais rêvons qu'il ait pris la peine de passer la mer, préoccupé de marquer

les esprits américains par une politique diagonale et conquérante ; rêvons que son taxi jaune, une rare 504 qu'il lui avait fallu attendre longuement à Kennedy Airport dans la longue file de Checker et de Chevrolet Caprice, ait croisé le chemin d'une Eagle Sundancer, solarium peuplé de jolis jeunes gens *eighties*, hédonistes et décontractés. Rêvons qu'il se soit exclamé Euréka, comme on dit en anglais. Alors, Peugeot aurait donné le jour à cette créature de rêve, hybridation savante d'influences africaines, italiennes, américaines et donc tellement française : la 504 cabriolet Pininfarina-Dangel. Si nécessaire, si vitale que l'on se demande, après en avoir retracé en toute insolence l'évidente généalogie, comment elle a bien pu s'arranger pour ne pas exister vraiment. ●

504

+



pininfarina

+



=

CE D'EXISTER

Et de celle-ci,
qu'en dites-vous ?
Un cabriolet brassant
la culture africaine
et la tendance italienne
de Peugeot, mariant
la créature de Dangel
à celle de Pininfarina,
la carrosserie basse
et le châssis très surélevé...
Ce ne fut pas le cas
et la marque américaine
Eagle reste seule à défendre
l'idée, avec son cabriolet
Sundancer.
Eagle dans le désert...

