

**504
CABRIOLET**

Auto **retro** **moto**

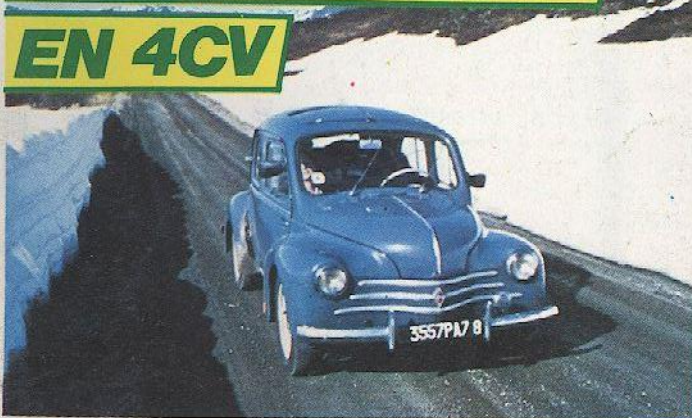
le magazine des «fans» de l'automobile ancienne

LE SALON 53

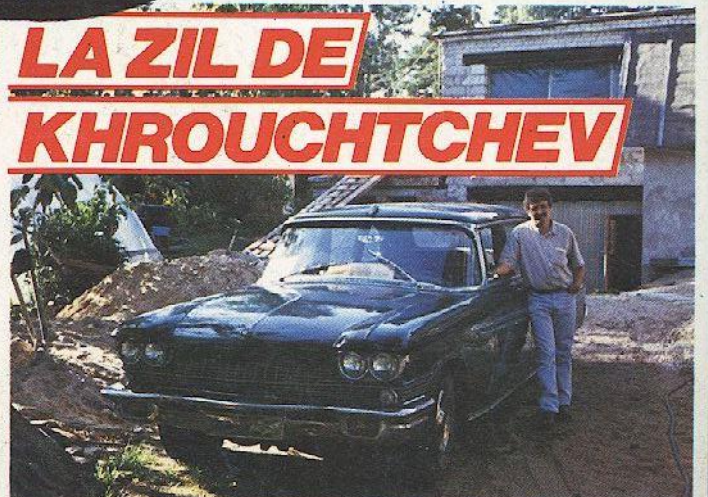


PARIS-CAP NORD

EN 4CV



**LA ZIL DE
KHROUCHTCHEV**





NOM : PEUGEOT
PRÉNOM : 504 CABRIOLET
DATE DE NAISSANCE : SALON DE GENÈVE 1969
DATE DE MISE A LA RETRAITE : 1983
SIGNE PARTICULIER :
CARACTÈRE TROP RÉSERVÉ

GÉNÉALOGIE :

C'est en septembre 1968 que fut dévoilée la 504 berline, immédiatement saluée comme une Peugeot du meilleur crû. Dotée d'une silhouette plutôt classique, sa principale originalité résidait dans son train arrière à roues indépendantes (avec bras triangulaires tirés, et ressorts hélicoïdaux).

Côté moteur, rien de très exceptionnel à signaler ; le 4 cylindres 1800 des origines était proposé en 2 variantes de puissance : 87 chevaux SAE pour la version à carburateur, 96 pour l'injection. Par rapport à l'ancienne 404, le progrès pouvait paraître bien mince, d'autant que le poids était en très nette augmentation.

D'emblée, la 504 s'est assurée une place enviable sur le marché des berlines de la classe 2 litres. Entrant en concurrence directe avec de nombreux modèles déjà bien implantés, elle a assez bien tiré son épingle du jeu en profitant de la réputation de sérieux qui entoure le plupart des modèles de Sochaux, une réputation qu'elle a d'ailleurs contribué à maintenir au plus haut niveau.

Dès septembre 1970, la cylindrée passait à 2 litres, tandis que la puissance s'établissait respectivement à 87 et 97 chevaux DIN (carburateur ou injection).

L'évolution, là encore, restait des plus mesurées, mais il est vrai qu'à l'époque, Peugeot ne sortait ses griffes qu'en de rares occasions...

Le coupé et le cabriolet dérivés, réalisés comme de coutume par Pininfarina firent une apparition remarquée au mois de mars 1969. Equipés à l'origine du 1800 injection, ils bénéficièrent rapidement du 2 litres plus puissant et plus adapté à leur poids mort élevé. Agréablement dessinés, ces Peugeot à caractère bourgeois n'eurent aucun mal à conquérir leur

auditoire par leur esthétique plaisante et leurs qualités routières exemplaires. Seules grandes déceptions : un avant assez impersonnel, des performances relativement décevantes et un prix trop élevé. Aux clients mécontents et aux autres, Peugeot retorque que sa vocation n'était pas de construire des engins à caractère sportif. De fait... on en resta là pour un temps, et ce n'est qu'en septembre 1974 que les coupés et cabriolets 504 reçurent enfin un moteur à peu près à la hauteur de leur séduction, en l'occurrence, un nouveau V6 de 2,6 litres étudié en commun par Peugeot, Renault, et Volvo (d'où son nom officiel V6 « P.R.V. »). Pas de quoi crier au miracle, pourtant. Il apparaît même évident aujourd'hui que ce groupe mal conçu et gourmand ne fera sans doute pas date dans l'histoire de l'automobile. Mais il apporta tout de même un peu de sang neuf aux deux versions Pininfarina

qui végétaient dans les profondeurs du catalogue depuis plus de quatre ans, et voyaient déjà leur carrière se dérouler sous le signe d'un immobilisme déprimant.

Leurs performances, comme on pouvait s'y attendre augmentèrent dans des proportions notables, ainsi que leur consommation, d'ailleurs...

La berline 604, à laquelle était essentiellement destiné ce nouveau V6 ne fut, quant à elle, présentée qu'en mars 1975. Conçue en vue de contrer la pénétration des BMW et des Mercedes, elle ne put cependant dissimuler longtemps ses insuffisances notoires, finitions notamment, et sa diffusion s'en trouva vite ralentie, en dépit des efforts entrepris par la présidence de la République pour lui assurer une excellente publicité gratuite...

En septembre 1977, ce modèle reçut en



504 cabriolet 1800 2 litres, modèle 1969-74



Le coupé 504 (modèle 1969-74) : son dessin est peut-être plus réussi que celui du cabriolet. Son arrière, notamment, paraît moins long.



option un système d'injection (chanson connue à Sochaux) ainsi qu'une boîte 5 vitesses fort bienvenue. Si la puissance ne fut qu'un bond timide (de 136 à 144 chevaux) la souplesse et surtout la consommation furent très nettement améliorées. Curieusement, seul le coupé 504 V6 put bénéficier de l'équipement « TI », alors que le cabriolet perdait 2 cylindres dans l'aventure, et renouait avec le 2 litres injection des berlines 504. C'est dans cette dernière configuration qu'il poursuivit sa route tranquille jusqu'à ces derniers mois, sans grandes modifications, si ce n'est une boîte à 5 rapports (enfin !) et des pare-chocs bouclier en matière déformable (assortis à la teinte de la carrosserie depuis 1981). Sochaux a récemment annoncé le retrait de ce modèle de son programme de production (il en est de même pour toute la gamme 504). En guise de consolation, vous aurez vraisemblablement droit à une « 205 » cabriolet. Veinards... !

PHYSIQUE :

N'ayez aucune inquiétude, le cabriolet 504 ne risque nullement d'effrayer votre belle-mère actuelle, ou future. Son apparence plaidera au contraire en votre faveur ; Pininfarina a œuvré dans le sérieux et le respectable, sans oublier un zeste d'élégance, de celle qu'affectionnent les gens soucieux du qu'en dira-t-on. L'ensemble est bien balancé, équilibré et garanti sans excès. Le coupé paraît peut-être mieux réussi, en raison de l'allongement de son pavillon vers l'arrière qui dynamise un peu le profil. Sur le cabriolet, la capote un peu trop courte, à notre sens, avantage la poupe aux dépens de la proue. Mais, globalement, sa silhouette a peu vieilli en 14 ans de carrière ; bien au contraire, elle garde aujourd'hui un cachet « classique » qui trahit l'empreinte du bon faiseur. Par rapport à la 404, l'évolution esthétique

reste mesurée, et l'esprit de famille a été fidèlement respecté.

La calandre des premiers modèles manque un peu de caractère, mais le restyling orchestré en septembre 1974, s'est heureusement révélé bénéfique. Nous n'en dirons pas autant des gros pare-chocs introduits en 1980, et dont l'utilité semble inversement proportionnelle à leur élégance...

C'est pourtant sous cette forme abâtardie que le cabriolet 504 a fini sa discrète carrière. (Cela dit, il demeure toujours possible d'adapter les anciens pare-chocs sur les derniers modèles. L'œil y gagnera ; quant aux clignotants, ils devront se faire une raison...)

Peut-être s'agit-il là du dernier cabriolet Peugeot conçu (et assemblé) par Pininfarina. Avec sa récente 205, Sochaux vient en effet de faire la preuve que son service de style pouvait désormais se passer de toute influence extérieure. Comme on le sait, le grand carrossier italien, travaillent en tant que consultant extérieur sur le même projet à finalement accouché d'une silhouette plus quelconque...

Les héros italiens de la carrosserie seraient-ils fatigués, eux aussi ? quoiqu'il en soit, il est à craindre que la collaboration de longue date de Pininfarina aux programmes de Peugeot ne connaisse un terme plus ou moins définitif, au nom du « dessinez français » désormais de rigueur en cette période de repliement nationaliste...

VIE PROFESSIONNELLE :

Peugeot n'a jamais poussé à la roue pour vendre ses cabriolets et même ses coupés. A Sochaux, on préfère évidemment consacrer l'essentiel du budget publicitaire à vanter les charmes des berlines de la gamme, destinées à

une large diffusion, aux dépens des versions dérivées, conçues pour une clientèle spécifique qui n'a théoriquement nul besoin d'être convaincue, et sait d'avance ce qu'elle va trouver.

Point de propagande massive, donc pour le cabriolet 504 qui s'est toujours vendu par la grâce du « bouche à oreille » ; un système qui ne remplace pas toujours une bonne campagne télévisée...

Ceci explique peut-être que sa production n'ait jamais atteint des niveaux exceptionnels. Mais il est également vrai que Peugeot n'a jamais vraiment cherché à améliorer beaucoup ce modèle pour soutenir sa carrière, et même éventuellement, la prolonger. Nanti du très puissant 2,2 litres de la 505 Turbo-injection, le cabriolet 504 aurait sans doute pu connaître une seconde vie prometteuse en proposant l'un des meilleurs rapports prix/performance/habitabilité sur le marché des rares décapotables européennes. Toutefois, nous devons aussi remarquer que l'essentiel de son existence commerciale s'est déroulée sous les auspices d'une décennie particulièrement défavorable aux cabriolets et qui a vu la plupart des marques spécialisées dans ce genre de modèle renoncer les unes après les autres. De ce point de vue, on ne peut que féliciter Peugeot d'avoir, malgré tout, poursuivi la production de cette 504 marginale et fière de l'être.

SANTÉ :

Nous passerons sur la maladie chronique des moteurs Peugeot, le joint de culasse, pour constater simplement que l'ensemble des organes mécaniques de la 504 ne présente aucun vice particulier. Moteur, boîte et pont supportent généralement des kilométrages très élevés (plus de 200.000 km) sans se rappeler régulièrement à l'attention de leur propriétaire. Le V6 et la boîte empruntés à la gamme 604 présentent à peu près les mêmes caractéristiques de robustesse.

Aucun problème particulier à signaler pour les pièces de rechange communes à toute la gamme 504 ; seuls certains éléments de carrosserie des cabriolets les plus anciens pourront parfois poser quelques problèmes de remplacement. Et il est bon de savoir également que les pièces d'origine 604 ne sont pas spécialement bon marché, tant s'en faut...

Si la mécanique apparaît donc résistante, nous n'en dirons pas autant de la carrosserie, sujette à une double et rapide corrosion interne et externe. Nombreux sont les cabriolets 504 rongés de toutes parts, et il est toujours utile, avant l'achat, de jeter un coup d'œil à la plateforme, même si l'état apparent de la caisse semble flatteur. Une peinture rutilante est évidemment beaucoup moins coûteuse qu'une réfection sérieuse des longerons (maladie commune à bien des cabriolets Peugeot ; rappelez-vous la 404...). Si, par chance vous découvrez un modèle point trop cher et en très bon état d'origine, veillez à lui offrir dans les meilleurs délais un traitement antirouille durable (du genre de celui proposé par « Dinitrol »). Vous ne regretterez pas votre investissement.

Quant à la finition générale, elle demeure plutôt moyenne, quelle que soit l'année de référence ou le modèle considéré (un léger effort semble avoir été entrepris sur les derniers cabriolets sortis). Qu'elles soient en skaï ou en cuir, les garnitures

504 cabriolet (modèle 1969-74) : une esthétique plaisante et classique, due à Pininfarina comme de coutume.



intérieures se fatiguent trop vite, et partent souvent en lambeaux sous la triple action du temps, du soleil et d'un usage intensif. Il convient ici d'accuser autant Peugeot que Pininfarina, le premier tolérant trop facilement les insuffisances du second...

La capote enfin, semble assez solide, et bien réalisée. Mais elle se révèle fragile à la longue, et sa durée d'existence n'excède guère deux ou trois étés. (Son coût de remplacement est plutôt élevé). Une seule solution pour les radins : ne jamais décapoter. Mais alors pourquoi acheter un cabriolet, dans ces conditions ?

CARACTÈRE :

Le cabriolet 504 présente, de prime abord, une personnalité un peu déroutante. S'il tient très bien la route (grâce à son excellente suspension), la souplesse de ses ressorts apparaît parfois un peu gênante en conduite sportive. Dans certaines circonstances, il se révèle agile, dans d'autres il fait preuve d'une inertie désagréable.

Sa conduite en fait, l'apparente plus à une bonne familiale bourgeoise qu'à une

voiture de caractère, et il est bien difficile d'éprouver la moindre passion à son volant.

Revers de la médaille, les sièges (ceux de l'avant, surtout) offrent un très bon confort et 4 personnes peuvent y voyager à peu près à l'aise (c'est d'ailleurs un des rares cabriolets européens des années 70 à proposer 4 vraies places). Les suspensions, très douces, sont un régal pour les voyageurs au long cours, et le pare-brise largement calculé, évite aux passagers de l'avant d'être trop décoiffés (la clientèle Peugeot apprécie ce genre de « détail »).

Le 4 cylindres en outre, est une merveille de souplesse. On peut oublier de changer de vitesse et trainer en 4^e sur un filet de gaz sans entendre de cliquetis suspect. (Le V6 se révèle beaucoup plus pointu, de ce point de vue).

Mais la boîte n'est pourtant pas d'un maniement délicat ou rébarbatif. Les rapports s'enclenchent avec précision et douceur, et leur étagement bien étudié (sauf entre la 2^e et la 3^e) permet une assez bonne exploitation des possibilités du moteur.

Rien à dire des freins, (à disque sur les 4 roues), à la fois durants et efficaces, même si la pédale semble parfois un peu

molle sous le pied. Idem pour la direction, d'une agréable précision. A l'usage, on découvre que le cabriolet 504 est une monture des plus dociles, idéale pour les balades tranquilles sur le chemin des écoliers, ou les longues randonnées autoroutières. Il s'agit en vérité d'une « décapotable » à vocation touristique et très civilisée, tout à fait adaptée aux goûts d'une clientèle d'un certain âge, appréciant autant les plaisirs de la conduite au grand air, que le confort d'une berline bourgeoise (ce n'est pas paradoxal).

En performances pures, la version 2 litres paraît un peu sous-motorisée. Les 106 chevaux du 4 cylindres ont fort à faire pour véhiculer ses 1.200 kilogs à vide dans des conditions honorables (le rapport poids/puissance de l'ordre de 12 kg/ch seulement traduit bien cette relative insuffisance). Les montées en régime sont assez laborieuses (33,5 sec. env. aux 1.000 M.D.A.) et avec la capote baissée, il devient très difficile de dépasser les 170, alors que les 180 sont obtenus au bout d'une très longue lancée, lorsque la capote est en place. Ce sont là des prestations tout juste dignes d'une bonne 1600 actuelle. En revanche, la consommation demeure raisonnable pour une 11 chevaux, et même à bonne cadence, les 13 litres sont rarement dépassés.

A 75 de moyenne, il est même possible de descendre en dessous des 9 litres, un excellent résultat pour une voiture de cette taille et de ce poids, présentée rappelons-le voici 14 ans déjà. Le cabriolet « V6 » s'avère déjà un peu plus à la hauteur de sa catégorie. Les 190 km/h sont approchés, cette fois, sans effort notable, et le km D.A. est obtenu en moins de 32", ce qui est bien, sans plus, pour un 2,6 litres. Mais en échange d'un peu de nerfs, ce groupe théoriquement « moderne » exige une double ration de carburant : plus de 15 litres en usage courant (ville-route) et ceux qui ont le pied lourd devront compter facilement 20 litres ! A notre époque, c'est plus qu'un handicap, presque une provocation.

A puissance et performances égales, bien des allemandes nous ont appris qu'il était tout à fait réaliste d'espérer mieux sur ce plan. Née au moment du 1^{er} choc pétrolier, on comprend donc que la 504 V6 cabriolet ait été aussi peu diffusée. Il est regrettable qu'il n'ait pu, bénéficié comme le coupé, du moteur injection et de la boîte 5 vitesses de la 604 « T1 » (apparue en septembre 1977), qui lui auraient procuré une plus grande sobriété et un agrément de conduite bien supérieure. Ceux qui appelaient de leurs vœux une telle version en ont été pour leurs frais...

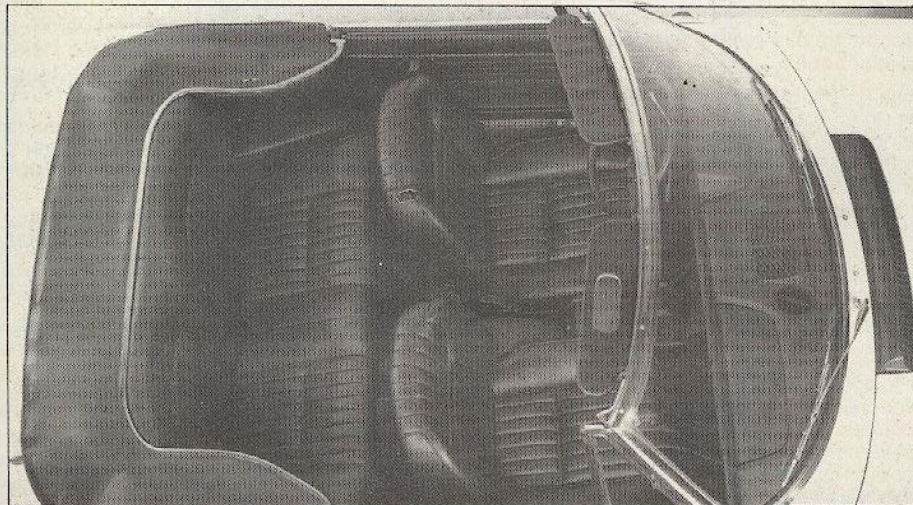
De même que ceux qui réclamaient une finition plus élaborée et plus soignée. Car un cabriolet se juge aussi sur l'ambiance et l'agencement de son habitacle. Là encore la déception est grande : le tableau de bord, d'un style plaisant fait, hélas, un trop grand usage des matières plastiques et sent la grande série à plein nez. On n'est pas beaucoup mieux servi avec les garnitures, des sièges d'aspect ordinaire.

Un bien triste environnement en résumé, venant d'une voiture dont l'argument principal réside pourtant dans sa fabrication « hors série »...

AVENIR :

Il serait un peu hâtif de considérer les cabriolets 504 comme des voitures de « collection », du seul fait que leur

L'habitacle des cabriolets 504 (modèle 1969-74) : de l'espace à revendre, mais la finition générale gagnerait à être améliorée.



production vient d'être arrêtée. Des milliers d'exemplaires circulent encore dans nos rues et l'on en trouve à tous les prix, de 5 à 90.000 F, selon l'état et le millésime. Mais il s'agit peut-être du dernier cabriolet français de luxe et comme tel, il mérite le détour... De toutes les versions produites, la « V6 » reste sans doute la plus prestigieuse et la plus attirante, en dépit de sa consommation élevée. C'est également la plus rare, et il est assez difficile d'en trouver en très bon état à moins de 30.000 francs.

Les premières 2 litres (celles d'avant 1974) sont les plus abordables et se négocient entre 18 et 25.000 F (modèles en excellent état). Les 1800 des origines à la carrière éphémère revendiquent des valeurs semblables, mais leur puissance ne les rend pourtant pas particulièrement attirantes.

En règle générale, un cabriolet 504 (quelle que soit la version) est fait pour rouler, et rouler beaucoup, même. C'est une monture reposante, fidèle et polyvalente, qui supporte autant un service quotidien intensif que les balades du week-end en famille. Pensez-y à l'occasion. Ça vous changera agréablement de l'inévitable « RER 5 »... Et comme toutes les bonnes choses, cette Peugeot hors série prendra certainement de la valeur en vieillissant...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PEUGEOT 504 CABRIOLET 1800 INJECTION (1969-70)

Moteur : 4 cyl. en ligne, 1.798 cm³ (84 x 81). 103 ch SAE (ou 90 ch DIN) à 5.600 t/min (57 ch/l). Couple maxi : 15,7 mkg à 3.000 t/min. Comp. : 8,3 : 1. Système d'injection indirecte Kugelfischer type « KF 6 ». Arbres à cames latéral. Culasse en alliage léger. Soupapes en tête en V.

Transmission : classique aux roues arrière. Boîte 4 vitesses synchronisées avec levier au plancher.

Freins : 4 disques avec servo-frein.

Suspension : indépendante sur les 4 roues avec ressorts hélicoïdaux et barres stabilisatrices à l'avant et à l'arrière.

Direction : à crémaillère.

Dimensions : long. 4,36 m ; largeur 1,70 m ; hauteur 1,36 m ; poids à vide 1.220 kg.

Performances : vitesse maxi : 175 km/h env. ; 1.000 M.d.a. : 34,2"/5^e env. 400 M.d.a. : 18" env.

Prix en 1969 : 23.000 F (coupé 24.000 F).

504 CABRIOLET 2 LITRES (1970-74)

Mêmes caractéristiques que version 1800 sauf :

Moteur : 4 cyl. en ligne. 1.971 cm³. 97 ch DIN ou 110 ch/SAE à 5.000 t/min. (50,7 ch/l DIN). Couple maxi : 16,9 mkg DIN à 3.000 t/min.

Transmission : s.d. : boîte automatique ZF à 3 rapports.

Performances : vit. maxi. 179 km/h (usine). 0/100 : 11 sec. env. 1.000 M.d.a. : 33,5 sec. env. Consommation : 9/12 litres aux 100 env.

LE CABRIOLET 504 V6 FACE A LA CONCURRENCE (1976)

Modèle	Cylindrée	Puissance	Vitesse	
			de pointe	Prix
Peugeot 504 V6 Cab.	2.6 l	136 ch DIN	+ 185 km/h	52.000 F
Datsun 260 Z 2+2	2.6 l	162 ch DIN	± 200 km/h	56.900 F
Fiat 130 coupé	3.2 l	165 ch DIN	+ 195 km/h	79.900 F
Triumph Stag	3 l	148 ch DIN	190 km/h	43.170 F

(de toutes les concurrentes directes ou indirectes de la 504 C V6, seule la Triumph Stag était proposée en décapotable, mais avec un arceau fixe, la 504, elle, étant un authentique cabriolet 4 places, le seul du marché dans cette catégorie et cette gamme de prix).

CABRIOLET 504 2 LITRES FACE A LA CONCURRENCE (1981)

Modèle	Cylindrée	Puissance	Vitesse	
			de pointe	Prix
Peugeot 504 cabriolet	2 l	106 ch DIN	± 180 km/h	83.000 F
VW Golf GLI Cab.	1.6 l	110 ch DIN	180 km/h	67.450 F
Alfa Romeo 2000 spider Veloce	2 l	128 ch DIN	± 190 km/h	65.000 F
Fiat spider 2000 (ex. 124)	2 l	86 ch DIN	± 175 km/h	N.A.
Lancia Beta spider 2 l	2 l	122 ch DIN	185 km/h	65.920 F

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

504 CABRIOLET V6 (1975-77)

Mêmes caractéristiques que 504 2 litres sauf :

Moteur : V6. 2.664 cm³ (88 x 73). 136 ch DIN à 5.750 t/min. Couple maxi : 21,1 mkg à 3.500 t/min. Comp. : 8,65 à 1. 2 arbres à cames en tête. 1 carburateur double corps.

Direction : à crémaillère avec servo.

Poids : 1.270 kilogs.

Performances : vit. maxi : env. 186 km/h. 1.000 M.d.a. : 31,7 sec. env. Consommation : 12/15 litres/100 env.

Prix (1976) : 52.800 F (berline 604 : 46.000 F).

PEUGEOT 504 CABRIOLET 2 LITRES (1977-83)

Différences :

Moteur : 106 ch DIN à 5.200 t/min. Couple maxi : 17,2 mkg à 3.000 t/min.

Transmission : boîte 5 vitesses depuis 1980.

Performances : vit. maxi : env. 180 km/h. 1.000 M.d.a. : 33" env. Consommation : 9/12 litres/100 env.

Prix (modèle 83) : 89.900 F.

CHRONOLOGIE

Sept. 1968 : présentation de la berline 504 avec moteur 1,8 litres.

Mars 1969 : présentation du coupé et du cabriolet dérivés (réalisés par Pininfarina) livrables avec le 1800 injection.

Sept. 1970 : nouveau moteur 2 litres plus puissant.

Sept. 1974 : coupé et cabriolet 504 équipés du nouveau V6 PRV 2,6 litres.

Mars 1975 : présentation de la berline 604 SL.

Sept. 1977 : V6 PRV livrable avec dispositif d'injection et boîte 5 sur coupé 504 V6 et berline 604.

— Cabriolet 504 désormais équipé uniquement du 2 litres injection des berlines 504.

— aménagement intérieur revu.

Sept. 1979 : nouveaux pare-chocs avant et arrière. Boîte 5 vitesses de série sur 504 cabriolet.

Sept. 1981 : pare-chocs assortis à la teinte de la carrosserie. Equipement amélioré.

Sept. 1983 : arrêt de la production du coupé et du cabriolet ainsi que de toute la gamme 504.

PRODUCTION GLOBALE : 504 CABRIOLET (1969-83)

9.800 ex. env. dont 1.600 cabriolets V6.

RE MORQUES HUBERT

un exemple : le type P 1500
plateau basculant
4 m x 1,8 m
PTC 2 t.
2 essieux



Galvanisée
53260 L' HUISSERIE tel (43) 53.23.90