

auto moto retro

MENSUEL N° 106 JUIN 1989 — 28 F



MAICO TAIFUN
L'INSOLITE

ISSN : 0247 - 1469

MILLE MILES 89

LA PENINSULE EN FETE



ESSAI JAGUAR XK 150



RESTAURATION VW CABRIOLET HEBMULLER



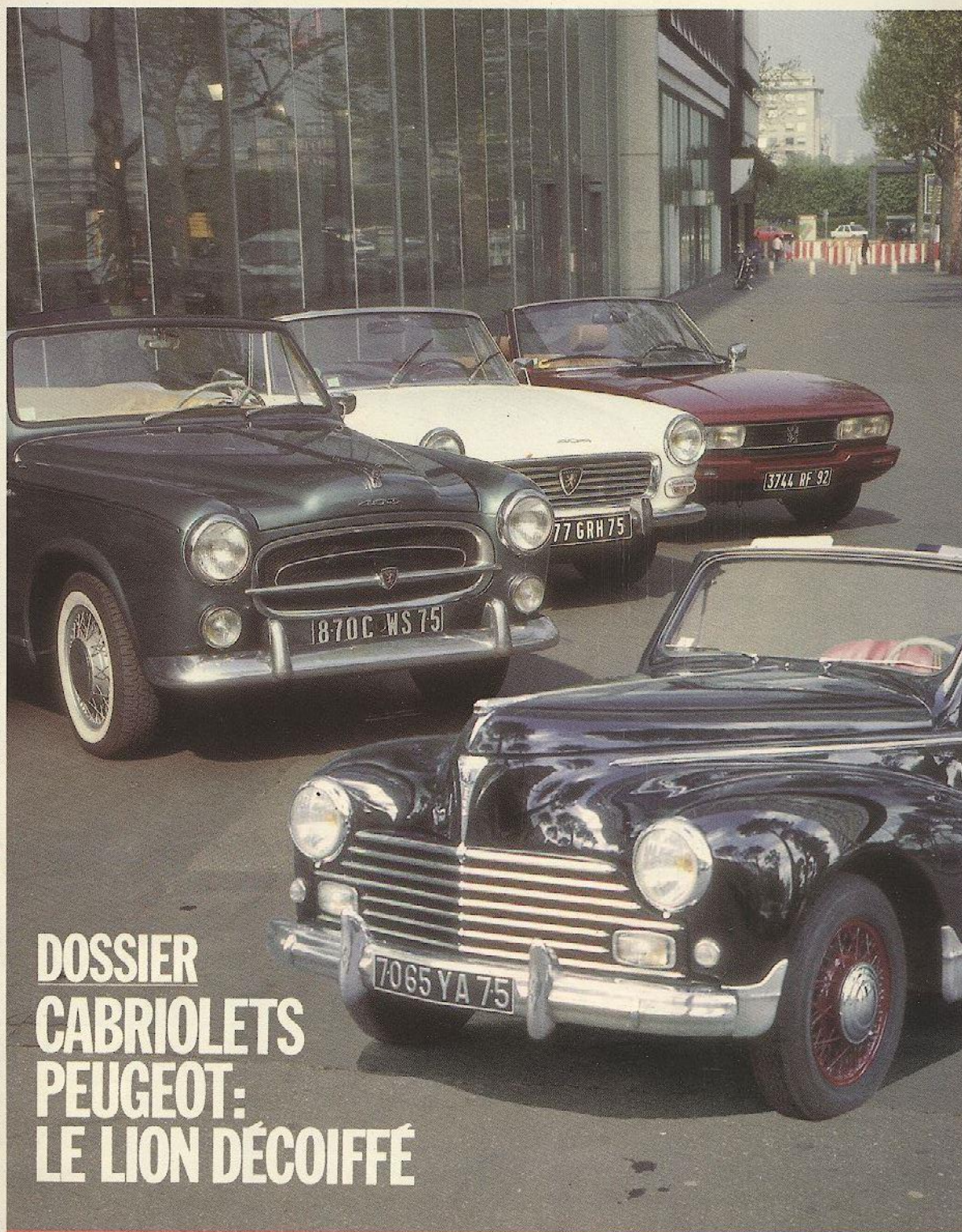
MASERATI 250F

AU VOLANT
D'UNE LEGENDE

T 1086 - 106 - 28,00 F



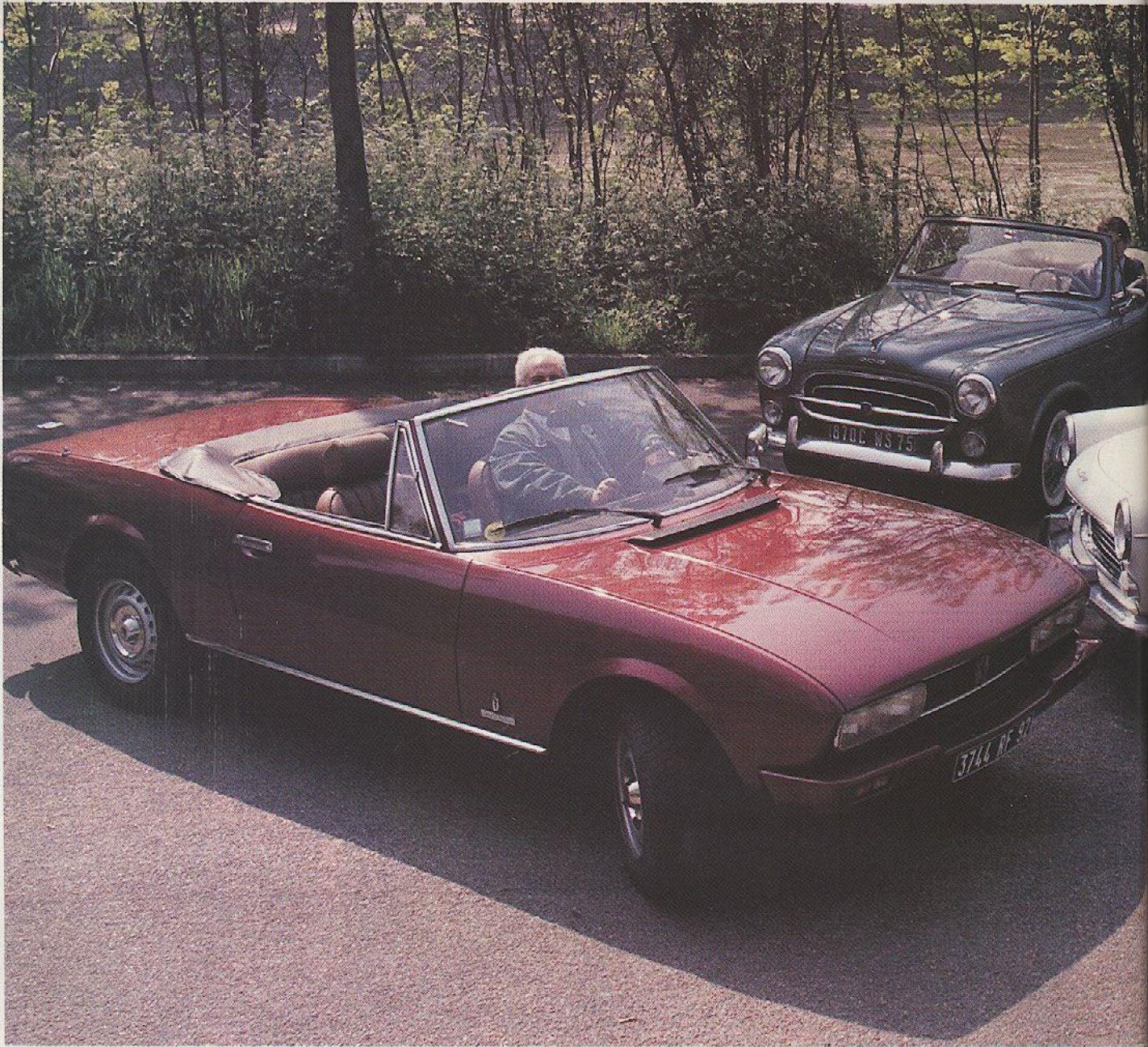
3791086028008 01060



DOSSIER CABRIOLETS PEUGEOT: LE LION DÉCOIFFÉ

3/4 JUIN : FESTIVAL AUTO-RETRO, voir p. 33

SUPPLEMENT GRATUIT : LE CATALOGUE DE LA VENTE AUX ENCHERES DU 3 JUIN



CABRIOLETS PEUGEOT

LE LION DÉCOIFFÉ



Depuis 1945, Peugeot demeure le seul constructeur français à

avoir perpétué jusqu'à nos jours la tradition du cabriolet. Avec (et parfois, sans) l'aide du carrossier PininFarina, judicieusement associé à ces productions marginales toujours valorisantes pour une marque. Cette persévérance méritait bien un hommage. A l'honneur, donc, dans notre dossier du mois, voici quatre cabriolets Peugeot qui ont jalonné notre après-guerre en fixant à jamais leur silhouette frivole dans l'air du temps. 203, 403, 404, 504 : ce sont les plus prisés au sein de cette famille qui comprend aussi les 202, 204, 304 et 205 décapotables. Si l'on peut préférer les charmes plus évidents d'un spider « Giulietta » ou d'un roadster « TR3 », il n'en reste pas moins que ces Sochaliennes de charme ouvertes à tous les vents de l'histoire ont fait rêver plusieurs générations de français. Il en reste quelque chose ; la preuve...

504

DE 4 A 6...

Mars 1969 : une fois n'est pas coutume, c'est au Salon de Genève que Peugeot procédera à la présentation officielle de ses coupés et cabriolets « 504 », équipés dès l'origine et en série d'un moteur à injection, contrairement à leurs devancières. PininFarina (encore lui) a œuvré, comme à son habitude dans la rigueur et le classicisme. Mais il a pris soin, cette fois, de donner à ces deux nouvelles sochaliennes un style à l'abri des confusions. Ni l'Alfa « Duetto » ni le spider 124 Fiat (du même auteur) n'ont donc servi de modèle et c'est tant mieux pour la diversité. De la berline « 504 » (dévoilée en septembre 1968), il ne subsiste rien en apparence, si ce n'est les jantes et les sigles. Inaugurée dans la gamme 404, cette différenciation délibérée sera tout à l'honneur de notre constructeur national en ces temps de production hyper-standardisée.

TOUJOURS PLUS !

Plutôt bien accueillie, la nouvelle série signée « PF » offre non seulement des performances honnêtes (175 chrono environ avec le 1,8 litre prévu à l'origine) mais aussi et surtout, un comportement routier très sécurisant, grâce à son nouveau train arrière à roues indépendantes (portées par des bras triangulaires) et ses 4 freins à disque servo-assistés (enfin !). La commande de boîte au plancher figure elle aussi au programme des réjouissances (en série), la tringlerie au volant n'étant plus désormais réservée en exécution standard qu'aux seules berlines de la gamme (histoire, sans doute, de ne pas trop dérouter les chauffeurs de taxi). Certains attendaient mieux, néanmoins, notamment au chapitre du tempérament. Sochaux donnera partiellement satisfaction à ces déçus de la « Torino Connection » en installant, dès 1970, un nouveau 2 litres sous le capot des modèles de sa série haute. Affichant environ 100 chevaux DIN (grâce à l'apport de l'injection), les coupés et cabriolets 504 2 litres pourront dès lors prétendre à près de 180 km/h et 33,5" aux 1.000 mètres. Un léger mieux, en attendant... plus. Il faudra, en fait, patienter 4 ans encore, mais la surprise sera de taille : un V6 français tout beau, tout nouveau, sera, en effet, appelé à régner en haut de gamme à partir de septembre 1974 et Peugeot fera partie de ses pères géniteurs. Ouvert à 90° (un angle insolite pour un V6), ce groupe à 2 ACT d'une cylindrée



En haut :

La 1^{ère} version 4 cylindres (1969-74) : 4 freins à disque, 4 roues indépendantes. Il n'est jamais trop tard pour bien faire...

En bas :

Le cabriolet 504 V6 (1974-77) : de bonnes performances, mais un 6 cylindres décevant.

de 2,6 litres se contentera fort modestement de 136 chevaux DIN à ses débuts. « Peut mieux faire », titrera la presse d'époque à propos de ce 6 cylindres très imparfait et particulièrement gourmand. Le moment est mal choisi, assurément : la 1^{ère} crise de l'énergie vient d'éclater qui n'a pas fini de faire couler de l'encre (sinon de l'essence à bon marché) et de faire sombrer l'économie occidentale dans les affres du chômage et de la croissance zéro.

Il est trop tard, néanmoins, pour faire machine arrière et Peugeot (outre, Renault et Volvo, également embarqués pour le meilleur et pour le pire dans l'aventure du V6 PRV) devra se résoudre à commercialiser ce moteur prétendument ambitieux en le réservant initialement à ses seuls coupés et cabriolets 504 qui bénéficieront parallèlement de quelques retouches esthétiques symboliques (nouvelle face avant, nouveaux feux arrière, jantes ajourées, tableau de bord remanié, etc...) et d'une finition plus élaborée. Cette fois, l'on franchira

aisément le cap des 185 km/h et la nervosité sera en rapport. Le prestige est-il au rendez-vous de l'histoire, pour autant ? C'est à voir. On en restera malheureusement aux demi-mesures, notamment en ce qui concerne la présentation.

Pour le cabriolet, cette surprise du chef se révélera d'ailleurs fugitive. Dès septembre 1977, ce dernier devra en revenir au 4 cylindres, le V6 (désormais pourvu d'un système d'injection) demeurant désormais l'apanage de la berline 604 et du coupé 504.

UN CABRIOLET
NOMME DESIR

La carrière du cabriolet se poursuivra sous cette dernière forme jusqu'en 1983, moyennant quelques modifications mineures (pare-chocs et intérieur, notamment) ; une carrière, somme toute assez longue, qui s'explique peut-être par le fait que son remplaçant dans la gamme Peugeot se fera attendre longtemps, en vain... Le lancement de la série « 505 », fin 1978, laissait présager un tel événement. Projets, ébauches, prototypes ne manqueront pas, mais de cabriolet « 505 », on ne verra pas le moindre bout de capote, la firme sochalienne préférant, finalement, renforcer sa gamme « 205 » miraculeuse en la dotant d'une version décapotable jouant à fond la carte jeune et sportive.

Exit, donc, le cabriolet « 504 », devenu sur le tard un « classique » en raison même de son âge respectable et de ses lignes inchangées. Il ne lui a pas fallu longtemps pour entrer en collection et ce n'était que justice.

Comme ses prédécesseurs, il s'avère à l'usage reposant, fidèle, polyvalent et même très vivant en version V6. Autant d'atouts maîtres pour une française marginale qui a osé s'habiller en haute couture à une époque où l'on ne jurait plus, dans notre pays que par le prêt à porter automobile. On attend, depuis, une relève. Il y a encore de la place dans la gamme 405, à ce qu'il paraît. Ne nous faites donc pas trop patienter, Monsieur Calvet : l'été approche...

PHOTOS : D.P.
ARCHIVES PEUGEOT

Tous nos remerciements à Francis Piquera de l'Aventure Peugeot ainsi qu'à MM. Bellayche, Brunet, Camus et Biarreau, qui nous ont apporté une aide précieuse pour permettre la réalisation de ce dossier.



Cabriolet 504 (modèle 1981) : un grand classique. Dommage qu'il soit resté à ce jour sans descendance.



Ci-contre :
Le tableau de bord remanié des versions post-1974

LE CABRIOLET 504 EN CHIFFRES :

Production totale : 7.803 ex. (4 cylindres), 974 ex. (V6) dont 292 en boîte automatique.

Valeur actuelle théorique sur le marché français : 40/65.000 francs selon modèle et année (modèle en excellent état général).

CLUBS :

L'Aventure Peugeot : 75 av. de la Grande Armée, 75116 Paris, Tél. 40.66.55.11, p. 49.92.

Amicale Peugeot PininFarina (coupés et cabriolets 204, 304, 404, 504) : Philippe Plantier, 34, Grande Rue, 41500 Avaray.

PRIX A L'EPOQUE :

1970 : 23.000 F (cabriolet 1,8 litres).
1976 : 52.800 F (504 cab. V6).
1983 : 89.900 F (504 cab. 4 cyl.).

Les pare-chocs teintés dans la masse des ultimes versions n'ont pas fait l'unanimité. Mais tout dépend de la teinte, en l'espèce...



TECHNIQUE

504 CABRIOLET 2 LITRES (1970-74)

MOTEUR : 4 cyl. en ligne. 1.971 cm³. 97 CH DIN ou 110 CH SAE à 5.000 t/mn (50,7 CH/l DIN). Couple maxi : 16,9 Mkg DIN à 3.000 t/mn. Culasse en alliage.

TRANSMISSION : classique aux roues AR. Boîte 4 vitesses synchronisées avec levier au plancher. sur demande : boîte automatique ZF à 3 rapports.

FREINS : 4 disques avec servo-frein.

SUSPENSIONS : 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 ; larg. 1,70 m ; haut. 1,36 m ; poids à vide 1.220 kg.

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.

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/mn ; couple maxi : 21,1 Mkg à 3.500 t/mn ; comp. : 8,65 à 1 ; 2 arbres à cames en tête ; 1 carburateur double corps.

DIRECTION : à crémaillère avec servo.

POIDS : 1.270 kg.

PERFORMANCES : vit. maxi env. 186 km/h ; 1.000 m d.a. : 31,7 sec. env. ; consommation : 12/15 litres/100 env.



CHRONOLOGIE :

Septembre 1968 : lancement de la berline 504 (style PininFarina) 4 cylindres, 1,8 litres, 87 CH (SAE) à carburateur, 156 km/h. Injection : 103 CH SAE, 168 km/h.

Mars 1969 : présentation des coupés et cabriolets 504 dérivés, exclusivement avec moteur à injection (175 km/h) (assemblage chez PininFarina).

Septembre 1970 : moteur 2 litres. Carburateur : 98 CH SAE, 160 km/h (berline). Injection : 97 CH DIN, 110 CH SAE, 179 km/h (cabriolet et coupé). Boîte automatique ZF en option.

Septembre 1974 : coupé et cabriolet 504 équipés du moteur V6 PRV 2,6 litres à carburateur : 136 CH DIN, 186 km/h. Modifications à la carrosserie et à l'intérieur.

Septembre 1977 : moteur V6 PRV avec dispositif d'injection et boîte 5 vitesses (144 CH DIN, 190 km/h sur coupé). Cabriolet 504 monté uniquement avec le 4 cylindres 2 litres des berlines injection (106 CH DIN, 180 km/h env.).

1978 : direction assistée.

Septembre 1979 : nouveaux pare-chocs plus épais et teintés dans la masse. Boîte 5 vitesses de série sur 504 cabriolet et coupé 2 litres.

Septembre 1981 : équipement amélioré et nouveau tableau de bord.

Septembre 1983 : production des coupé et cabriolet arrêtée.