

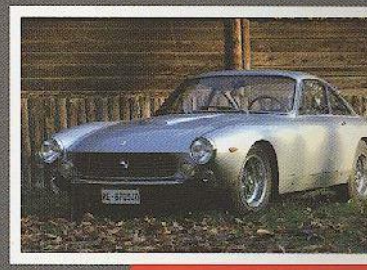
Rétro passion



Fiat 850 Spider 1970



ESSAI AUT
**MERCEDES
220**



ACTUALI
**ANCIENNE
AU MONDIA**
ESSAI AUT
**FERRARI 25
GTL LUSS**



504 Coupé 1979 et 1980

L 19653 - 191 - F: 4,00 €





Le coupé 1980 à droite reprend la même mécanique, le 2 litres 4 cylindres largement utilisé sur tous les modèles 504.

Peugeot 504 coupé 1979 et 1980

Deux coupés, sinon rien

orsqu'on aime, on ne compte pas...
 y en a qui ont la main verte. Mais voici
 n homme qui a la mécanique dans le
 ang. Alors pourquoi ne pas avoir deux
 eugeot 504 coupé devant son garage.



La ligne de ce vieux coupé commercialisé en 1979, il y a 26 ans, est superbe et hors du temps. La calandre de la version 1980, à droite, gagne un jonc chromé.

Méticuleux

Chaque matin, Didier Doreau sort ses deux coupés 504 de l'atelier de l'agence Peugeot dans laquelle il travaille. Parce qu'il aime particulièrement ces modèles d'anthologie, il a acheté puis restauré dans les règles de l'art ces deux voitures, là où tout un chacun aurait, sans doute, laissé dans leurs jus deux modèles en tous points remarquables. Imaginez, la première, mais la plus ancienne, une 2 litres 4 cylindres, boîte automatique ZF, avec des pare-chocs en inox, a été immatriculée en 1979, mais n'affiche à ce jour que 30 000 kilomètres au compteur. Elle a appartenu à un cadre de Peugeot qui la conservait comme une relique avant de décider de s'en séparer à regret. L'achat fut conclu pour 7000 Euros. Commença alors une méticuleuse restauration qui durera plus d'un mois et demi équivalent plein temps. La ligne complète d'échappement, les étriers de frein, les amortisseurs arrières, le train avant, le câble de frein à main sont remplacés. Côté moteur, le joint de culasse, les durites d'eau et d'air, la pompe à eau, l'allumage, les filtres et les relais sont neufs. Les pièces des ouvrants, agrafes, gâche de capot, ressorts divers sont traités. Les jantes sont repeintes, les pneus remplacés par des Michelin Energy 195/70.14.91T. Didier a préféré laisser les jantes d'origine en tôle 16 trous avec enjoliveurs chromés. Il trouve l'ensemble plus beau. D'origine, le coupé 504 reçoit un pare-brise et des vitres teintés verts, un tableau de bord complet à trois compteurs ronds et montre à quartz. Le volant a été remplacé par un modèle de diamètre plus petit à vocation sportive. Le logo Pininfarina trône sur le montant à l'avant des portes. Son graphisme évoluera en 1980. La carrosserie reçoit aussi des cabochons de feux neufs à l'avant comme à l'arrière.



Le coupé 1980 est immédiatement reconnaissable à ses pare-chocs en polyuréthane couleur carrosserie et jantes en alliage léger. Les vitres sont teintées bronze.

Les petits détails

Pour Didier Doreau, la Peugeot 504 coupé est une très belle voiture. Sa fiabilité doit beaucoup à l'utilisation de nombreuses pièces provenant de la berline 504 « Mais à mon avis » pense-t-il « le prix de revient pour refaire un coupé est bien plus élevé que lorsqu'il s'agit d'une berline ». Il imagine sa démonstration, un feu clignotant ou un feu arrière coûte 150 Euros, un bloc phare avant 490 Euros. Il est donc indispensable de bien contrôler l'état de ces pièces lors d'un achat. Même si le musée « L'aventure Peugeot » fabrique à nouveau certaines pièces de carrosserie, comme les ailes avant, n'allez pas chercher un capot avant, ou alors en entamant une longue recherche à travers l'Europe. En effet, certaines pièces peuvent être disponibles en Allemagne ou en Hollande. Heureusement, le second

coupé 504 est lui aussi en bel état. Construit en 1980, c'est aussi un 4 cylindres 2 litres également servi par une boîte automatique ZF à 3 rapports. Ce modèle a subi quelques évolutions cosmétiques, qui l'accompagneront jusqu'à la fin de sa vie commerciale. Elle n'en est que plus facilement identifiable avec ses gros pare-chocs, en polyuréthane peints de la couleur de la carrosserie. C'est l'époque où le plastique devient envahissant sur les voitures. La calandre, de troisième génération, est soulignée d'une baguette chromée et les glaces sont teintées de couleur bronze. Le tableau de bord reçoit de nouveaux inserts en bois alors que les grilles de ventilation sont nouvelles. Le volant bois est un accessoire d'origine Peugeot. L'intérieur clair n'était pas proposé d'origine, mais sera réalisé par un sellier par le premier propriétaire dès la sortie d'usine de la voiture.



Une année d'intervalle, esthétiquement changement d'époque avec l'adoption de pare-chocs en polyuréthane.

Les grandes dates

- 1968** : La berline 504 débute sa carrière
- 1969** : le coupé et cabriolet 504 arrivent en mars au salon de Genève. Ils sont équipés du moteur 4 cylindres 1,8 litres 90 ch.
- 1970** : Evolution avec un moteur 2 litres de 104 ch.
- 1971** : Une version à boîte automatique ZF apparaît au catalogue. Le frein à main prend place entre les sièges.
- 1972** : L'option boîte automatique disparaît sur le cabriolet.
- 1974** : Nouvelle calandre, feux arrière rectangulaires. Suppression provisoire des motorisations 4 cylindres remplacées par le V6 de 2,6 litres de 136 ch.
- 1977** : L'injection arrive sur le V6, version 504 coupé V6 Ti mais disparition du cabriolet V6. Boîte 5 vitesses sur le coupé V6 et retour des 4 cylindres. Le 2 litres passe à 106 ch à 5 200 tr/min.
- 1979** : Fin d'année, quelques changements de style : Calandre type 3, nouveaux pare-chocs polyuréthane, boîte 5 vitesses sur les 4 cylindres et modifications de l'aménagement intérieur.
- 1981** : la planche de bord est modifiée
- 1983** : En août, la production des coupés et cabriolets 504 s'arrête après 24 ans de production sur les chaînes italiennes de Pinfarina.

Dans le détail

Alors que le modèle 1979 est de couleur gris argent, celle-ci est « pierre de lune » avec de jolis effets dorés. Après l'achat, la voiture subit une révision en règle. Le propriétaire préfère remplacer l'ensemble chemises-pistons (690 Euros), l'ensemble des durites, la pompe à eau, l'alternateur et démarreur, les injecteurs sont remplacés et la pompe à injection est révisée. Sous le châssis les rotules, les silent-blocs mais aussi les amortisseurs sont remplacés. Les 4 étriers de freins



Cette version 1979 a conservé ses belles jantes 16 trous en tôle, repeintes et chaussées de Michelin Energy.

bénéficient d'une simple réfection. Les kits de joints protecteurs sont disponibles et ils coûtent 50 euros pièce « Mais si l'étrier est corrodé, il ne faut pas hésiter à le remplacer » précise Didier. Il en coûte alors 150 Euros pièce. Les avants sont disponibles dans le réseau Peugeot. Pour les arrières, il faudra chercher dans les réseaux parallèles. Si le répartiteur de frein et le maître cylindre doivent être changés, il en coûtera environ 115 Euros pièce. La ligne d'échappement est encore vendue chez Peugeot de 150 à 230 Euros sauf le tube intermédiaire. Il faudra choisir celui de la 504 berline, qui est disponible mais trop long. Il devra donc être coupé à la bonne dimension. Il en coûte 50 Euros. Autre pièce importante, le réservoir d'essence est un bidon en aluminium

qui résiste généralement bien, mais il est parfois indispensable de démonter le puits de jauge. En effet, ils sont souvent corrodés et l'essence pourrit à l'intérieur. La solution est alors de démonter le réservoir et de le nettoyer avec des produits spéciaux, un traitement décapant à l'acide, puis un nettoyage soigneux à la haute pression et enfin un traitement à base de résine. Il est alors mieux que neuf.

Facile à vivre

La corrosion est aussi une bête noire des voitures de cette époque. Le coupé comme le cabriolet 504 étaient assemblés en Italie où les qualités de tôle laissent à désirer. Les entrées d'eau par les joints des portes et des glaces comme la difficulté



Très proches à l'œil, les couleurs de carrosserie sont pourtant différentes. Le modèle 1979, au premier plan, est gris argent, alors que la 1980, pierre de lune, tire sur le doré.



Réputé fiable, le 2 litres 4 cylindres a traversé les époques sans beaucoup de modifications. Ses performances permettaient une vitesse de pointe de 180 km/h.

d'évacuation par les bas de portes créent autant de possibilités de corrosion. Il est indispensable de vérifier la bonne évacuation de l'eau. À l'achat de la voiture, il est très important de contrôler l'état des planchers, des passages de roues et des bas de caisse. En cas de corrosion ou pire de tôles percées par la rouille, les frais de remise en état peuvent être très élevés. Il faut être particulièrement vigilant sur les modèles construits avant 1978. Après cette date, un effort a été fait sur la qualité des tôles et la protection des corps creux avec l'apparition en 1980 d'une garantie anti-corrosion de 6 ans. Au quotidien, le coupé 504 est une voiture facile à vivre. La vidange moteur est préconisée tous les 7500 kilomètres,

le graissage est fait à la même occasion. Le filtre à huile, remplacé toutes les deux vidanges, coûte 11 Euros, les deux filtres à essence 1,5 Euros pièce, les 4 bougies 6 Euros. Le filtre à air à bain d'huile doit être nettoyé tous les 20 000 kilomètres en remplaçant l'huile. Il est également nécessaire de vérifier l'état de la chaîne de distribution qui sera remplacée si elle racle. Le tendeur hydraulique n'est plus disponible dans le réseau Peugeot, il faudra le chercher ailleurs. Par contre, la chaîne est vendue chez Peugeot pour 50 Euros. En même temps, il faudra remplacer la petite courroie de la pompe à injection (30 Euros au Musée Peugeot). Cette intervention prend 4 h à 4h30.

PEUGEOT 504 Coupé 1979 et 1980	
Moteur	
4 cylindres en ligne incliné à 45° « super-carré »	
Cylindrée : 1971 cm ³	
Alésage x course : 88 x 81 mm	
Rapport volumétrique : 8.35/1	
Injection indirecte d'essence	
Pompe à injection Kugelfischer et correcteur altimétrique	
Puissance fiscale : 11 cv	
Puissance maxi : SAE 110 ch à 5600 tr/min DIN 104 ch. A 5200 tr/min	
Capacité du circuit d'eau : 7,8 l	
Capacité de l'huile moteur : 4 l	
Capacité du réservoir d'essence : 56 l	
Chaîne cinématique	
Embrayage mécanisme à diaphragme	
Boîte de vitesses manuelle 4 rapports ou automatique	
Capacité d'huile boîte manuelle : 1,8 l boîte automatique : 5,2 l	
Transmission pont arrière hypoïde suspendu - rapport 0,270	
Suspension : 4 roues indépendantes - ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Peugeot	
Roues 355 mm / 14 "	
Pneumatiques : 175 x 355 (175 HR x 14 ")	
Direction à crémaillère	
Rayon de braquage : 4,90 m (entre trottoirs)	
Freins à disques sur les 4 roues	
Équipement électrique 12 volts	
Poids/dimensions/performances	
Longueur : 4,36 m	
Largeur : 1,70 m	
Hauteur à vide : 1,35 m	
Volume du coffre : 310 dm ³	
Empattement : 2,55 m	
Voie avant : 1,42 m	
Voie arrière : 1,41 m	
Poids en ordre de marche : 1220 kg	
Vitesse maximum : 179 km/h	
Production totale	
34735 unités dont	
Coupé 4 cylindres : 20618	
Cabriolet 4 cylindres : 7211	
Coupé 6 cylindres : 5929	
Cabriolet 6 cylindres : 977	



Les soubassements sont comme neufs. Le même soin a été apporté aux éléments invisibles qu'à l'aspect extérieur.



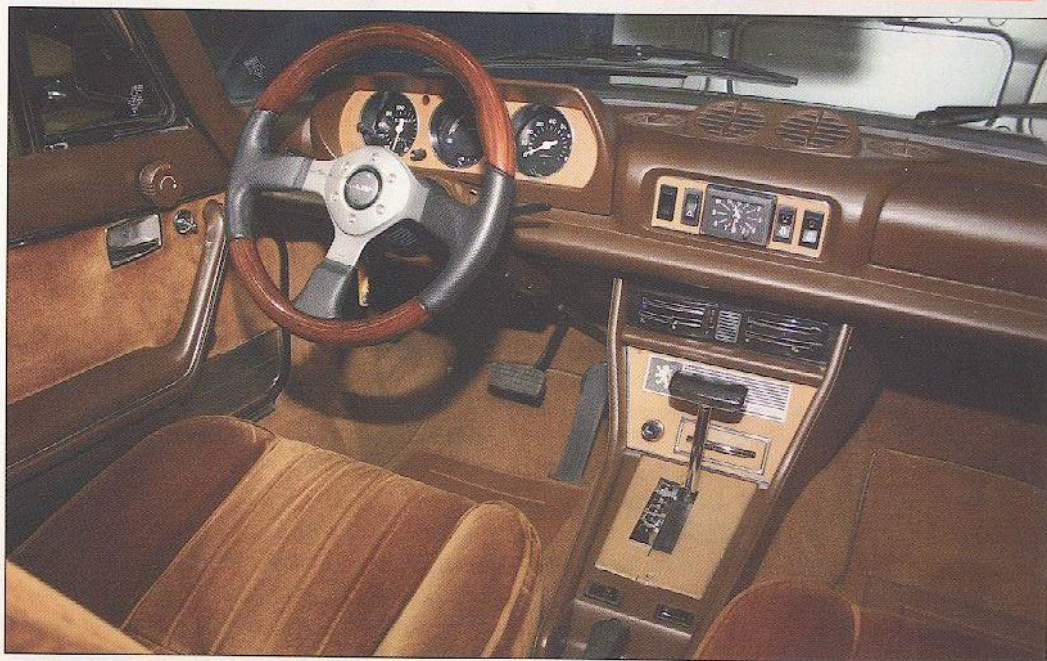
Plaisir de conduire

Au volant, le poids des ans se fait sentir par une position de conduite très classique et un environnement de compteurs et d'équipements gentiment rétro. Le moteur ronronne doucement et le choix du rapport D de la boîte automatique permet un départ tout en douceur. Une voiture de 25 ans se conduit avec sagesse, application et décontraction. Il ne s'agit pas de fatiguer la mécanique, mais plutôt de recueillir les sensations d'époque. De toute évidence, cette voiture, malgré sa carrosserie, n'est pas une sportive. Rien à voir, non plus, avec l'imposante berline. Ici l'espace intérieur confère une précieuse intimité. Cette voiture est un petit bijou. L'intérieur en velours doux d'origine de l'une et le cuir clair de la seconde donne l'ambiance d'un luxe discret. Dehors, la ligne est superbe et hors du temps. À l'intérieur, l'aménagement procure le plaisir d'un précieux écrin. Hormis le coup de crayon de l'artiste, Pininfarina y est pour beaucoup, et pour arriver à ce résultat, les ingénieurs de Peugeot ont travaillé sur le châssis en raccourcissant l'empattement de 19 cm et les voies arrière ont été élargies de 5 cm. Au total, ce sont 13 centimètres gagnés sur les berlines. Plus courtes, elles ne sont pas moins lourdes. Le coupé accuse 1260 kilos sur la bascule et 25 kilos de moins pour le cabriolet. Il est dommage que les doubles phares et les feux arrière obliques installés sur les premières versions, aient disparu trop rapidement.

Le moteur, repris au départ aux 404 coupé était de 1,8 litres développant 90 chevaux et alimenté par un système d'injection indirecte Kugelfischer. Il n'était pas réputé sportif, mais fiable. Ensuite la cylindrée passa à 2 litres pour 106 ch pour une vitesse de pointe de plus de 180 km/h. Aujourd'hui les Peugeot 504 coupé ou cabriolet sont recherchés

Histoire d'une vie

Afin de compléter la gamme 504 dont la berline est apparue en 1968, Peugeot présente les versions coupé et cabriolet lors du Salon automobile de Genève en 1969. Le fait de s'être adressé une fois de plus au carrossier italien Pininfarina permet à Peugeot de créer l'événement et une rupture entre berline et coupé/cabriolet. En effet, les carrosseries de ces voitures n'ont rien à voir avec la massive et austère berline 504. C'est certainement pour cela qu'aujourd'hui encore tant de personnes se retournent au passage d'un coupé 504. La fluidité des lignes des deux versions n'ont pas pris une ride en presque 40 ans. À cette époque, la 404 coupé prend un coup de vieux, d'autant plus que le moteur 4 cylindres passe de 1600 à 1800 cm³ puis 2 litres. Ces modèles vont faire une carrière de 14 ans, jusqu'à leur disparition du catalogue en 1983.



Belle finition intérieure avec un placage bois et des sièges velours. Au centre, le levier de vitesses de la boîte automatique ZF. Sur la planche de bord très complète, déjà les boutons des vitres électriques.

sur le marché. Les collectionneurs reconnaissent la beauté des lignes pour une voiture moderne utilisable, sinon au quotidien, tout du moins dans de multiples occasions. Souvent, les voitures proposées, comme celles achetées par Didier Doreau, disposent d'un historique connu, ce qui est particulièrement rassurant. Lors de l'achat, comme

toutes autres voitures anciennes, il ne faut pas hésiter à la monter sur un pont.

Texte et photos : Jean-Yves Kerbrat

Remerciements au Garage du Parc, agent Renault à Choisy le Roi (94)



La ligne, due au crayon de Pininfarina, est une référence de pureté et de beauté très italienne. Une réussite reconnue qui en fait aujourd'hui une voiture recherchée.