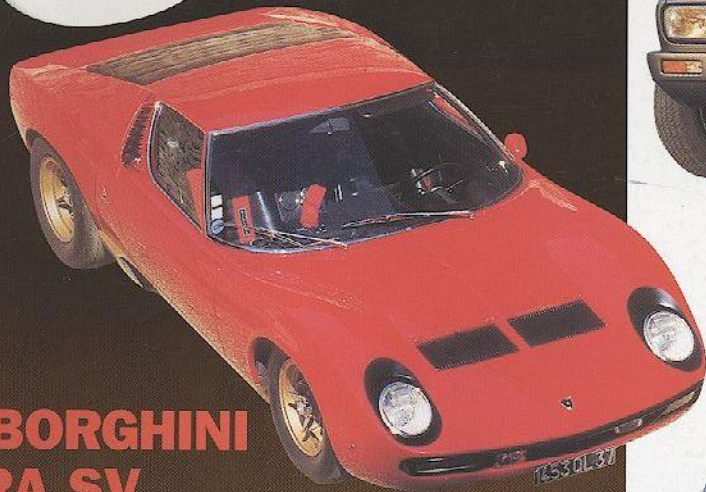


auto retro

TECHNIQUE
Les freins au silicone p. 108



PEUGEOT 504 COUPÉ
L'essai-guide d'achat p. 20



LAMBORGHINI MIURA SV
La "GT du siècle"
de José Rosinski p. 30



MGA

Sa cote remonte ! p. 90

DOSSIER

Les femmes
et l'auto ancienne
p. 82



CG 1300
L'anti-Alpine
p. 36



Mais aussi :
AC Cobra, Buick Skylark, Toyota BJ...

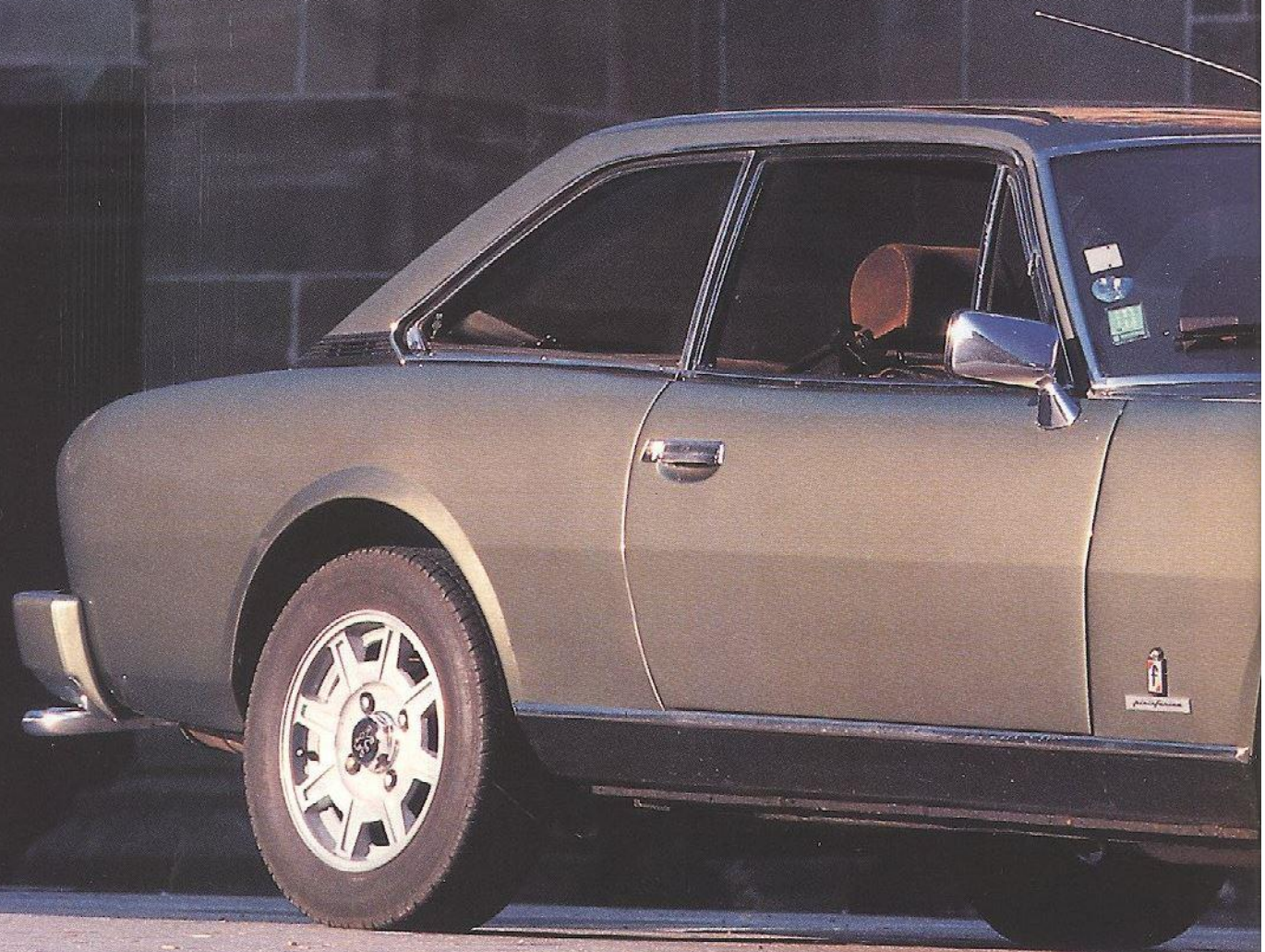
ISSN 0247-1469
L 8839 - 226 - 25,00 F

BEF 150 / CHF 6 / GBP 3,20 / CAD 7,75 / 775 PTAS

L'ÉLÉGANCE EN

*La plus belle voiture française depuis la Facel Vega.
Ainsi pourrait-on résumer le coupé Peugeot 504.
Tout dans sa ligne respire une certaine perfection.
Mais ses défauts sont aussi à la hauteur de ses qualités...*

Texte Daniel "Zoot" Dimov, photos Daniel Denis



PEUGEOT 504

MOUVEMENT



COUPÉ



C'est en 1980 que le Coupé 504 se pare de gros pare-chocs plastique : heureusement, ils s'intègrent plutôt bien à la ligne...

Pour suivre sa tradition, Peugeot présente dès 1969 les dérivés coupé et cabriolet de sa nouvelle berline 504 commercialisée l'année précédente.

Dessinées et construites en Italic chez Pininfarina, ces autos se démarquent complètement des berlines dont elles tirent leur origine. Les stylistes de Pininfarina ont réalisé un travail admirable afin d'offrir aux clients de la firme sochaliennne une pure splendeur dont la fabrication se poursuivra jusqu'à 1983. L'introduction du V6 PRV pour 1975 va apporter une cavalerie digne de la robe qui l'habille. C'est justement un coupé V6 de 1981, alimenté par injection, que nous avons choisi d'essayer pour vous.

Provoquante

Au risque de me faire encore des copines au sein des ligues féministes, je ne peux m'empêcher de comparer les lignes du coupé 504 à celles d'une jolie femme. Elle me fait le même effet que l'apparition de Rita Hayworth dans *Gilda* lorsqu'elle chante *Put the blame on me*. No problemo, baby ! Les courbes de son capot, comme celles de ses ailes arrière, me donneront toujours cette petite décharge d'adrénaline qui rend aveugle un millièmme de seconde avant de faire battre le cœur plus vite. Que celui ou celle qui n'a jamais ressenti cela en voyant cette voiture me jette la première bielle ! Hormis le bloc des feux arrière dont on peut discuter le manque de style et l'aspect massif, il n'y a rien à redire sur le reste. Le profil est parfaitement équilibré, avec son coffre court et l'immense porte-à-faux qui sépare les arches de roues avant des portières, comme sur les GT les plus prestigieuses. L'agressive assurance des blocs optiques avant englobant chacun une paire de phares est impressionnante et porteuse de promesses. Quant aux pare-chocs boucliers, c'est sûr, on ne peut forcer personne à les aimer, mais le fait qu'ils soient peints de la même couleur que la carrosserie les rend déjà plus digestes.

Ce détail n'enlève rien au caractère hors série de ce coupé, encore plus évident lorsque l'on y pénètre.

Un autre monde

Première surprise, le plancher est bien plus bas que le seuil des portières. Deuxième surprise, une fois assis, la position du volant. Celui-ci est proprement décalé sur la gauche, comme sur les Triumph Spitfire, au point qu'il ne fait pas face au conducteur. Troisième surprise ("jamais 203" !), le plafond du coupé, avec son ciel de toit blanc entouré d'une épaisse bande recouverte de simili marron, qui donne un aspect haute couture à la finition. En revanche, le dit simili, également présent sur la planche de bord et les panneaux de portes, est plutôt cheap et vieillit très mal. Les sièges sont habillés d'un épais velours de bonne facture à motifs pied de poule, que l'on retrouve bien sûr sur les panneaux de portières. Le tableau de bord se révèle complet, à l'exception d'une jauge de pression d'huile. Il est entouré d'un placage en bois qui ajoute encore à l'élégance de l'aménagement intérieur. La visibilité est excellente, grâce aux importantes surfaces vitrées séparées par de fins montants. Voilà qui donne envie de prendre la route à son volant, même si ce dernier est de traviole !

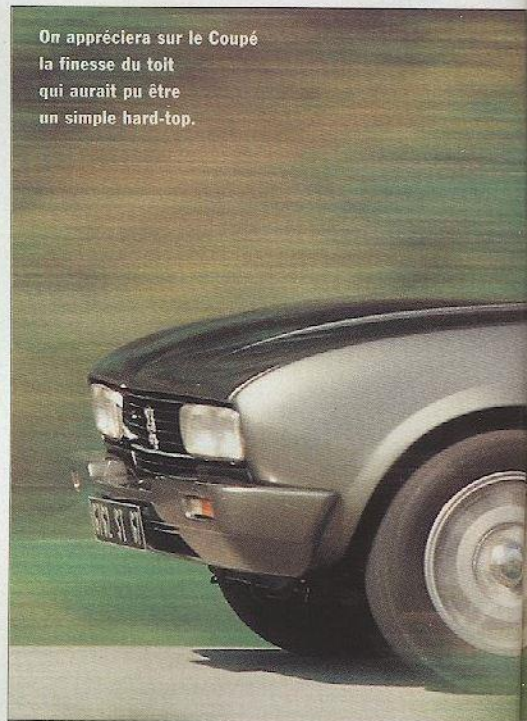
Peugeot ? Vous êtes sûr ?

Une fois remis dans le bain Peugeot (clé de contact à gauche, clignotants à droite, etc.), je fais craquer le moulin. Le V6 émet un son rauque sur un ralenti fort stable, merci l'injection. Quelques coups d'accélérateur au point mort laissent entendre une musique prometteuse, très typée Grand Tourisme. Me voilà parti. Le coupé 504 décolle immédiatement, très bien servi par une boîte mécanique à 5 rapports lente, mais d'un maniement agréable et précis... sauf évidemment pour le passage de la cinquième, qu'il faut comme souvent aller chercher loin, quelque part du côté de la boîte à gants. Le moteur est très coupleux, ne

donnant jamais l'impression de manquer de réserve. Il tire l'auto fermement, sans violer le châssis pour autant. En fait, cet ensemble moteur-boîte-pont semble être une combinaison idéale. Le premier est suffisamment puissant, la seconde très bien étagée et le troisième tire assez court pour offrir de bonnes accélérations et une exploitation optimum du couple, le relais à grande vitesse étant pris par le cinquième rapport. Les trains roulants se révèlent adaptés à la puissance disponible et la tenue de route excellente, d'autant que le propriétaire de notre belle lui a offert des amortisseurs Koni réglés assez durs, qui font littéralement coller à la route le coupé, un régal. Avec cette voiture, on roule vite, on passe les virages aussi vite, d'une brève impulsion sur le volant, l'accélérateur faisant le reste. La belle fait montre d'une stabilité et d'une neutralité surprenante. Les amateurs de propulsions aux ruades convulsives du train arrière en seront pour leurs frais.

L'injection permet des reprises souples à bas régime, même en cinquième. Cela dit, il est plus amusant de rétrograder pour faire parler la poudre. La 504 — mais en est-ce encore une ? — sait très bien le faire. Pour prouver ses capacités à l'accélération, elle nous gratifie d'un 0 à 100 km/h en 10,2 secondes très honorable compte tenu de sa vocation. Tant d'assurance sur le bitume finit par m'exaspérer. Je demande donc à notre heureux propriétaire de m'indiquer la route de montagne la plus proche, car difficile de prendre sa voiture en défaut.

On appréciera sur le Coupé la finesse du toit qui aurait pu être un simple hard-top.



Surprenante

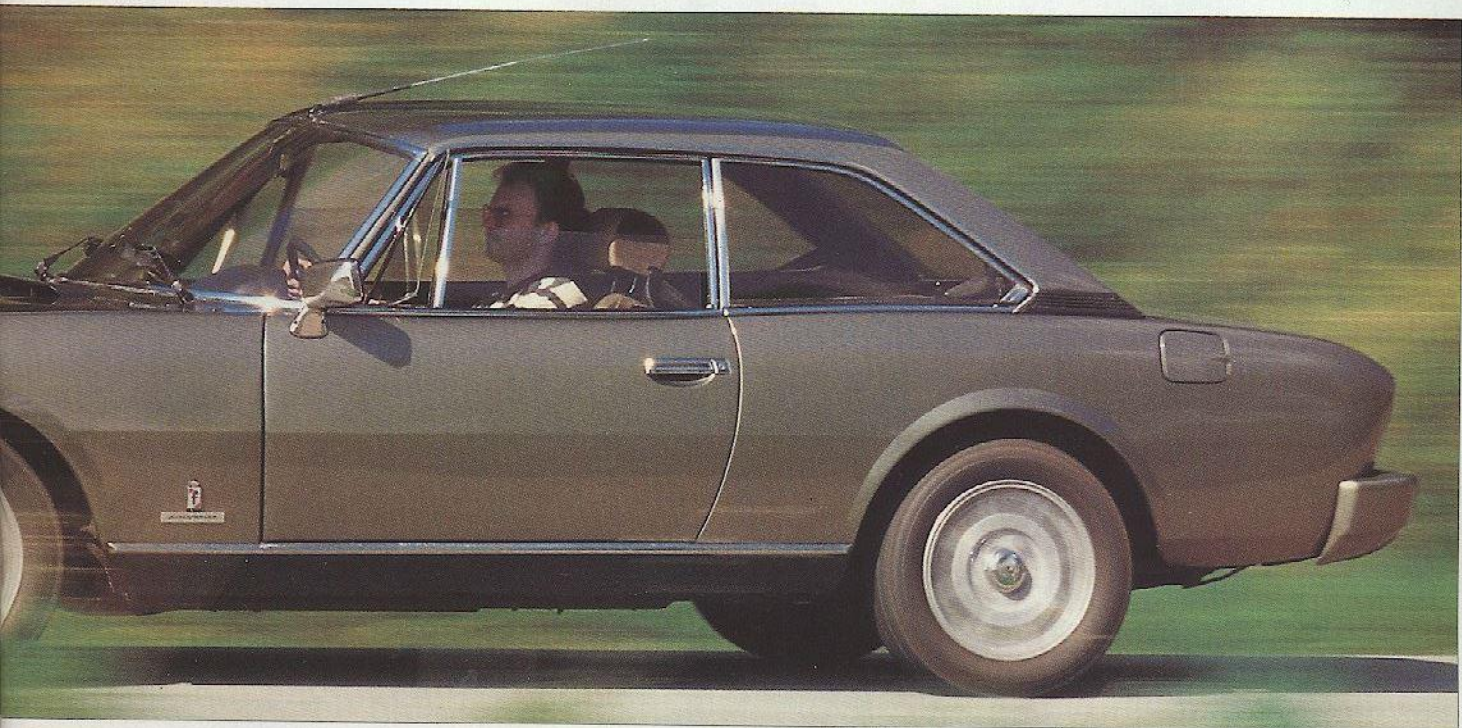
Nous voilà partis sur une spéciale du rallye Alsace-Vosges. Ça va faire 5 km que j'enquille des épingles en montée, passant à chaque fois un peu plus vite. Avec ses presque trois tours et demi de butée à butée, d'avantage conçus pour rouler peinard que pour faire le "kakou", le coupé 504 tient toujours sur ses roues, même si les pneus commencent à manifester leur réprobation façon poursuite de cinéma. En voilà un serré de chez serré ! J'y rentre. Ah, enfin, l'arrière glisse et cherche à doubler l'avant, c'est pas trop tôt ! Je passe en contrebraquant, sortie de l'épingle, j'ouvre ! Cette fois, l'arrière bascule de l'autre côté, je relâche, le cul se remet en ligne violemment, j'ouvre encore, le coupé repart tout droit comme une balle en dodélinant du croupion. Maintenant que j'y suis arrivé, "yapuka" redescendre, histoire de tester les freins. Il faut bien l'admettre, malgré ses dimensions et son poids, le coupé 504 s'en sort avec les honneurs. Il descend vite et les freins ne tombent pas dans les pommes avant que nous ayons retrouvé le bas de la colline. Décidément, cette auto n'est pas avare en bonnes surprises. En plus d'être beau et véritablement rétro, le coupé 504 V6 est aussi puissant et facile à conduire, ce qui en fait une auto d'autant plus agréable à utiliser. Mais le caractère "exceptionnel" de sa fabrication cache d'autres surprises, moins bonnes, que vous découvrirez à la lecture du guide d'achat. Préparez vos mouchoirs ! ●

Nos remerciements à Christophe Haag pour le prêt de sa superbe auto.

Avec son V6 fort de 144 ch DIN, la 504 affiche encore des performances "modernes" avec une excellente vitesse de pointe et de bonnes accélérations...



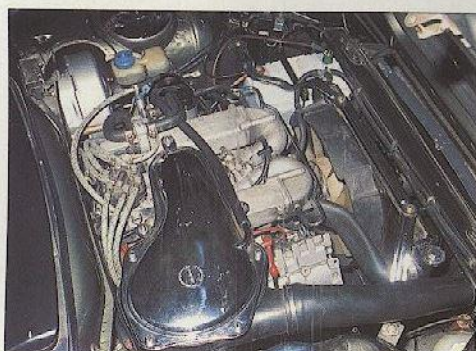
Confortable et routier, le Coupé 504 permet même d'emmener des passagers à l'arrière...



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PEUGEOT 504 COUPÉ V6 (1981)

Moteur V6, 2 664 cm³ (88x73 mm), 144 ch DIN à 5 500 tr/mn, 22,1 mkg à 3 000 tr/mn, taux de compression 8,65 à 1, 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, vilebrequin 4 paliers, injection K-Jetronic Bosch - **Transmission** aux roues AR, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports ou auto. à 3 rapports - **Suspensions** à roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques sur les 4 roues - **Direction** à crémaillère, assistée - **Freins** à disques sur les 4 roues, avec assistance - **Structure/carrosserie** monocoque acier, coupé 2+2 places - **Dimensions** long. 4,36 m, larg. 1,70 m, haut. 1,35 m, empat. 2,55 m, voies AV/AR 1,50/1,44 m - **Poids** 1 235 kg - **Pneus** Michelin TRX - **Performances** vitesse maxi 189 km/h, 0 à 100 km/h 10,2 sec. - **Cote (+)** 45 000 F.



C'est le fameux V6 "PRV" que l'on retrouve sur le Coupé 504 : souvent critiqué, il reste pourtant souple, performant et fiable.

CE QUI A CHANGÉ

FACE AVANT : quatre phares séparés, calandre à trois barrettes centrales et butoirs de pare-chocs carrés (1970/1974), phares double optiques sous un seul verre, calandre ouverte vers le bas (1975/1983), butoirs de pare-chocs allongés (1975/1979), suppression du monogramme de capot 504, pare-chocs en polyuréthane et calandre à deux barrettes (1980/1983).

FACE ARRIÈRE : feux triples à barrettes inclinées et butoirs carrés (1970/1974), butoirs allongés (1975/1979), feux monoblocs (1975/1983), pare-chocs polyuréthane (1980/1983).

POIGNÉES DE PORTIÈRES : encastrées et non plus apparentes (1975/1983).

TABLEAU DE BORD : montre au tableau (1970), remplacée par le compte-tours (dès 1971), montre au

centre de la planche de bord (1971/1981), montée sur plafonnier (1982/1983), décor bois (1980/1983), nouveau tableau de bord plus massif à cinq cadrans (1982/1983).

VOLANT : branche centrale à quatre trous (1970/1977), à deux trous (1978/1983).

COMMANDES : frein à main sur la console (dès 1972), pédale d'accélérateur suspendue (1979/1983), levier



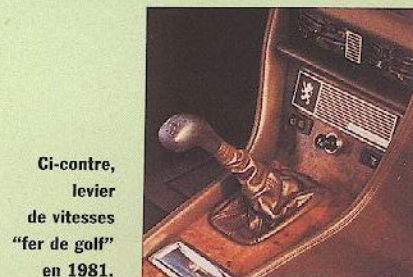
En haut à gauche, la première face avant, en haut à droite la deuxième, et ci-contre celle de la dernière génération.



Ci-contre, les poignées de portes apparentes s'intègrent à la ligne dès 1975.



Les triples feux deviennent monobloc dès 1975 et le pare-chocs est en plastique pour 1980.



Ci-contre, levier de vitesses "fer de golf" en 1981.

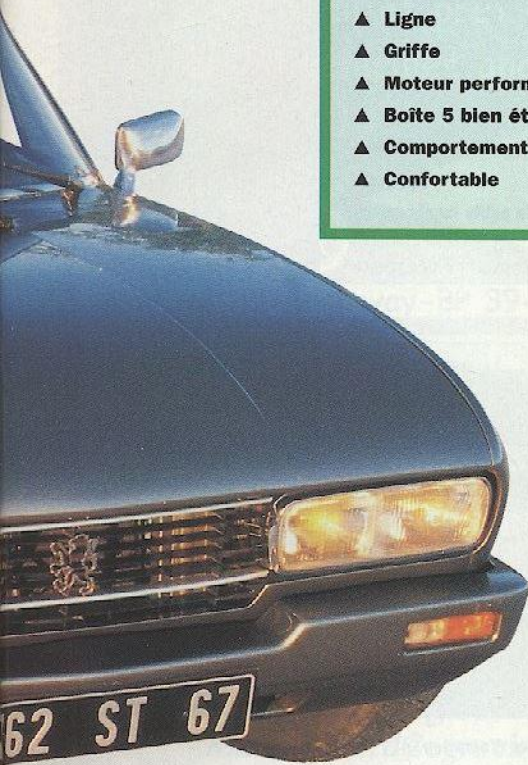
?

SUPER !

- ▲ Ligne
- ▲ Griffe
- ▲ Moteur performant (V6)
- ▲ Boîte 5 bien étagée
- ▲ Comportement très sain
- ▲ Confortable

QUOIQUE...

- ▼ Corrosion
- ▼ Restauration coûteuse
- ▼ Deux vraies places seulement
- ▼ Volant décalé
- ▼ Finition bon marché



En passant le cap des années 80, l'intérieur s'orne de plastique... Heureusement, il y a encore un peu de bois.



PREMIER AMOUR

Christophe Haag a eu la révélation à 17 ans, lorsqu'il aperçoit un coupé 504 acheté par un habitant de sa région. Dès qu'il aura un peu d'argent de côté et le permis en poche, il en achètera un ! Ce qui sera fait l'année suivante, en 1986, d'autant que la berline 404 que lui a donné son père rend l'âme quelques mois après. Il profite ainsi pleinement de son auto quelques années avant d'entamer une restauration complète qui lui prendra un an et demi. La voiture est totalement démontée, la caisse sablée, le moteur, le faisceau électrique, les suspensions et les freins refaits, mais la sellerie, saine, est remontée dans l'état. Heureusement pour lui, Christophe est mécanicien de profession. Les voisins et la famille lui prêtent des locaux pour travailler, même si certains se demandent s'il arrivera à bout d'un tel chantier. Il les remercie encore de leur aide. La remise en état de sa voiture aura nécessité un budget égal à son prix d'achat, soit 40 000 F. Et ce n'est pas tout, car depuis peu il a acheté et restauré un cabriolet V6. On n'oublie jamais son premier amour...

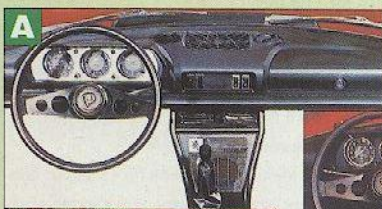
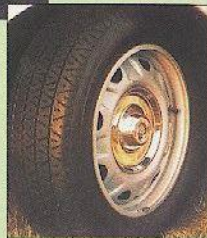


EVOLUTION MÉCANIQUE

de vitesses style "fer de golf" (1981/1983), commandes éclairage, essuie-glaces et lave-glaces regroupées sur le même levier (1977/1983).

JANTES : 14 pouces en tôle, TRX en tôle (dès 1978), TRX en Alliage léger Amil (1981).

Trois types de jantes pour le Coupé 504 : en haut jusqu'à 1978, à droite TRX acier de 1978 à 1981, ci-contre TRX en alliage pour 1981.



(A) Premier tableau avec montre derrière le volant à quatre trous ;

(B) la montre passe sur la console (1971/1981) ;

(C) nouveau tableau avec plastique et décor bois, volant deux trous (1980) ;

(D) dernier tableau à cinq cadrans (1982).

Moteur 4 cyl. en ligne : 1 796 cm³, 97 ch DIN à 5 500 tr/mn, 14,56 mkg à 3 000 tr/mn (mars 1969 à juillet 1970) - 1 971 cm³, 104 ch DIN à 5 200 tr/mn, 16,84 mkg à 3 000 tr/mn (septembre 1970 à juin 1972) - 106 ch DIN (septembre 1977 à septembre 1982) - V6 : 2 664 cm³, 136 ch DIN à 5 750 tr/mn, 21,11 mkg à 3 500 tr/mn, alimentation par 2 carburateurs (septembre 1974 à juillet 1977) ; alimentation par injection : 144 ch DIN à 5 500 tr/mn, 22,1 mkg à 3 000 tr/mn.

Boîte mécanique 4 rapports (mars 1969 à juillet 1979) - mécanique 5 rapports (septembre 1979 à mai 1983) - Automatique 3 rapports ZF sur 4 cylindres (1970/1974 et 1977/1982) - Automatique 3 rapports GM sur V6 (décembre 1974 à juillet 1977).



QUELQUES DATES...

- **1968** : présentation de la Berline 504
- **1969** : présentation des coupés et cabriolets 504 au salon de Genève. Moteur 4 cylindres 1800 à injection indirecte développant 97 ch DIN. Boîte mécanique à 4 rapports.
- **1970** : en septembre, nouveau moteur 2 l de 104 ch DIN. Une boîte automatique 3 rapports ZF est disponible en option.
- **1974** : en septembre, le V6 PRV alimenté par 2 carburateurs remplace le 4 cylindres injection. La direction assistée est montée en série et seul le coupé peut recevoir en option une boîte automatique 3 rapports General Motors à partir de décembre. Face-lift avec de nouveaux pare-chocs et blocs feux avant et arrière.
- **1977** : retour du moteur 4 cylindres à injection, en plus du V6, qui n'est plus disponible que sur le coupé mais qui reçoit lui aussi une injection et une boîte 5 rapports.
- **1979** : la boîte 5 est proposée avec le 4 cylindres. Arrivée des pare-chocs en polyuréthane, peints ton caisse avec les peintures métallisées, et noirs avec les teintes opaques.
- **1981** : nouveau tableau de bord.
- **1983** : arrêt de production du coupé 504.



Sur le plan du style, la berline 504, présentée en 1968 (ici un modèle postérieur), s'écarte radicalement du Coupé.

Ci-contre, Peugeot et Pininfarina présentent les dérivés coupé et cabriolet dès 1969.



Ci-dessous, à gauche et à droite, le Coupé 504 évolue en 1974 (V6, nouveaux phares...).



Ultime évolution du Coupé 504 en 1980, avec les gros pare-chocs plastique.

ACHETER UN COUPÉ 504

risquent de passer sous la moquette et de faire rouiller les planchers avant. Les bas de portes, les bas de caisse au niveau des baguettes, sont fragilisés. De l'humidité peut également stagner sur le bord de tôle arrondi sous les blocs optiques avant, et dans le capot, bien sûr. Les garde-boue d'aile avant contribuent à évacuer de l'eau vers le pare-brise, qui va ensuite y stagner avec les résultats que l'on sait. Le bord du capot n'est pas épargné, lui non plus. Idem pour le pli du toit qui entoure la lunette arrière, dont le bas retient l'humidité. N'oubliez pas de surveiller les supports d'amortisseurs avant. Vous voilà prévenus. Encore un détail qui a son importance, les quatre ailes sont soudées à la structure. Bonne chance !

Moteur

Les moteurs Peugeot restent fidèles à leur réputation, ne posant pas de problèmes particuliers. Surveillez simplement le bon état de fonctionnement du circuit de refroidissement et l'état du joint de culasse en cas de surchauffe. Il est recommandé de le remplacer tous les 100 000 km. Sur le V6 et tous les 100 000 km, vérifiez que le tendeur de chaîne de distribution ne soit pas à bout de course ; dans ce cas, changez la chaîne. Les premiers V6 (1975/1977) sont alimentés par deux carburateurs, un simple et un double corps, dont les réglages peuvent s'avérer délicats.

Transmission

Surveillez les bruits de roulements de la boîte 5, qui peuvent casser avec l'âge.

Habitacle

Derrière le pare-brise panoramique, le padding de la planche de bord supporte mal l'exposition au soleil. Les garnitures en plastique genre simili noir ou marron sont de piètre qualité. Avec le temps, craquelures et boursoufflures sont au programme.

Entretien courant

Rien de plus classique : une vidange moteur tous les 5 000 km (4 cyl.) ou 7 500 km (V6), avec bien sûr le changement du filtre à huile. Surveillez également le réglage des carburateurs sur les V6 (1975/1977).

LES CLUBS

L'Aventure Peugeot (75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris, tél. 01 40 66 49 92, fax 01 40 66

54 14) regroupe tous les amateurs de Peugeot tandis que l'Amicale 504 CC (BP 16, 89301 Joigny Cedex, tél. 01 47 85 33 45) s'adresse uniquement aux passionnés de ces modèles.

BIBLIOGRAPHIE

La 504 n'a pas encore passionné les écrivains automobiles. Rien n'existe donc d'un point de vue historique, et à peine sur la technique (version V6 oubliée) : Peugeot 504, GL, L et dérivés 1969/1982, Revue technique automobile, ETAI, 123 F.

Ouvrage disponible par correspondance auprès de La boutique du collectionneur, BP 202, 77303 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 72 01 05, fax 01 60 72 34 07.

Pour beaucoup, la ligne du Coupé 504 offre davantage de caractère que celle du cabriolet du même nom.

