

# RETRO VISEUR



**MGA-MGB-MG RV8-MGF**

**La nouvelle MG**

**face à ses ancêtres**

**Prototypes Michelotti**

**Les Triumph que vous n'avez jamais vues**

# PEUGEOT 504

**COUPÉ ET CABRIOLET**

**DOSSIER**



ISSN 0992-5007 CHF 11,00 - BEF 255,00 - IRL 11 500,00  
CAD 10,50 - GBP 4,50 - USD 9,50 - ESP 950,00 - M.G. 16,50

# ce mois ci...



Dossier

**36** Classiques et élégants, les coupés et cabriolets Peugeot 504 conservent aujourd'hui une foule de fervents admirateurs, séduits par leurs lignes et leur robustesse.

- 4** **Courrier**
- 8** **Infos**
- 14** **Ventes**
- 16** **Vitrine**
- 18** **Clin d'œil**  
Amphicar type 770
- 22** **Paddocks**  
J. Stewart découvre Matra
- 26** **A bord d'une**  
Lancia Astura
- 33** **Profil**  
Riley RM
- 36** **Dossier**  
504 Coupé/Cabriolet
- 58** **Stylisme**  
Prototypes Triumph Michelotti
- 64** **Retrouvailles**  
MGA/MGB/MG RV8/MGF
- 74** **Rétromaquette**  
Citroën 2 CV
- 77** **Micro news**
- 78** **Jeux**
- 79** **Rétropratique**  
Réglage de porte - Citroën Rosalie
- 90** **Annonces couleur**
- 99** **Petites annonces**
- 126** **La cote de Rétrovisseur**
- 147** **Index des articles parus**
- 154** **Prochaines ventes**
- 155** **Calendrier 1996**



Stylisme

**58**

Auriez-vous deviné qu'il s'agissait qu'il s'agissait d'une Triumph TR5 ? D'autres surprises vous attendent parmi quelques prototypes de Michelotti.

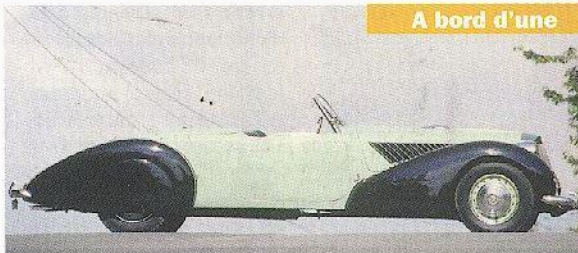
**64**

La nouvelle MGF arrive en France. Se montre-t-elle digne de ses glorieuses devancières ?

Retrouvailles



A bord d'une



**26**

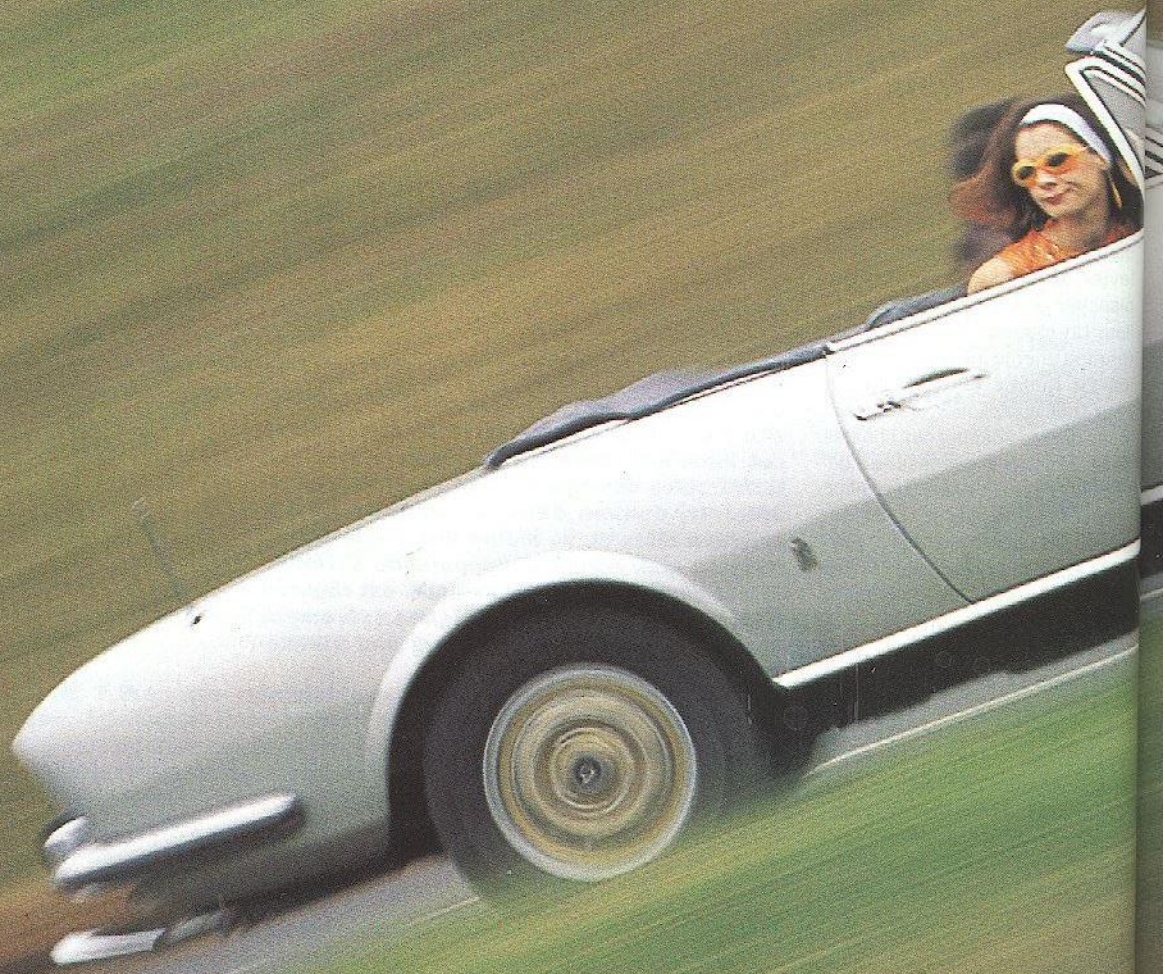
Avec ce spider Lancia Astura, prenez le volant d'une grande classique à la technique originale.

**Pour vous abonner à Rétrovisseur, rendez-vous page 7**

RÉTROVISEUR - BP 67 — 77301 FONTAINEBLEAU CEDEX.  
TÉL. (1) 60 71 55 55 FAX (1) 60 72 22 37. Grille de petites annonces : page 101. Prochain numéro de Rétrovisseur en kiosque le 25 mai.

504 340  
DOSSIER

# PEUGEOT 504 CC





# Les derniers feux de Sochaux

Par Bruno LEROUX et Claude BOHÈRE - Photos DINGO - Styliste NATHALIE

**On accuse communément les coupés et cabriolets 504 d'un excès de sagesse, tant en performances qu'en esthétique. Mais quel autre constructeur européen offrait à cette époque de tels dérivés de sa berline haut de gamme ?**

# Au volant

**104 chevaux pour 1 200 kg, le rapport est juste honnête. Mais le confort de quatre vraies places, rare en cabriolet, la tenue de route impeccable et la mécanique sans entretien sont les vrais atouts de cette 504 décapotable.**

**Contrairement à ce que l'image pourrait suggérer, la mise en place de la capote de la 504 est l'une des plus aisées qui soit, et le conducteur peut décapoter depuis son volant. L'agrafage du couvre-capote est moins évident !**

**M**on premier contact visuel avec un cabriolet 504 remonte à 1970-71... La patronne du salon de coiffure de mon quartier en possédait un, très chic en bleu clair métallisé. J'entends d'ici les réflexions des lecteurs du rang du fond : «*Ouais, la vieille rengaine de la voiture de garçon-coiffeur !*». Dix ans plus tard, sans doute, mais dans les premières années de sa production, il fallait avoir un compte en

banque confortable pour s'offrir une telle voiture, neuve : le cabriolet était proposé presque 25 000 F au Salon de l'auto 1970, contre 15 000 pour la berline 504, et le coupé, plus cossu, était encore un peu plus cher...

Le trait de cette voiture qui m'avait marqué n'était pas tant ses quatre phares rectangulaires que ses interminables accoudoirs à deux poignées ; que les passagers arrière puissent eux aus-



PEUGEOT 504 CC



Même chaussé de jantes Dunlop en alliage, on peut reprocher au cabriolet 504 un manque d'agressivité, et une finition un peu juste.

si avoir un quelconque ascendant sur ces portières, cela me paraissait à l'époque être le comble du raffinement.

Pourtant la ligne générale ne m'a jamais vraiment convaincu. Je préfère de beaucoup, à la molle ondulation de la ceinture de caisse de la 504 ou du Spider Fiat 124, le trait incisif, reprenant son souffle sur la hanche, des cabriolets 404 ou Fiat 1200. Mais bon, l'ensemble ne manque certes pas

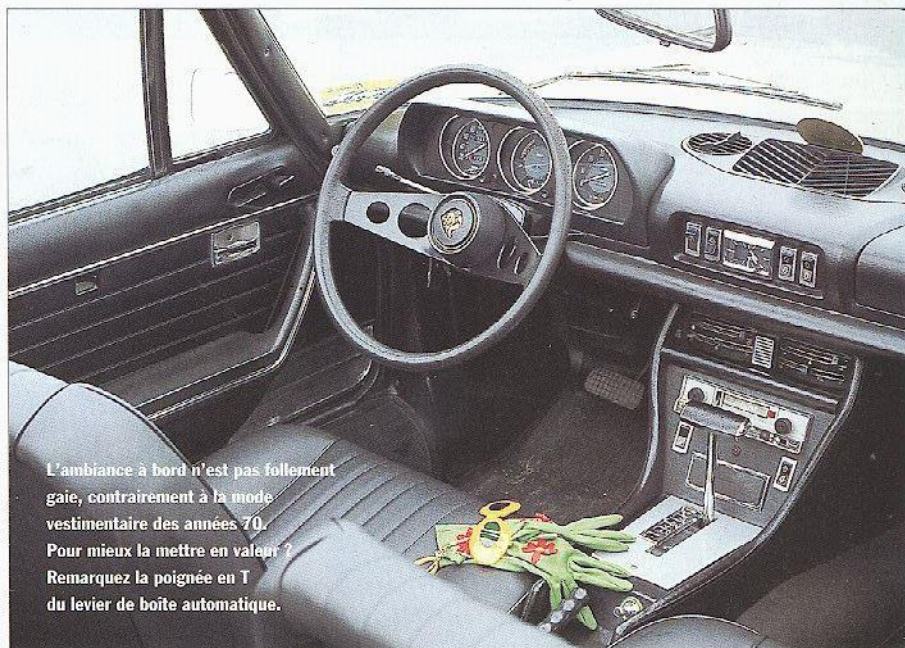
d'élégance retenue (il aurait été difficile de faire plus sobre) et d'ampleur : 4,36 m de long, 1 800 cm<sup>3</sup> puis rapidement 2 litres, quatre vraies places ! Quel courage de présenter en 1969 une version coupé ou cabriolet de sa berline haut de gamme ! Car l'humeur était plutôt à l'élimination pure et simple du catalogue de telles futilités, ou alors si l'on y tenait dans la gamme des 6-7 CV, pas plus... De ce point de vue, Peugeot fut donc le dernier bastion d'un certain art de rouler.

#### Attention, modèle rare !

La voiture que nous désirions vous présenter était obligatoirement un cabriolet première série, puisque les 504 CC ont connu trois visages successifs. Incidemment, c'est aussi une version automatique, produite une année seulement (1972) à 276 exemplaires. Un modèle rare, donc. Petit tour du propriétaire avant de monter à

bord : elle est équipée de jantes en alliage Dunlop d'époque qui lui confèrent une touche sportive, la capote est bien en place sous son cache en plastique maintenu tout autour par des clips, avec un effet de feston caractéristique. Outre la griffe du carrossier, on reconnaît le fini turinois aux poignées de portes spécifiques ou aux charnières de déflecteurs joliment fuselées. Le capot s'ouvre dans le bon sens, contrairement à la berline, dévoilant le 2 litres à injection et ses corollaires très accessibles, le coffre débarrassé de la roue de secours glissée sur un rack en dessous, permet d'envisager sans sourciller toutes sortes d'activités requérant un matériel encombrant : pêche sous-marine ou voyage avec une dame. Pour l'aérostation, prévoir quand même un porte-bagages extérieur pour la nacelle...

Il ne viendrait à l'idée de personne — à part Nestor Burma — de sauter le franc-bord pour



L'ambiance à bord n'est pas follement gaie, contrairement à la mode vestimentaire des années 70. Pour mieux la mettre en valeur ? Remarquez la poignée en T du levier de boîte automatique.

Au volant

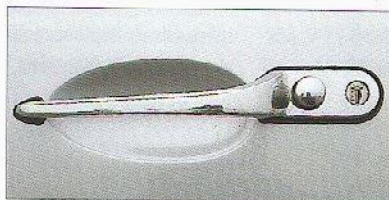
s'asseoir au volant : il y a des portes et la tenue un peu guindée de la 504 incline à s'en servir. Volant noir en mains, à larges branches ajourées, on n'est guère distrait par l'environnement : sièges et contre-portes en skaï noir, tapis de sol en caoutchouc noir, planche de bord en plastique noir... C'était avant l'ère du faux-bois-partout-hi-fi-téléphone-portable et des couleurs acidulées de la Twingo ! Mais l'on est bien assis, sur des sièges moelleux et enveloppants, facilement réglables, et les glaces montent électriquement...

### Un comportement très moderne

Un tour de clé pour démarrer, on est tout de suite en pays de connaissance, c'est bien le même feulement que celui de la 504 TI. Pied sur le frein, levier sur "Drive", c'est parti pour un tour dans la campagne du Val-d'Oise, coude à la portière. Les suspensions sont raffermies par rapport à la berline

mais le confort ne s'en trouve pas altéré. Au contraire, il est digne d'éloges et la stabilité, sans doute grâce aux deux barres antiroulis, est celle d'une voiture moderne... ce qu'est la 504. De ce point de vue, du moins décapoté, notre cabriolet se montre également insensible aux coups de vent, quelle que soit leur direction. Au passage d'ornières ou en virages, on remarque la grande rigidité de caisse : on peut sans crainte de se le faire pincer faire le test du doigt sur le joint de portière. Quant aux performances, bien sûr les 1 200 kg se font sentir, mais le couple est intéressant et arrache la voiture sans effort démesuré. Et la boîte auto, si elle s'accorde bien de la souplesse du moteur, annihile toute velléité sportive : c'est une grande bourgeoise, pas une valseuse. Les trois rapports passent sans à coup, juste marqués par un changement de régime. Cela dit, appuyez et le capot se dresse pour tailler son chemin : le 400 m départ arrêté est abattu en 18 s environ et les

La finition "grand carrossier", il faut la chercher dans les poignées de portes, ou les charnières de déflecteurs...



Pour les feux arrière, trois barrettes inclinées. La voiture n'était pourtant pas à la mesure d'une solde de sergent-chef !

A droite, le 2 litres à injection, fortement incliné pour abaisser le capot.



## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PEUGEOT 504 CC 1971

**MOTEUR** : quatre cylindres en ligne incliné à 45°, en position longitudinale avant, cylindrée : 1 971 cm<sup>3</sup> (88 x 81 mm d'alésage-course). Bloc en fonte chemisé humide, culasse en alliage, vilebrequin sur cinq paliers. Soupapes en tête commandées par un arbre à cames latéral et culbuteurs ; chaîne de distribution. Graissage sous pression ; capacité : 5 l ; refroidissement par radiateur d'eau, pompe, thermostat et vase d'expansion ; ventilateur débrayable ; capacité : 7,8 l. Allumage par bobine et rupteur, batterie de 55 Ah (alternateur). Injection indirecte Kugelfischer, réservoir à l'arrière de 56 l. Taux de compression : 8,35 à 1, couple maxi : 16,9 m.kg, puissance : 104 ch DIN à 5 200 tr/mn, puissance fiscale : 11 CV, vitesse maxi : 179 km/h, consommation : 10 l aux cent.

**TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec, commande hydraulique du diaphragme, boîte à quatre rapports synchronisés et marche arrière. Arbre sous

tube de poussée. Pont arrière hypoidé suspendu, arbres de roues à joints homocinétiques tripodes.

**CHASSIS-SUSPENSION** : carrosserie autoporteuse en acier. Suspensions avant et arrière indépendantes par triangles inférieurs et jambes Mc Pherson (combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs télescopiques) à l'avant, bras obliques et combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs télescopiques à l'arrière. Barres antiroulis avant et arrière. Direction à crémaillère, rayon de braquage : 4,90 m. Frein principal hydraulique agissant sur quatre disques, ventilés à l'avant, servofrein à dépression et limiteur de charge sur l'essieu arrière. Frein à main mécanique à l'arrière. Roues en tôle chauffées en 175 HR 14.

**DIMENSIONS-POIDS** : longueur : 4,36 m, largeur : 1,70 m, hauteur : 1,34 m, garde au sol : 16 cm, empattement : 2,55 m, voies avant-arrière : 1,42-1,41 m. Poids : 1 220 kg.

PEUGEOT 504 CC

1 000 m en 34 s. Chiffres qui se situent au niveau d'une DS 21 injection ou d'une Jaguar XJ6 par exemple ! En conduite rapide sur route sinuouse, on trouvera peut-être la direction un peu trop démultipliée, mais à allure normale elle est parfaitement agréable, procurant douceur et sentiment de sécurité. Moins démultipliée, elle rendrait les manœuvres de parking fatigantes, car n'oublions pas qu'elle n'est pas encore assistée, en 1972. Les essayeurs de l'époque, en sortant de la berline, avaient le sentiment que la direction du cabriolet était plus directe. En fait, il n'en est rien, mais le raccourcissement de la plate-forme a profité à la maniabilité.

### Tout sur le couple

En tout cas la tenue de route est sans reproche, la voiture s'inscrit en courbe de façon neutre à sous-vireuse et la centaine de chevaux disponibles passe docilement, sans réaction. La gîte prise est très

modérée et il faut vraiment que le train arrière trouve des gravillons ou une flaque isolée sur son chemin pour tenter de décrocher. L'ambiance à bord est agréable et le bruit du quatre cylindres ne se révèle vraiment gênant qu'à haut régime, ce pour quoi il n'est guère conçu. Si la puissance maxi arrive à 5 200 tr/min, la 504 gagne à être menée en utilisant son couple, maxi à 3 000 tr/mn seulement. Cela permet des moyennes tout à fait honorables, de l'ordre de 120-130 sur parcours autoroutier, pour une consommation avoisinant les 10-12 litres aux 100. Encore un atout des coupés-cabriolets 504 ! Par contre la capote dressée n'est pas un modèle d'étanchéité et émet un souffle aérodynamique assez pénible. Dommage car sa manœuvre est l'une des plus aisées que nous connaissions (hormis les capotes électriques, évidemment).

Le freinage se montre également en tous points efficace, progressif et endurant. Avec quatre disques assistés, c'est le moins, mais sa mission est

entièrement remplie. Un bon point encore pour les quatre phares à iode, en revanche les commandes de bord ne sont pas toutes éclairées, ce qui conduit à de désagréables tâtonnements.

En clair le cabriolet 504 présente la même facilité d'utilisation que n'importe quelle berline moderne de série, aussi à l'aise en ville que sur autoroute, montrant une efficacité réelle bien que sans tapage, à l'image de sa ligne et de la clientèle à laquelle il s'adressait. ♦

*Tous nos remerciements à Serge Panoff, président de l'Amicale 504 CC, M. Alix, dont nous n'avons pas retenu les photos de son cabriolet, Pascal Barron, à qui appartient le cabriolet gris de ces pages, Eric Lalandre, dont on aperçoit le cabriolet blanc en couverture, enfin à Vanessa et Jacques qui mettent la voiture en scène.*

**Rare cabriolet quatre places du marché européen, la 504 gagne à être utilisée décapotée, du fait d'un manque d'étanchéité provoquant des turbulences.**





# Au fil des ans

Continuant la tradition des "grands" cabriolets

**Peugeot, les coupés et cabriolets 504 sont les derniers de la lignée, mais aussi ceux qui ont eu la plus longue carrière : quatorze ans.**



**Sur le cabriolet, un habillage intérieur typique des années 70 : c'est cosu et bien fini, mais ce n'est pas du cuir...**

**Les feux arrière trapézoïdaux (utilisés aussi sur la Ligier JS 2 !) sont l'un des traits les plus originaux de la première génération de ces modèles, les gros blocs optiques des suivants leur enlevant un peu de personnalité.**

**P**résentée au Salon de Paris 1968, avec plusieurs mois de retard dus aux grèves du printemps, la berline 504 tire vers le haut la gamme Peugeot : par rapport à la 404 qui demeure au catalogue (sauf dans ses exécutions les plus luxueuses) pour plusieurs années encore, elle est à la fois plus chère, plus spacieuse, plus puissante et plus sophistiquée, avec un train arrière à roues indépendantes, une première pour la marque. Stylistiquement parlant, elle marque aussi un grand tournant : le dessin émane une fois encore des studios Pininfarina à Turin, mais autant la 404 était sage et classique, avec des réminiscences de Fiat ou d'Austin, autant la 504 est originale avec des flancs formant dièdre, des phares trapézoïdaux et un coffre tronqué, ce dernier trait beaucoup critiqué d'ailleurs. Si le cabriolet 404 (Voir *Rétroviseur* n° 51) est encore présent à ce Salon de Paris, sa fin de carrière proche ne fait aucun doute et l'on attend pour les mois qui viennent des dérivés nantis de la nouvelle mécanique 504. Ce sera chose faite pour le Salon de Genève en mars 1969, où Peugeot expose un coupé 504 blanc et un cabriolet 504 rouge vif. Dans la génération précédente, il y avait bien un "air de famille" entre la berline et le cabriolet, mais cette fois plus rien

n'est commun : le capot est plongeant, la calandre étroite, simplement décorée de trois barrettes horizontales et encore étirée par les doubles phares, les passages de roues accentués, la ligne de ceinture délicatement incurvée, enfin la jupe arrière légèrement en retrait s'orne d'audacieux feux obliques. Les commentaires sont très positifs, beaucoup jugeant cette silhouette plus "virile" que le modèle précédent : de fait, elle est plus trapue, à la fois plus courte et plus large. Par rapport à la berline 504, l'empattement a été réduit de 19 cm, mais la voie a gagné 5 cm à l'arrière ; la définition mécanique est celle de la plus puissante version de la berline, soit le moteur à injection indirecte de 103 ch SAE (97 ch DIN). Contrairement aux dérivés 404, le moteur à carburateur n'est pas proposé, non plus que la transmission automatique. Avec un rapport de pont plus "long" (couple conique 10 x 37 au lieu de 9 x 34), le nouveau coupé (ou le cabriolet, à très peu près) est un peu plus rapide que la berline 504 à injection : 175 km/h contre 168, selon les documents du constructeur. La comparaison avec les dérivés 404 est encore plus flatteuse, que ce soit en vitesse de pointe ou surtout en comportement routier, nettement amélioré par la nouvelle suspension et le freinage beaucoup plus moderne, avec des disques à l'avant comme à l'arrière. Pour autant, Peugeot se défend d'avoir voulu faire une voiture sportive, insistant plutôt dans son argumentation commerciale sur le confort et le raffinement, correspondant mieux aux aspirations de sa clientèle, plutôt bourgeoise pour ces modèles haut de gamme.

## Du luxe, mais pas trop...

Car ce sont des autos chères : 23 000 F de 1969 pour le cabriolet, 24 000 F pour le coupé (qui sera toujours le plus cher), alors qu'une berline 504 injection est tarifée 14 800 F et un cabriolet 204, 11 400 F seulement. A l'exception de la peinture métallisée, aucune option n'est proposée : d'aucuns regrettent l'absence d'un hard-top sur le cabriolet (il faudra attendre plusieurs années pour



504 PEUGEOT



L'habitacle très lumineux du coupé est bien mis en valeur dans cette ambiance estivale : notez la minceur de la calandre, encore accentuée par les doubles optiques, un trait que l'on retrouve sur certaines japonaises contemporaines.

Capoté, le cabriolet apparaît nettement plus sportif qu'il n'est en réalité, mais les passagers arrière sont à l'abri des regards indiscrets....

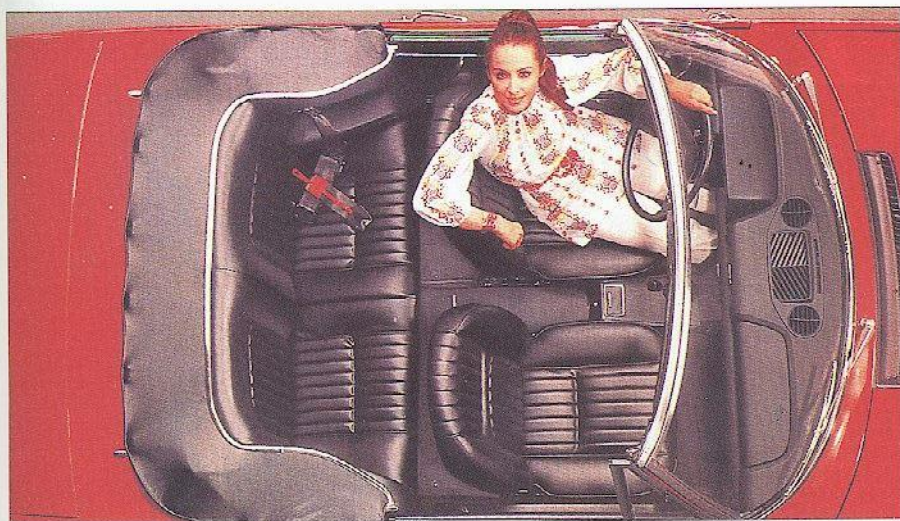


qu'un carrossier en prenne l'initiative), d'autres de ne pouvoir spécifier une sellerie en cuir comme sur la berline. Les acheteurs du cabriolet doivent se contenter d'un simili "Teplaine" noir, tandis que le coupé bénéficie d'un velours ras de bel aspect... quand il est bien entretenu. La so-

brété de la présentation, sans excès de chrome ni faux bois, est tout à fait dans la tradition Peugeot, mais l'équipement est de bon niveau et au goût du jour : lève-vitres électriques, sièges "anatomiques", contre-portes et planche de bord entièrement habillées, phares à iode, levier de vitesses

au plancher (pour la première fois sur une Peugeot moderne, à l'exception des ultimes cabriolets 404). Les commentaires de la presse d'époque sont plutôt élogieux question esthétique, confort ou comportement routier, mais les plus critiques regrettent que le moteur soit "de série" et que l'ambiance intérieure soit aussi triste. Elle n'évoluera pas cependant avant plusieurs années...

Les livraisons commencent dès la fin du printemps 1969, dès que la procédure de convoyage est en place : c'est Pininfarina, dont la griffe figure à l'intérieur comme à l'extérieur de l'auto, qui emboutit, assemble, peint et garnit entièrement les carrosseries à Turin, avant leur transfert à Sochaux pour le montage des organes mécaniques et les premiers tours de roue. Pour les millésimes qui vont suivre, les modifications sont prudentes, selon la règle "maison" : pratiquement rien de visible,



**Invitation au voyage dans un cabriolet 11 CV (millésime 1971) : c'est l'un des seuls cabriolets à quatre vraies places du marché dans la catégorie des "moyennes".**



Quand le lion rugit dans la brousse : pour des raisons d'homologation, la bourgeoise 504 V6 s'est muée en redoutable bête de rallye...



Le coffre est presque "familial", car la roue de secours est en dessous, mais le seuil est bien haut.

Au fil  
des ans

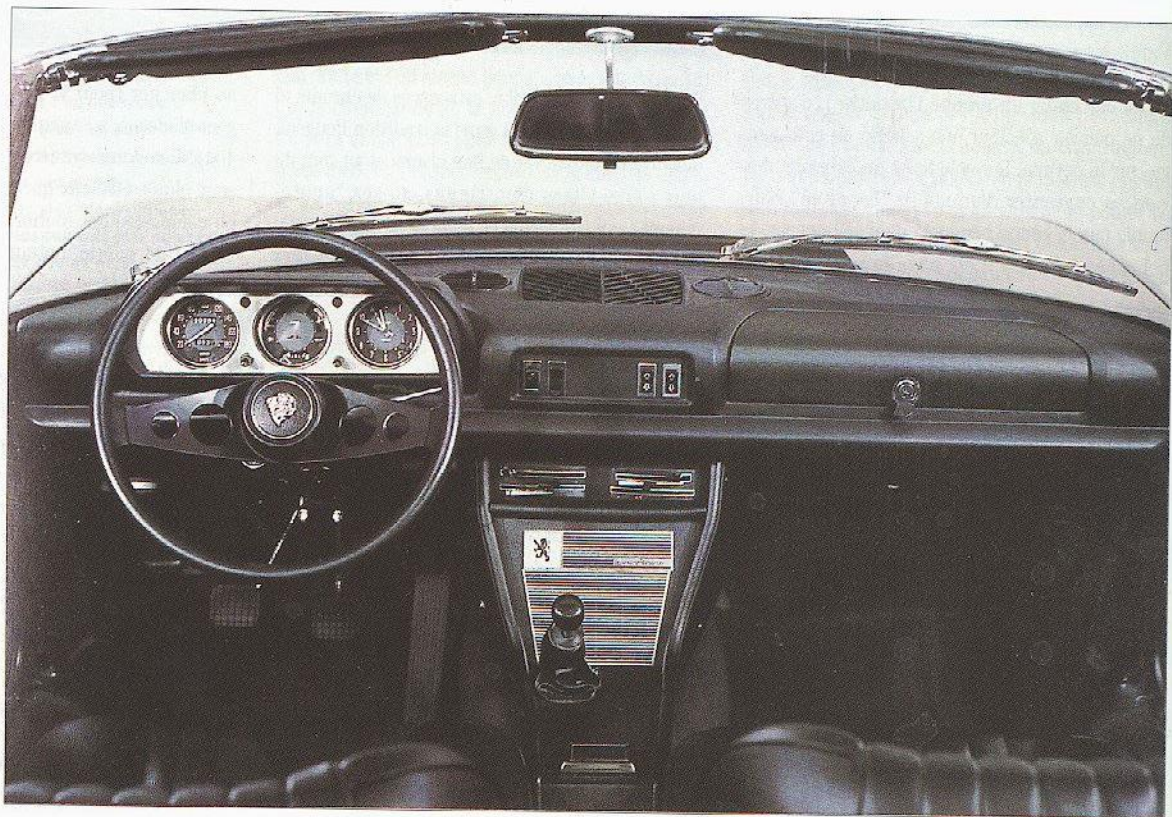
jusqu'à l'automne 1974 du moins, mais une évolution importante apparaît sous le capot après seulement deux saisons. Toute la gamme 504 pour le millésime 1971 passe en effet dans la catégorie "2 litres" par augmentation de l'alésage : les quelques chevaux supplémentaires permettent alors au coupé de frôler les 180 km/h. L'instrumentation est revue à cette occasion, la graduation maximale du tachymètre passant de 180 à 200 km/h, tandis qu'apparaît enfin un compte-tours. La boîte automatique ZF à trois rapports (avec un classique sélecteur P-R-N-3-2-1) au plancher est proposée peu après, sur le coupé comme sur le cabriolet ; dans le cas de ce dernier, l'option sera peu demandée, disparaissant même du tarif français dès l'été 1972 : il n'en sera produit en tout et pour tout que 292 exemplaires dans les deux générations !

### Impasse sur le "6"

En dépit d'un contexte économique défavorable — la crise pétrolière est passée par là, sans oublier la hausse des taxes en tout genre — un grand pas est franchi pour le millésime 1975, avec le passage aux 6 cylindres. Coupé et cabriolet 504 sont en effet, conjointement avec la grosse berline Volvo 264, les

premiers bénéficiaires du tout nouveau moteur V6 "PRV" étudié en commun par Peugeot, Renault et Volvo. Sortis avec plusieurs mois d'avance sur la Renault 30 TS et la Peugeot 604 SI, les modèles de prestige de Sochaux sont alors, avec 15 CV fiscaux, les plus grosses voitures françaises avec la Citroën SM au terme de sa carrière... Souvent critiqué par la suite pour son équilibrage imparfait et son manque de souplesse à bas régime, ce moteur V6 PRV est pourtant de conception moderne : tout aluminium, chemisé, il dispose d'un arbre à cames en tête (pour chaque banc de cylindres) entraîné par chaîne. Le système d'alimentation est original : alors que Volvo a retenu d'emblée l'injection, Peugeot (comme Renault) a choisi une carburation "compound" avec un simple corps (Solex 34 TBIA) fonctionnant seul à bas régime, secondé ensuite par un double corps (Solex 35 CEET). Cela se traduit par une augmentation appréciable de la puissance (150 ch SAE soit 136 ch DIN) et des performances, mais aussi de la consommation : Peugeot annonce 11,9 l à 120 km/h (normes DIN) mais aussi 16,4 l en cycle urbain... L'option automatique n'est plus disponible que sur le coupé, faisant désormais appel à un organe de fabrication General Motors Strasbourg, quant au confort de conduite, il est notablement amélioré par la présence en

Le tableau de bord des premières versions à moteur 10 CV est démuné de compte-tours, mais la montre est bien lisible pour le conducteur...



504 PEUGEOT



Traits caractéristiques de la seconde génération, à moteur V6 puis de nouveau à quatre cylindres : de grands phares, une calandre sans enjoliveur et des feux arrière d'une seule pièce. Les butoirs de pare-chocs ont aussi pris du volume.



série d'une assistance de direction et la sécurité par un double circuit de freinage. La présentation extérieure subit en même temps ses principales retouches, avec des phares et feux arrière d'une seule pièce, de même que la planche de bord ou les sièges avant, désormais munis d'appuis-tête et de ceintures à enrouleur, mais on ne trouve toujours pas de cuir sur la liste des options. Avec ces modèles, qui bénéficiaient auprès du public d'une image sérieuse et raffinée, Peugeot joue délibérément la carte du prestige, osant même dans sa brochure 1977 la référence au passé : «Le cabriolet 504 Peugeot est aujourd'hui le seul représentant français d'une élite automobile marquée par le souvenir des puissantes Hotchkiss et des somptueuses Delage. Il n'a rien à leur envier». Un peu présomptueux, certes, mais le fait est qu'il n'a guère de concurrence. Le prix élevé (54 000 F en 1976 pour le coupé, soit 8 000 F de plus qu'une berline 604 SL) et un budget d'utilisation non négligeable en freinent la diffusion, au point que le constructeur fait un pas en arrière à l'automne 1977, revenant à la motorisation 4 cylindres 2 litres, à peine modifiée par de nouveaux réglages, sur le cabriolet et le coupé. Le moteur V6 n'est plus alors disponible que sur le coupé, désormais équipé de l'injection électronique Bosch et accouplé, comme sur la 604 Ti, à une boîte mécanique à cinq rapports. Laquelle "boîte 5" sera étendue aux modèles 4 cylindres à partir du millésime 1980, qui voit également l'arrivée des très discutés pare-chocs en résine, teintés comme la carrosserie avec les couleurs métallisées, ou, pis encore, noirs avec les autres teintes (blanc, noir, rouge).



Le tableau de bord des modèles 1975-76 : le volant est inversé et le compte-tours est gradué jusqu'à 8 000 tr/mn, performances du V6 obligent...

de 35 000 exemplaires, dont 75 % de coupés (pour les 404, la proportion n'était que de 40 %), diffusés surtout en France et dans les pays voisins : aucune version "USA" ou à conduite à droite n'apparaît dans la nomenclature Peugeot, bien que quelques cabriolets (une vingtaine ?) aient été convertis en Angleterre. La relève a bien été étudiée au sein de

la gamme 505, avec deux prototypes de coupés et deux de cabriolets (ces derniers mis au point par le spécialiste américain Cars & Concept, équipés aux normes locales) qui dorment aujourd'hui dans les réserves du musée de Sochaux, mais le prix de revient élevé les rendant difficilement concurrentiels ce projet n'aura aucune suite, et il faudra attendre 1994 pour retrouver un "vrai" cabriolet sans arceau sous la griffe du lion.

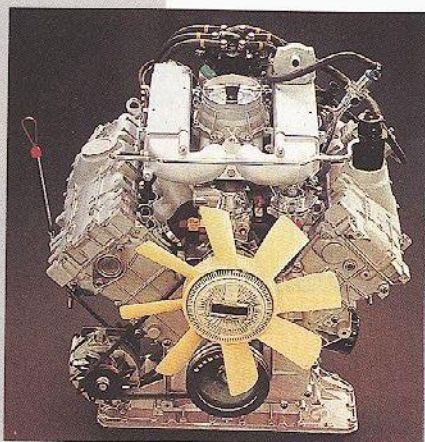
Cette sellerie en velours ras, bleue, beige rosé ou fauve, est de rigueur sur les coupés jusqu'au millésime 1979 inclus.



Pour les deux dernières saisons, égayées par un nouveau tableau de bord plus "sport" sur fond bois, la publicité Peugeot ne daigne plus parler de 504, gamme alors limitée aux versions basiques ou utilitaires, mais de "coupés et cabriolet Pininfarina". La production s'arrête en mai 1983 : il en est sorti près

### Du salon à la piste

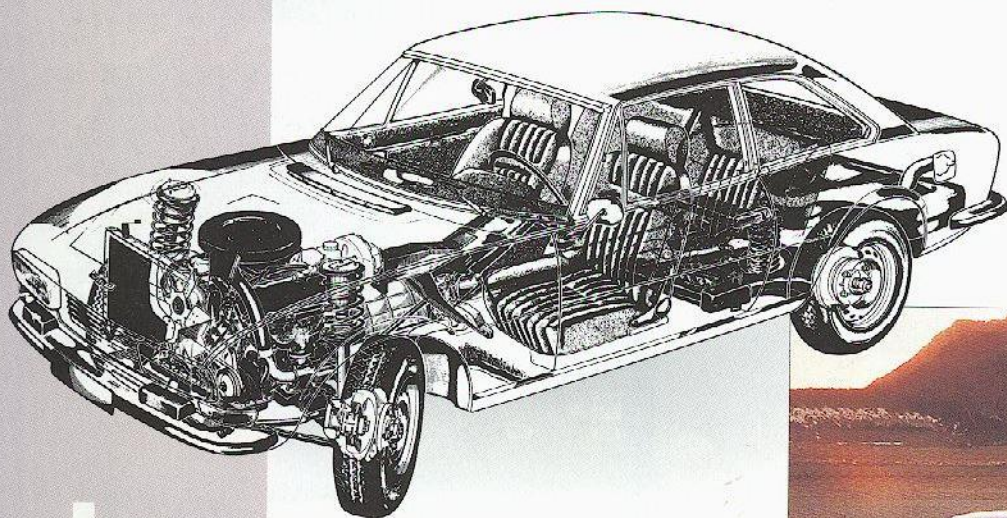
La clientèle de ces autos étant par essence sage et discrète, elle était peu sensible aux tentations du "tuning", sauf dans le domaine de l'occasion... On a donc peu vu d'adaptations hors-série, à l'exception de selleries en cuir (jamais cataloguées par Peugeot) ou du montage d'un hard-top sur le cabriolet, proposé par MDC (Marc de Coninck) ou STI (Théry). La ligne a très peu évolué en quatorze ans, mais une troisième forme de carrosserie aurait pu avoir sa chance : Pininfarina a en effet présenté au Salon de Paris 1971 (puis au Salon de Genève



Au fil  
des ans

1972) un élégant et très lumineux "break de chasse" baptisé Riviera, rival potentiel des Volvo 1800 ES, Reliant Scimitar GTE ou Lancia Beta HPE, mais la direction Peugeot n'y a pas cru, et ce prototype (aujourd'hui vendu) est resté unique. C'est paradoxalement la compétition, ce qui n'était certes pas sa vocation première, qui verra la plus surprenante évolution du coupé 504. Fortement implanté sur le continent africain, Peugeot a déjà un beau palmarès en rallyes sur piste avec les berlines 404 puis 504 quand la décision est prise de constituer une équipe d'usine et d'homologuer

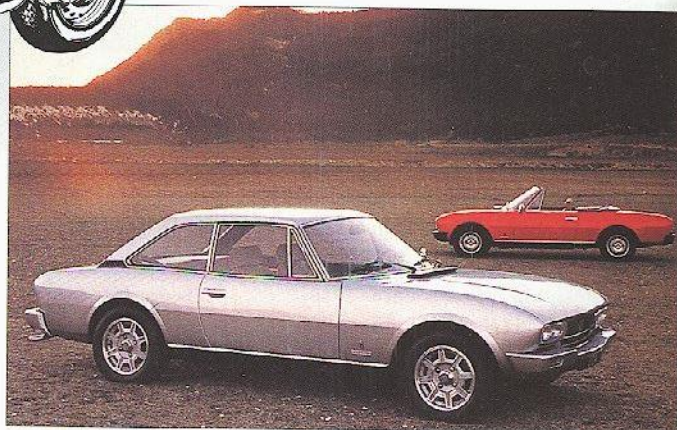
le V6 en Groupe 4. Dès 1976, l'équipage Makkinen/Liddon s'adjuge la première place du difficile Rallye du Bandama en Côte-d'Ivoire, performance réitérée en 1978 par Nicolas et Gamet, alors que Nicolas associé cette fois à Lefebvre a déjà remporté cette même année le Safari Rally au Kenya. Le moins connu Safari Zaïre a vu trois fois de suite la victoire d'Ambrosino sur coupé 504 V6 (en 1980, 1981 et 1982). Ces coupés 504 préparés à Sochaux ont été sérieusement renforcés et affûtés : leur moteur alimenté par deux gros carburateurs Weber développe jusqu'à 240 ch à 7 500 tours et leur transmission au rapport final plus court bénéficie d'un différentiel autobloquant. ♦



En haut à gauche, le V6 "PRV" dans sa seconde version, équipée de l'injection électronique et, ci-contre, la vue "fantôme" d'un coupé V6 à carburateurs, sur laquelle on distingue les imposants Mc Pherson.

A partir de 1980, les pare-chocs en résine ont quelque peu empâté le dessin original, surtout en noir (sur les peintures non métallisées). Les jantes en alliage identifient un coupé V6 Ti.

Quelle que soit leur cylindrée, les modèles 1982 et 1983 bénéficient d'un tableau de bord beaucoup plus riche. Le volant est revenu à sa position initiale sous un protège-moyeu élargi, et le levier de vitesses rappelle que le haut de gamme Peugeot s'appelle désormais 505 ou 604...



504 PEUGEOT

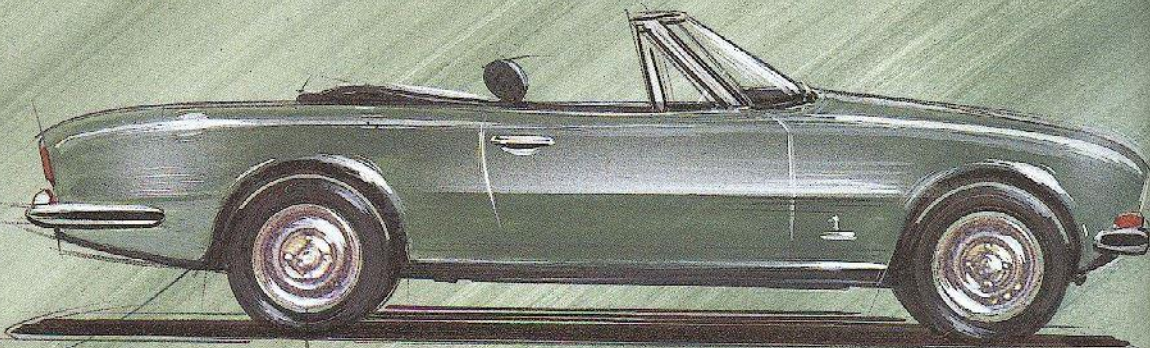
## LES DIFFERENTS TYPES DE CABRIOLETS

TYPE	504 B 02	504 B 12 (2 litres)	504 B 12 (2 litres)	504 B 14 (automatique)	504 B 14 (autom. export)	504 B 31 (V 6)
MILLESIMES	69 - 70	71 à 74	78 à 83	71 - 72	78 à 83	75 à 77
Puissance fiscale française	10 CV	11 CV	11 CV	11 CV	(11 CV)	15 CV
MOTEUR	4 cylindres en ligne, soupapes en tête, 1 AC central, vilebrequin 5 paliers, culasse aluminium					6 cyl. en V, 1 ACT
Type du moteur	XM-KF6 puis KF5	XN2	XN2	XN2	XN2	ZM
Alésage x course (mm)	84 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 73
Cylindrée (cm³)	1 796	1 971	1 971	1 971	1 971	2 664
Taux de compression	8,35 : 1	8,35 : 1	8,80 : 1	8,35 : 1	8,80 : 1	8,65 : 1
Alimentation	injection	injection	injection	injection	injection	2 carbur. (1 SC + 1 DC)
Puissance maximale (ch DIN)	97 à 5 500 tr/mn	104 à 5 200 tr/mn	106 à 5 200 tr/mn	104 à 5 200 tr/mn	106 à 5 200 tr/mn	136 à 5 750 tr/mn
Couple maximum (m.kg DIN)	14,6 à 3 000 tr/mn	16,8 à 3 000 tr/mn	17,2 à 3 000 tr/mn	16,8 à 3 000 tr/mn	17,2 à 3 000 tr/mn	21,1 à 3 500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES	4 rapports	4 rapports	4 puis 5 rapports	autom. 3 rapports	autom. 3 rapports	4 rapports
Type de la boîte	BA7	BA7	BA7 puis BA10/5	3 HP 12 (ZF)	3 HP 22 (ZF)	BA10
Couple conique	10 x 37	10 x 37	10 x 37 puis 9 x 37	10 x 37	10 x 37	10 x 37
DIRECTION	non assistée	non assistée	assistée	non assistée	assistée	assistée
SUSPENSION	4 roues indépendantes, McPherson à l'AV, bras tirés obliques à l'AR, ressorts hélicoïdaux, barres anti-dévers AV et AR					
FREINAGE	à disques (Girling) sur les 4 roues, avec servo à dépression sur toutes les versions					
Circuit hydraulique	simple	simple	double	simple	double	double
PNEUMATIQUES	175 x 14	175 x 14	175 x 14	175 x 14	175 x 14	190/65 HR 14
POIDS A VIDE (kg)	1 220	1 220	1 235	1 220	1 235	1 270
VITESSE MAXI (km/h)	175	179	179	170	170	186
NOMBRE D'EXEMPLAIRES	toutes versions à moteur 4 cylindres confondues : 7 803					974

## LES DIFFERENTS TYPES DE COUPÉS

TYPES	504 C 02	504 C 12 (2 litres)	504 C 12 (2 litres)	504 C 14 (autom.)	504 C 14 (autom.)	504 C 31 (V6)	504 C 33 (V6 autom.)	504 C 32 (V6 TI)
MILLESIMES	69 - 70	71 à 74	78 à 83	71 à 74	78 à 83	75 à 77	75 à 77	78 à 83
Puissance fiscale	10 CV	11 CV	11 CV	11 CV	11 CV	15 CV	15 CV	15 CV
MOTEUR	4 cylindres en ligne, soupapes en tête, 1 AC central, vilebrequin 5 paliers					6 cylindres en V, 2 x 1 ACT, vilebrequin 4 paliers		
Type du moteur	XM-KF6/KF5	XN2	XN2	XN2	XN2	ZM	ZM	ZMJ
Alésage x course (mm)	84 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 81	88 x 73	88 x 73	88 x 73
Cylindrée (cm³)	1 796	1 971	1 971	1 971	1 971	2 664	2 664	2 664
Taux de compression	8,35 : 1	8,35 : 1	8,80 : 1	8,35 : 1	8,80 : 1	8,65 : 1	8,65 : 1	8,65 : 1
Alimentation	injection	injection	injection	injection	injection	2 carbur. (V6)	2 carbur. (V6)	K-Jetronic
Puissance maxi (ch DIN)	97 à 5 500 tr/mn	104 à 5 200 tr/mn	106 à 5 200 tr/mn	104 à 5 200 tr/mn	106 à 5 200 tr/mn	136 à 5 750 tr/mn	136 à 5 750 tr/mn	144 à 5 500 tr/mn
Couple maxi (m.kg DIN)	14,6 à 3 000 tr/mn	16,8 à 3 000 tr/mn	17,2 à 3 000 tr/mn	16,8 à 3 000 tr/mn	17,2 à 3 000 tr/mn	21,1 à 3 500 tr/mn	21,1 à 3 500 tr/mn	22,2 à 3 000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES	4 rapports	4 rapports	4 puis 5 rapports	aut. 3 rapports	aut. 3 rapports	4 rapports	aut. 3 rapports	5 rapports
Type de la boîte	BA7	BA7	BA7 puis BA10/5	3 HP 12 (ZF)	3 HP 22 (ZF)	BA10	407 (GM)	BA10/5
Couple conique	10 x 37	10 x 37	10 x 37 puis 9 x 37	10 x 37	10 x 37	10 x 37	10 x 37	9 x 34 puis 10 x 37
DIRECTION	non assistée	non assistée	assistée	non assistée	assistée	assistée	assistée	assistée
SUSPENSION	4 roues indépendantes, McPherson à l'AV, bras tirés obliques à l'AR, ressorts hélicoïdaux, barres anti-dévers AV et AR							
FREINAGE	à disques (Girling) sur les 4 roues, avec servo à dépression sur toutes les versions, disques AV ventilés sur les V6							
Circuit hydraulique	simple	simple	double	simple	double	double	double	double
PNEUMATIQUES	175 x 14	175 x 14	175 x 14	175 x 14	175 x 14	190/65 HR 14	190/65 HR 14	190/65 HR 14
POIDS A VIDE (kg)	1 220	1 220	1 250	1 220	1 260	1 300	1 300	1 295
VITESSE MAXI (km/h)	175	179	179	170	170	186	182	189
NOMBRE D'UNITÉS	toutes versions à moteur 4 cylindres confondues : 20 547					ensemble : 4 472		1 457

# Reconnaissez-les :



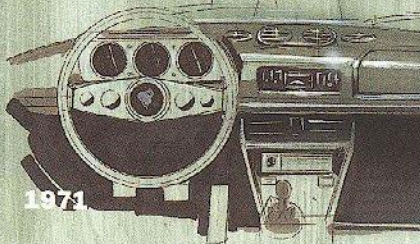
En coupé ou en cabriolet, présentés simultanément, la 504 a connu trois visages successifs : quatre phares séparés et butoirs de pare-chocs carrés jusqu'en 1974 (ci-contre), phares à double optique sous verre unique et butoirs allongés de 1975 à 1979 (ci-dessous), enfin pare-chocs en résine teintée, couleur de la caisse sur les peintures métallisées, noir mat sur les autres (en bas à gauche).



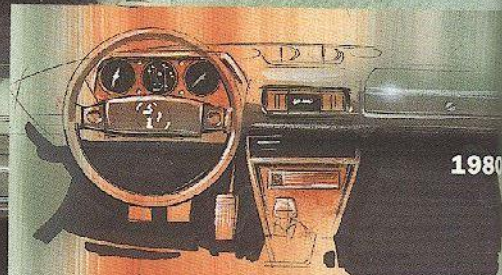
La planche de bord a peu évolué : montre devant le conducteur et pas de compte-tours en 1969, montre rectangulaire au centre et plus de languette au couvercle de boîte à gants dès 70, large moyeu de volant en mousse en 78, accélérateur suspendu en 79, décor bois en 80... Tableau de 5 compteurs et console sans chrome en 82-83.



1969



1971



1980



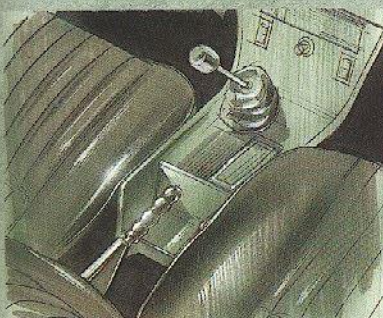
1982

PEUGEOT 504 CC

Illustrations : Pierre ABEL



L'arrière a suivi l'évolution du masque avant : feux à barrettes inclinées et butoirs carrés jusqu'en 1974 (ci-dessus), feux monoblocs et butoirs allongés de 1975 à 1979 (ci-contre), enfin pare-chocs en résine.



A partir du millésime 1972, le frein à main est situé entre les sièges. Il était auparavant sous la planche de bord, à main gauche.



Des poignées de portes encastrées (à gauche) accompagnent l'adoption des grands phares oblongs en 1975.



**1969**

**N° de série : inférieur à 1065000\***

Coupé ou cabriolet avec moteur 1.8 l (10 CV), uniquement livrables avec injection et boîte mécanique 4 vitesses. Calandre 4 phares, feux AR en 3 éléments obliques (+ catadioptré) sur platine chromée. Tableau de bord 3 cadrans ronds (dont une montre) sur platine grise, volant 2 branches ajourées. Sellerie simili "Teplaine" noir sur cabriolet, velours beige rosé ou bleu ciel sur coupé, plancher moquette sur coupé, tapis caoutchouté sur cabriolet.

**1970**

**N° de série : compris entre 1065508 et 1173285\***

Suppression des petits feux de stationnement sur les ailes avant.

**1971**

**N° de série : supérieur à 1178001\***

Moteur 2 litres (11 CV), boîte automatique en option. Compte-tours incorporé au tableau, tachymètre 200 km/h, platine fond noir, montre rectangulaire au centre de la planche de bord.

**1972**

**N° de série : supérieur à 1322001\***

Console sans grille haut-parleur, frein à main entre les sièges, dégivrage lunette arrière sur coupé.

**1973**

**N° de série : supérieur à 1489001\***

Sellerie Teplaine beige "gazelle" disponible sur cabriolet ou coupé.

**1974**

**N° de série : supérieur à 1697001\***

Pas de modifications visibles.

**1975**

**N° de série : supérieur à 1889701\***

Uniquement avec moteur V6 à 2 carburateurs, boîte automatique disponible sur coupé seulement. Monogramme V6 sur le couvercle de malle, écusson et plaquette Pininfarina sur les ailes AV. Grands phares oblongs, calandre sans barrettes rapportées, feux AR monobloc, butoirs de pare-chocs larges.

Poignées extérieures de portes encastrées. Ceintures AV à enrouleur. Glaces teintées (vertes) en option sur coupé. Déflecteurs orientables par molette. Aérateurs ronds au-dessus de la planche de bord, instruments sur platine grise, tachymètre 220 km/h. Plancher moquette sur cabriolet aussi. Sièges avant avec appui-tête.

**1976**

**N° de série : supérieur à 2142001\***

Roue de secours sous plancher avec accès extérieur, réservoir essence déplacé.

**1977**

**N° de série : compris entre 2400001 et 2695562\***

(précédé de l'indice "7" sur la plaque constructeur)

Commandes éclairage, essuie-glace et lave-glace groupées sur le même levier. Glaces teintées de série sur coupé.

**1978**

**N° de série : supérieur à 2698501\***

(précédé de l'indice "8" sur la plaque constructeur)

Retour du moteur 4 cylindres 11 CV sur coupé et cabriolet, avec direction assistée. Nouveau volant avec grosse platine centrale. Partie centrale des contre-portes assortie à la sellerie. Moteur V6 disponible sur coupé seulement, avec injection électronique, boîte 5 vitesses, jantes TRX (en tôle) et monogramme "V6TI" à l'arrière gauche.

**1979**

**N° de série : supérieur à 3000001\***

(précédé de l'indice "9" sur la plaque constructeur)

Pédale d'accélérateur suspendue (au lieu de "planchette"). Ceintures aux places AR. Réglage des sièges AV par barre transversale.

**1980**

**N° de série : supérieur à 3290001\***

(précédé de l'indice "A" sur la plaque constructeur)

Boîte 5 vitesses sur versions 4 cylindres. Pare-chocs en résine (couleur caisse pour les teintes métallisées, noirs pour les autres), avec clignotants encastrés à l'avant. Calandre noire avec barrettes inférieure et supérieure chromée. Grille d'auvent noire. Capot AV sans monogramme "504". Nouveau monogramme "PEUGEOT" sur socle noir à l'arrière gauche, motif "V6TI" déplacé à droite sur coupé 6 cylindres. Glaces teintées "bronze". Décor bois sur tableau de bord et console. Montre digitale. Sellerie velours "petits points" sur coupés.

**1981**

**N° de série : supérieur à 3480001\***

(précédé de l'indice "B" sur la plaque constructeur)

Pommeau de levier de vitesses plat, semblable à celui des premières 505. Jantes alliage léger Amil de série sur coupé V6 Ti.

**1982**

**N° de série : supérieur à 3610001\***

(précédé de l'indice "C" sur la plaque constructeur)

Nouveau tableau de bord 5 cadrans, montre au plafonnier, console sans plaquette chromée.

**1983**

**N° de série : supérieur à 3755001\***

(précédé de l'indice "D" sur la plaque constructeur)

Pas de modifications apparentes.

**DERNIERS NUMÉROS PRODUITS :**

3776884 (504B14, cabriolet auto.)

3804898 (504C14, coupé 11 CV auto.)

3831603 (504C32, coupé V6 Ti)

3836310 (504B12, cabriolet 11 CV)

3836845 (504C12, coupé 11 CV méca.)

\* Les séquences de numérotation sont communes à tous les modèles 504.



# Sur votre étagère

Salués en leur temps, les coupés et cabriolets

504 eurent un succès relatif en miniature.

Par Marc AUMONIER  
Photos Yvon BOTCAZOU



Le cabriolet 504 V6 de Verem reprend le moule Solido.



Ci-dessus, les deux coupés Solido, en décoration "Rallye du Bandana" et en version civile.

Regardez, mais ne touchez pas : le cabriolet 504 Dinky atteint aujourd'hui des cotes faramineuses.

**D**inky Toys a sorti une des plus belles reproductions du cabriolet de la première série, avec la calandre à quatre phares et les petits feux arrière disposés en biais. Il s'agit d'ailleurs du premier modèle doté par Dinky Toys France d'une direction fonctionnelle. Plutôt rare, ce modèle est maintenant fort convoité et sa

cote s'en ressent, à tel point que des modèles (neufs en boîte, certes) ont atteint jusqu'à 2 000 F en vente aux enchères !

Beaucoup plus récent et abordable, le coupé V6 de Solido est sorti en 1980, en deux versions (civile et Rallye du Bandama 1978), qui sont toujours au catalogue. A

noter également une version "Bandama" à la décoration voyante, présentée en 1984. Seul défaut, la calandre et les phares sont très décevants. Ce coupé a également été produit sous le label de la marque-sœur Verem, qui s'est aussi chargée de compléter la gamme avec un cabriolet (en résine au lieu de métal). A la lecture du tableau, vous observerez que toutes les reproductions de la 504 se sont faites à l'échelle de 1/43° et que la 3° série aux gros pare-chocs n'a intéressé personne, pas plus que le beau prototype de break de chasse "Riviera" de Pininfarina, qui devrait pourtant être aisément réalisable à partir d'une base Solido ! ♦

MARQUE	MODÈLE	RÉF.	ECHELLE	MATIÈRE	COMMENTAIRES
Dinky France	cabriolet	1423	1/43°	métal	hors de prix !
Gamma models	coupé Rallye	GMK 42	1/43°	résine	kit
Heco Modèles	coupé 1969 cabriolet 1969	54 65	1/43° "	résine "	kits (épuisés) "
Polistil	coupé V6	EL 51	1/43°	métal	rare
Solido	coupé V6	1055	1/43°	métal	civile et Rallye
Verem	coupé V6 cabriolet V6	2008	1/43° 1/43°	métal résine	reprise moule Solido

Tous nos remerciements à Marc Georges pour ses informations complémentaires.

## POUR COMPLÉTER VOTRE ÉTAGÈRE...

... Nos lecteurs viennent à la rescousse ; qu'ils en soient remerciés ! En ce qui concerne les Aronde P60 (octobre 1995), Anthony Martin signale que le modèle espagnol à grande échelle est une Paya : « C'est une Monaco 62 et sur la boîte, un modèle 4 portes est représenté avec mention "Simca Elysée" !! ». Daniel Rémy, de La Salvetat-St-Gilles, précise qu'elle possède un moteur à friction, une ligne assez juste malgré des coloris fantaisistes. Dans la production récente, Pascal Meurant, cite MOG Modèles (résine, 1/43°), avec plusieurs versions : Etoile 6, Elysée P60, Monaco, Ranch, Grand Large et Monthéry 59. Ces modèles semblent épuisés.

Du côté des Karmann-Chia (janvier 1996), nous lançons un avis de recherche pour les type 34. Laurent Bletry signale la Corgi Toys au 1/43°. Eric Montfort a recensé plusieurs type 14 : Rex, Bandai

et New Toy au 1/16°, Diapet au 1/40° et au 1/87°, Eko, Fischer (types 14 et 34) et I.M.U (coupé et cabriolet, réf. 1201). Franck Boutier signale que les type 34 de Praliné sont « encore plus difficiles à trouver que les vraies », et pour ces dernières, il indique le "VW type 34 Karmann Chia registry" basé aux Etats-Unis. Le représentant français est Wilfrid Docquois, 2, rue de la Meunerie, 95720 Le Mesnil-Aubry.

Enfin, pour les Traction 15 Six, Thierry Angevin cite les modèles à l'échelle 1/87° de Brekina, déclinés en plusieurs versions et couleurs et Marc Georges a regretté les lacunes de la liste, d'autant que "L'encyclopédie des jouets et miniatures Citroën" de Marc Hermans et Fabien Sabatès est parue aux éditions... Rétrovisseur ! Alors, mentionnons les modèles de Burago, Devos, Heco, Matchbox, Metz Miniatures, Mira ou STL...

PEUGEOT 504 CC