



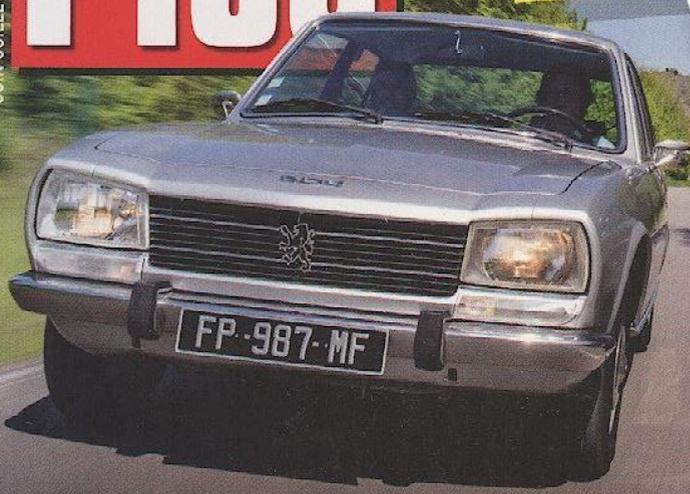
AUTO Classiques

PLUS

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

PEUGEOT 504 GLD VS MERCEDES 220 D



PIONNIERS DU DIESEL

À L'ESSAI > AC Bristol > Alfa Romeo Alfetta > Renault Celtaquatre > Talbot Samba



UNE SEMAINE EN...
RENAULT ESTAFETTE

DOSSIERS
ANNIVERSAIRES

50 ans Un coupé MATRA BAGHEERA pour 3

70 ans PANHARD DYNA Z Visionnaire!



LES MUSÉES
AUTOMOBILES

À VOIR CET ÉTÉ

EN FRANCE...
ET EN EUROPE!



L 15147 - 67 - F: 4,50 € - RD



BEL: 4,80€ - ESP: 4,80€ - GR: 4,80€ - DOMS: 4,80€ - ITA: 4,80€ - LUX: 4,80€ - PORTCONT: 4,80€ - CAN: 6,95€ - MAR: 5,20€ - TOMS: 6,90€ - CH: 6,95€ - TUN: 130 TU.

+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...



PHOTOS: FLOUHAM BROUET

FI OUL SENTIMENTAL



OLIVIER BERNIS

Je vais vous faire un aveu : j'ai le carton rose en poche depuis 1980 et, en plus de 40 ans de conduite, j'ai toujours refusé de m'acheter un diesel, fût-il neuf ou d'occasion. Parce que je détestais la fumée noire à l'échappement, et encore plus les faibles performances et les vibrations insupportables des diesels de l'époque. Parce que je n'aimais pas me graisser les chaussures dans des flaques immondes, et la main à chaque plein à la station-service. Mais d'abord par idéologie et par passion ! Nostalgique de mes premiers tours de roues au volant des R4 et R5 (qui ne roulaient qu'à l'essence), je n'ai jamais cédé à la mode du mazout, même pendant les glorieuses décennies 1990

à 2010 où l'État français encourageait pourtant l'achat de diesels en détaxant fortement le gazole vendu beaucoup moins cher que le super.

Alors, lorsque mes deux fidèles lieutenants, Jérôme et Pierre-Louis, sont venus me proposer, pour ce numéro d'*Auto Plus Classiques*, un match entre une Peugeot 504 GLD et une Mercedes 220 D, j'ai failli m'étouffer et tomber de ma chaise. « Des diesels ? Vous êtes devenus fous, je ne suis pas certain que ça branche nos mordus de lecteurs ! » Comme il paraît qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis, j'ai bien écouté tous leurs arguments et j'ai fini par céder. À l'arrivée, même si j'ai du mal à croire, comme eux, en l'avenir du diesel sur le marché de la collection, ils avaient raison : ce match franco-allemand entre deux vedettes mazout des années 70, que personne n'avait osé faire avant nous, ne manque pas d'allure ! Et a le mérite d'ouvrir un débat passionnant entre les pro et les antidiesels.



VOTRE PROCHAIN NUMÉRO
D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE
LE JEUDI 10 AOÛT 2023



Le bruit

1972

A PARTIR
DE 4500 €



Mercedes W115 220 D - Peugeot 504 GLD

Accusé de tous les maux de la planète, bruyant, malodorant voire polluant, le diesel a pourtant fait le bonheur de milliers d'automobilistes, du VRP au chauffeur de taxi en passant par l'artisan et le chargé de famille. Souvent avec une étoile ou un lion en bonne place sur le capot, Mercedes et Peugeot étant les leaders incontestés en la matière...

Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle - Photos : Florian Grout et Yann Lefebvre



et l'odeur

1977

A PARTIR
DE 4000 €



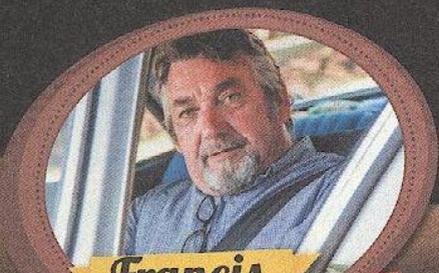
Lorsque Rudolph Diesel développe un moteur dans lequel la combustion est provoquée par une compression très élevée, il ne s' imagine sans doute pas à quel point il va marquer l'histoire de l'automobile. D'abord cantonné à des engins utilitaires de grande taille, le diesel va peu à peu être installé dans des véhicules de dimensions plus modestes. Après quelques tentatives dans les années 30, il devient disponible en grande série sur des automobiles après la Seconde Guerre mondiale. Mercedes dégage le premier avec la 170 D, suivi quelques années plus tard par Peugeot avec la 403 et son moteur Indenor. Des autos appréciées des taxis qui vont ensuite séduire une clientèle plus large. Lorsque les W115 et 504 apparaissent en 1968, leurs géniteurs ne sont donc pas à leur coup

d'essai en la matière. Chacun va d'ailleurs offrir un large choix de moteurs diesels à leurs berlines. Chez Mercedes, les 200 et 220 D, de respectivement 55 et 60 ch DIN, sont rejointes dès 1973 par une 240 D offrant 65 ch DIN, suivie l'année suivante par une version 3.0 mue par un 5-cylindres de 80 ch. Chez Peugeot, il faut attendre 1970 pour voir arriver un diesel au catalogue, utilisant un 1.9 de 56 ch ou un 2.1 de 65 ch. Ce dernier est relégué au second plan par un 2.3 de 70 ch pour le millésime 77 (les versions mues par le 1.9 récupèrent un peu plus tard le 2.1). Mais alors que la fin de la décennie voit l'arrêt de commercialisation des deux berlines, elles vont continuer de rouler encore et encore, profitant d'une fiabilité exceptionnelle, et légendaire. Revers de la médaille, elles ont souvent

été usées jusqu'à la corde, et les beaux exemplaires sont aujourd'hui très rares...

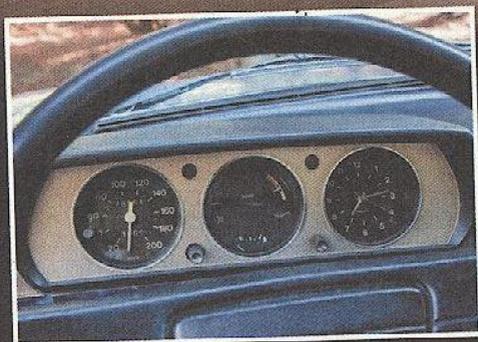
Journalistes atmosphériques

Mous, fumants et particulièrement longs à se mettre en mouvement, nos deux... journalistes sont à l'image de leurs montures, diront les mauvaises langues. Mais chacun d'eux n'a pas ménagé sa peine pour dégouter un bel exemplaire de son modèle favori. Pierre-Louis, qui a désormais la tête dans les étoiles, a déniché une superbe 220 D de 1972, qui possède encore les charmants déflecteurs de vitres de « phase 1 ». Jérôme, qui a mangé du lion, a de son côté trouvé une 504 GLD affichant moins de 80 000 km. Deux raretés donc qui vont tenter avec nous de réhabiliter les poêles à mazout...



Francis,
le propriétaire

Après avoir vendu à regret ma Peugeot 404 automatique, je suis tombé sur cette rare 504 GLD, très peu kilométrée. Impossible de passer à côté, d'autant que je ne roule qu'en ancienne. J'ai donc besoin d'autos capables de rouler au quotidien sans problème. Il n'a fallu qu'une peinture complète pour lui redonner son éclat d'antan, car la mécanique comme l'intérieur sont tels que sortis d'usine. Un vrai bonheur à rouler!



Les «trois horloges», apparues en milieu de carrière de la 404, ont été conservées. Et sur un diesel, comme sur les bas de gamme, le compte-tours laisse sa place à une montre.



Malin, les appuis-tête s'escamotent totalement dans le dossier. Quand personne n'est à la place du passager, ceux qui voyagent à l'arrière ont ainsi une vue dégagée.

PEUGEOT 504 GLD

Un certain ramage

Je dois être honnête: le diesel, ce n'est pas mon truc! La raison est toute simple: je n'ai pas été élevé au claquement sourd et discourtois du moteur à allumage par compression d'un certain Rudolph Diesel, mais plutôt à la douce mélodie, quoique bien trop souvent silencieuse, d'un fragile 6-cylindres Rover à allumage commandé d'Étienne Lenoir. Mais me replonger à l'époque de l'avènement du diesel sur les voitures de tourisme, quand elles faisaient figure d'épouvantail, m'intrigue. Et puis, quand il s'agit d'humilier Pierre-Louis, je réponds présent, et plutôt deux fois qu'une. D'autant que, cette fois, il a choisi un des antédiluviens chars d'assaut de la marque à l'étoile, auquel je vais opposer une très moderne 504. Le match est joué d'avance.

Un écrivain à sa mesure

Déjà, question ligne, avouez-le, il n'y a pas photo. Avec ses grands feux, sa calandre en plastique et son originale cassure à la poupe, la Peugeot semble avoir une longueur d'avance. À l'intérieur, c'est encore plus flagrant. Pas de bois ni de cerclages chromés, mais du plastique, à peine décoré d'aluminium. D'aucuns diraient que l'esprit vintage manque à l'appel. Mais quand on veut rouler loin et longtemps, on sacrifie volontiers un peu

de charme pour du pratique. Car c'est bien là le but d'une grande berline abreuvée au mazout: avaler les kilomètres. Et dans la 504, on ne les voit pas défilier. Les sièges sont moelleux et confortables. La suspension seconde parfaitement l'assise ouatée en filtrant agréablement les défauts de la route, tout en conservant un cap impeccable, même sur les asphaltes les plus difficiles. La tenue de route est d'ail-

leurs excellente pour l'époque et encore très bonne aujourd'hui. La direction est précise, le roulis suffisamment maîtrisé, et il n'y a guère qu'une chaussée humide et un excès d'optimisme qui peuvent venir à bout du train arrière. À rythme de sénateur, tout est douceur. Même le moteur sait se faire discret. Je m'attendais à une mécanique fumante et claquante, mais il n'en est rien. Les seules nuisances sonores et émanations nauséabondes ne viennent que de Pierre-Louis, à moins qu'il ne s'agisse de son blindé

allemand. Précisons que le compteur de la française affiche moins de 80 000 km, distance certifiée par son propriétaire, soit au minimum 4 fois moins que le taxi munichois. Autant dire que cette 504, qui d'ordinaire commence à fatiguer à l'approche du million de kilomètres, est à peine rodée! D'ailleurs, même le préchauffage n'est pas un problème. Là encore, j'étais plein d'a priori, prêt à »



Jérôme

↓ *Beaucoup de noir et un peu d'alu et de chrome. Pas totalement vintage, mais pratique et fonctionnel. La planche de bord moderne n'est pas la plus dépayssante, mais elle possède tout de même un soupçon de charme, avec ses commandes de chauffage à tirette et sa clé de contact à gauche.*



En 1977, la calandre devient quasi intégralement noire et son logo n'est plus plein et doré, mais seulement cerclé de gris.



ESSAI Peugeot 504 GLD / Mercedes 220 D

» passer plusieurs minutes à tenir la clé en position intermédiaire, fébrile, les yeux rivés sur le voyant orange dédié, à froid, comme à chaud. Mais après quelques tours de roues, cette étape n'est qu'une formalité. Le démarrage est immédiat, comme avec n'importe quel HDI moderne. Ce qui n'est pas le cas pour les barbus au crâne chauve qui roulent en Panzer.

La même en mieux

À l'usage, peu de choses différencient cette GLD d'une classique GL. Elle offre même quelques avantages. Pas besoin de jouer avec le starter à froid, ni l'accélérateur à chaud, pour lancer le moteur et s'affranchir des caprices d'un carburateur. Un coup de clé et le moteur s'ébroue dans la seconde. Pas besoin non plus de jouer des gaz pour s'élaner, sur le plat comme en côte. Un simple lâcher d'embrayage suffit à faire décoller la vieille carcasse de la 504. Et quel couple! Dès les premiers tours du moteur, la grosse berline jouit d'un allant que nombre d'autos à essence de cette époque lui envient. Car depuis 1977, la 504 diesel troque son 2.1 contre un gros 2.3. Ce ne sont pas les Américains qui me contrediront, mais une grosse cylindrée a du bon, en essence comme en diesel. Je comprends ainsi mieux pourquoi la poupe est affublée d'un attelage. La 504 ainsi motorisée, qui plus est avec sa suspension moderne et ses quatre freins à disques, semble être l'outil idéal pour tracter. Car sur la route, la 504 est une reine. Même sur l'autoroute, elle est à l'aise. Elle peut s'y insérer sans faire freiner les camions, tenir le rythme des autres sans lambiner, et surtout s'arrêter promptement sans bloquer ses quatre roues dans un énorme panache de fumée. Et pour couronner le tout, elle est d'une fiabilité hors norme, peut-être même la plus fiable des 504. Alors pourquoi traverser le Rhin? Il y a moins bien, et c'est plus cher! Pour le prestige de l'Étoile, peut-être? Moi, je préfère la noblesse du Lion.

↓ *Sympa, le diesel. Mais à froid, il ne faut pas être pressé! Bien que cette 504 soit peu kilométrée, le temps de préchauffage n'est pas si long. À peine le temps de s'endormir que le voyant s'éteint!*

pour en savoir plus



LIVRES

- ▶ La Peugeot 504 de mon père, François Allain, ETAI
- ▶ La Peugeot 504, la berline des jours heureux, Xavier Chauvin, ETAI
- ▶ Peugeot 504, tous les modèles, Jean-Patrick Baraillé, Schneider Media

REVUE TECHNIQUE

- ▶ RTA n°s 311.5 et 382, ETAI

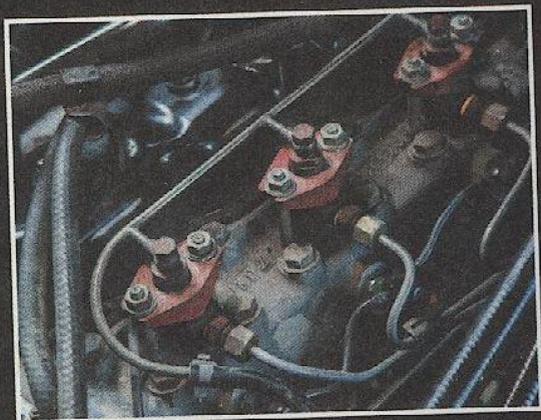
SITES INTERNET

- ▶ 504.org
- ▶ Amicale504.fr
- ▶ Laventure-association.com



PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ Alepoc.shop
- ▶ Boutique-laventure-association.com
- ▶ Cipere.fr
- ▶ Melun-retro-passion.com
- ▶ Serie04.com



Et voici les objets du délit: de bon vieux et gros injecteurs mécaniques, reconnaissables entre mille. Et un peu plus en dessous, les bougies de préchauffage, toutes reliées par un fil d'alimentation.



On aime

Le couple à bas régime, le démarrage sans faille, la tenue de route sûre



On aime moins

La rareté du modèle à la vente, les freins efficaces mais peu mordants



Malgré d'encombrants passages de roues, le coffre est assez logeable. Problème, son accès n'est pas facilité par l'ouverture de la petite malle.



Banquette confortable, bonne largeur aux coudes et place pour les genoux, voyager à l'arrière de la 504 n'a rien d'un calvaire. Même à trois.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	2304 cm ³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	70 ch DIN à 4500 tr/mn
Couple	13,4 mkg à 2200 tr/mn
Alimentation	Injection indirecte, pompe rotative
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses synchronisées
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus	175 SR 14
Dimensions L x l x h	4,49 x 1,69 x 1,41 m
Poids	1210 kg
Vitesse maxi	141 km/h
Accélération 1000 m D.A.	40,9 s
Conso. moyenne	8,1 l/100 km
Réservoir	56 l
Coffre	546 dm ³

ESSAI

Peugeot 504 GLD / Mercedes 220 D

Je disais, on entend bien le moteur!

Jérôme

Au moins on est sûr qu'on n'est pas en panne!

Pierre-Louis



Une affaire de spécialistes

Quand le diesel s'est démocratisé, Mercedes et Peugeot se sont livrés une bataille féroce, chacun revendiquant être le spécialiste du genre. Si, jusqu'aux années 60, ces motorisations étaient encore poussives et leur préchauffage long utilisables au quotidien, même aujourd'hui. Mais qui, de Mercedes ou de Peugeot, est le plus avancé techniquement? Les autos étant similaires du point de vue de l'espace à bord ou du volume de coffre, nous nous sommes cette fois concentrés sur leur motorisation diesel.

PERFORMANCES

AVANTAGE PEUGEOT 504 GLD

Sur le papier, c'est indéniable: la 504 accélère plus fort et va plus vite.

Normal, son moteur est plus puissant et elle est moins lourde. Mais cette fois, nous avons également voulu tenir compte de la mise en route, donc du temps de préchauffage du moteur. Et hop! un départ type Le Mans: traversée de la piste en courant, installation à bord, démarrage, départ en trombe! On attachera la ceinture dans la ligne droite suivante! Mais là encore, avec un préchauffage plus court et une clé de contact à gauche permettant de démarrer tout en passant la première (sûrement une technique héritée des Porsche 917!), la 504 est plus prompte à s'élancer.

J'aurais pas dû reprendre deux fois des nouilles!

Pierre-Louis

Pierre-Louis? Courir? À mon avis, il va se blesser...

Jérôme



Hep! Taxi!

Jérôme

Il m'a l'air louche celui-là. Même pas en rêve je m'arrête!

Pierre-Louis



AUTONOMIE

AVANTAGE MERCEDES 220D

Une puissance trop faible implique une mécanique très sollicitée, et donc bien souvent une consommation accrue. C'est exactement le cas pour ce match où la plus grosse cylindrée de la Peugeot se révèle moins gourmande que le moteur de la Mercedes, pourtant pas bien loin question cubage. La pompe à injection, rotative pour la première, en ligne pour la seconde, n'y est certainement pas étrangère non plus. En revanche, l'autonomie, qui vous permet de ne ravitailler qu'à destination, et non pas sur une station d'autoroute qui vend le pétrole, le café ou le pain au prix de l'or, est meilleure avec la Mercedes. Au final, vous êtes gagnant!

FIABILITÉ EX AEQUO

L'idée de départ était de rouler jusqu'à ce que le premier tombe en panne. Mais, faute de temps, *Auto Plus Classiques* étant un bimestriel et non un séculaire, on a plutôt misé sur la réputation de leur mécanique pour les départager. Force est de constater que les deux modèles semblent indestructibles. Par ailleurs, l'une et l'autre disposent d'un réseau de pièces de rechange suffisamment riche pour retarder l'heure de la retraite encore très longtemps (encore un coup du gouvernement en place, sûrement!). C'est donc l'égalité parfaite.



Pierre-Louis

Déjà, tu t'es rappelé comment on ouvre le capot. C'est bien... Jérôme

LA COTE	MERCEDES 220 D	PEUGEOT 504 GLD
À restaurer	1 900 €	1 800 €
À réviser	4 500 €	4 000 €
Prête à rouler	8 000 €	6 900 €

L'ASSURANCE	MERCEDES 220 D	PEUGEOT 504 GLD
Normale au tiers	317 €	233 €
Normale tous risques*	434 €	455 €
Collection au tiers	41 €	43 €
Collection tous risques*	108 €	124 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

On ne reviendra pas sur la fiabilité exemplaire des deux modèles. Mais, plus chère à l'achat, la Mercedes coûte également un peu plus cher à l'entretien. Quant à certaines pièces de carrosserie, comme les feux arrière, elles se font plus rares sur l'Allemande également.

LE PRIX DES PIÈCES	MERCEDES 220 D	PEUGEOT 504 GLD
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	32 €	29 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	11 €	10 €
Plaquettes + disques AV	127 €	110 €
Garnitures + cyl. de roues AR	110 €	190 €
Amortisseurs AV/AR	371 €	230 €
Silencieux d'échappement	167 €	80 €
Kit de distribution	Chaîne	Chaîne
Kit d'embrayage	376 €	114 €
Phare avant	195 €	110 €
Feux arrière	263 €	115 €
Pneumatiques (x 2)	138 €	180 €

Moyenne des prix relevés sur *Oscaro.com*, *Niemoeller.de*, *Serie04.com* et *Pneu.rezulteo.fr*

LES NOTES

	MERCEDES 220 D	PEUGEOT 504 GLD
Au quotidien	14/20	16/20
Placement d'avenir	14/20	14/20
Disponibilité des pièces	14/20	15/20

Bilan *Le diesel, c'est l'avenir!*

Aujourd'hui bannis des villes, les moteurs qui carburent au gazole pourraient bien être de plus en plus recherchés en collection. D'abord parce qu'ils sont plus rares que ceux à essence, ensuite parce que ceux qui ont connu les années 60 et 70 se souviennent sûrement d'après discussions de comptoir où chacun défendait sa technologie avec ferveur, et sûrement un verre à la main. Comme il y a les fans de foot et de rugby, les gens de droite et de gauche, il y a les pro-essence et les pro-diesel. Mais surtout, à l'usage, même nous, plutôt pro-essence, avons été séduits. Par leur facilité d'utilisation d'abord, et leurs performances suffisantes ensuite, sans oublier leur fiabilité. Mais surtout, quoi de plus vintage que de rester quelques secondes clé en action avant de démarrer dans un panache de fumée, au son d'un claquement sourd. Alors, Mercedes ou Peugeot, c'est à vous de voir. Mais pensez diesel.