

peugeot 504
Talbot Matra
Rancho

DOUZE PAGES
DE PETITES ANNONCES COULEURS



YOUNGTIMERS
N°12 - juillet/août 2011

YOUNGTIMERS

3,90€
seulement

Les voitures cultes des années 70 à 90



Peugeot 504

Roule toujours...



Sport & prestige
TVR Série 2



Docs d'époque
Toyota Land Cruiser

3 cabrios à moins de 10000 €



Saab 900

Talbot Samba

Fiat Barchetta



Ford Escort RS 1600i **ADN de course**

« J'ai testé la
Renault 5 Maxi Turbo avec Jean Ragnotti! »



MAG FACTORY

France METRO : 3,90 € - BEL : 4,60 €
L. 18909 - 12 - F. 3,90 € - RD



COTE OFFICIELLE
560
MODELES

Instantanés : vos plus belles trouvailles • Génération : c'était en 1987...



Peugeot 504 berline (1969-83)



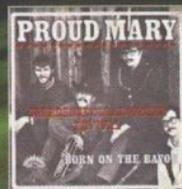
Roule

toujours...



Creedence Clearwater Revival – Proud Mary (1969)

Sous des dehors légèrement provocateurs (« regard » agressif, singulière « cassure » au niveau de la malle...), la Peugeot 504 est une grande fille toute simple. Pour cette propulsion de bonne famille, le tube mondial de la bande à John Fogerty est une bande-son toute trouvée. Avec ce célèbre Rollin' scandé sur le refrain... Efficace, droit au but et si familier qu'il fait partie du patrimoine collectif. Autant de qualificatifs qui s'appliquent aussi bien à notre « Pigeot » nationale.



La 504 ? Tout l'inverse d'une maîtresse sulfureuse et infidèle. Droite sur ses jantes, un tantinet bourgeoise, elle affiche l'air serein de celle qui n'a rien à prouver pour séduire. D'ailleurs, avec plus de 3,7 millions d'exemplaires sortis des chaînes, elle reste l'une des Peugeot les plus produites.

Texte François-Xavier Basse & Dimitri Urbain – Photos Emerick Houplain & D.R..

On l'a vue partout et dans toutes les postures. Dans les mains conservatrices du notaire de province à celles, professionnelles, des chauffeurs de taxi parisiens ou bien, expertes, des pilotes de rallyes. Puis vinrent celles, pas toujours aussi propres, des petites frappes de banlieue. Elle a migré en Afrique, de Tripoli à Dakar, en passant par Tombouctou et Bamako, en Amérique du Nord, du Sud, en Asie, mineure ou pas, bref, partout ! Au point qu'en 2005, on en fabriquait encore au Nigeria, alors que la production française avait cessé depuis plus de vingt ans... En cela, la Peugeot 504 peut prétendre au statut de voiture universelle, sorte d'icône rouletoujours, incassable et imputrescible. Un mulet à quatre roues que l'on peut charger à bloc, aussi bien pour rejoindre la Côte d'Azur par la natio-

nale 7 que pour rallier Tamanrasset par la route transsaharienne. Bref, un engin taillé pour le voyage et l'aventure, une dure à cuire capable d'enfiler les kilomètres comme des perles. Plus de quarante ans après sa naissance, fin 1968 (retardée à cause des « événements » de mai), on croise d'ailleurs encore sa silhouette familière un peu partout dans le monde. Bon nombre de ces « Pigeot » feraient aujourd'hui s'étouffer un contrôleur technique français : usées, rouillées, affaissées, mâchées, déséquilibrées et asphyxiées par les années et les tours de compteur, elles roulent... Toujours réparées – car le plus souvent réparables –, elles outillent fidèlement tous les « chauffeurs » de la terre. En France ? Ma pauvre dame, ça fait belle lurette qu'on n'en voit plus ! Toutes parties au bled,

comme disaient nos aïeux. Seuls demeurent quelques « CC » (coupé et cabriolet), dont on comprend aisément qu'ils n'ont pas vocation au « transport de personnes à titre onéreux » et que l'on croise régulièrement dans les manifestations d'anciennes. Les breaks ? Introuvables ! Les berlines ? Elles sortent tout juste du purgatoire et commencent très doucement à faire frétiler la moustache des collectionneurs. Par chance, on trouve encore de beaux exemplaires en première main, le plus souvent des versions à essence pieusement conservées sous bâche dans un garage ou une grange. C'est d'ailleurs le cas de la TI de Frédéric (voir page 22), récupérée par ses soins en décembre dernier alors qu'elle était immobilisée depuis... dix ans !

Un air serein

Les esprits grincheux vont encore pointer du doigt mon absence d'objectivité, mais je dois vous le confesser : j'ai un faible pour les Peugeot 504 berline. Oh, je sais, nombre d'entre vous la trouvent fadasse et aussi excitante qu'une tringle à rideaux (ça vous excite, vous, les tringles à rideaux ?). « Bourgeoise de province » est d'ailleurs l'expression qui revient le plus souvent pour qua-



1 • Le combiné d'instrumentation à trois cadrans ronds est issu des dernières Peugeot 404. Mais on s'extasie surtout sur le drap « Pain Doré » qui recouvre les sièges et qui confère à la 504 un indéniable parfum des années 1970.

2 • A partir de 1976, la version TI reçoit des vitres avant électriques, jusque-là réservées aux voitures de luxe. Notez le cerclage en métal, que l'on retrouve un peu partout dans l'habitacle, et notamment sur la planche de bord.

3 • La boîte mécanique ne compte, hélas, que quatre rapports. Associée à un pont court, elle donne du tonus à la Peugeot 504. En revanche, sur voie express, le moteur mouline : à 130 km/h, le compte-tours affiche 4 250 tr/min.

Au volant

lifier cette brave fille de Sochaux. On imagine la kyrielle d'adjectifs que l'on peut y accoler : discrète, coincée, triste, gauche et, allez, un brin nigaupe tant qu'on y est ! Bien sûr, à côté d'une exigeante et fouguese maîtresse italienne, la 504 ne fait sans doute pas le poids au jeu de la séduction. Pourtant, regardez-la bien en face : avec son air débonnaire, posé et amical mais non dénué d'une certaine fierté, elle rassure. Son capot plongeant, ses deux grands projecteurs et sa calandre en forme de « V » lui

confèrent même une certaine autorité. Admirez son profil, tendu et élégant, adouci par l'arrondi de la ligne de toit et souligné par une originale chute de reins au niveau du couvercle de malle. Enfin, au débotté, jetez un oeil à ses fesses pincées. Avec ses optiques arrière au dessin typique, ne lui trouvez-vous pas un petit air de Jaguar XJ-S ? Eh oui, même « de province », notre « bourgeoise » n'est pas sans charme, surtout en tenue de soirée comme ici.

Car, et cela ne vous a sans doute pas échappé, la TI, c'est la version « haute couture » de la 504 berline avec projecteurs longue portée et lampes

halogènes, lunette arrière dégivrante, compte-tours, toit ouvrant manuel coulissant, direction assistée et vitres électriques de série. Notre exemplaire de 1978 ne bénéficiant pas de l'option cuir, nous retrouvons ce drap côtelé marron-nasse typique des couvre-lits des années 1970 (Pain Doré qu'ils disent dans la brochure de l'époque...). Une ambiance « week-end chez mamie » qui éveille quelques souvenirs...

Tant que nous en sommes à détailler son intérieur, nous constatons

avec regret la disparition du fin volant en Bakélite, au profit (?) d'une version « plastique spongieux », qui, concédons-le, tient mieux en main. La planche de bord joue, elle, sur le contraste padding noir et métal brossé. Les yeux s'égarer sur la petite horloge d'inspiration électroménagère et finissent sur le couvercle de la boîte à gants, à éclairage intérieur automatique, fermant à clé et dont le portillon reçoit l'inscription « 504 ». L'ensemble respire le travail bien fait et témoigne à sa façon d'une époque où les ménages achetaient une auto pour la conserver longtemps et, surtout, l'emmener « jusqu'au bout ».

Allez savoir pourquoi, la 504 fait partie de ces voitures qui vous mettent d'humeur bucolique. A son bord, on a des envies de nationale 7, de ciel bleu entrevu par le champ laissé ouvert par l'immense toit ouvrant, de voix nasillardes sur la radio PO-GO et d'enfants qui chahutent sur la confortable banquette arrière. Contact à main gauche, vestige du temps où le levier de vitesse des 504 était planté sous le volant à main droite, et en avant. Le quatre-cylindres culbuté fait un bruit de... quatre-cylindres culbuté, sans la moindre once de noblesse ni signe de sportivité.

Salon roulant

En revanche, il reprend quasiment sur n'importe lequel des quatre rapports à partir de 1 000 tr/min et semble ne jamais peiner, tandis que la direction – ici assistée – et la commande de boîte donnent entière satisfaction en usage paisible. Au bout de quelques kilomètres à ce rythme, la voiture se fait oublier tant elle se montre facile d'utilisation. Même les freins ne déçoivent pas – rare sur une auto de cette génération –, tandis que les suspensions et les pneumatiques à flancs hauts (profil 80, ça vous parle ?) conjuguent leur talent pour effacer au mieux les irrégularités. Un vrai salon roulant !

A son bord, on a des envies de nationale 7...





Comme beaucoup de populaires françaises de ces années-là, la 504 s'apprécie sur le mode bucolique, sous le soleil et sur les petites routes de campagne. Cela dit, elle ne rechigne pas à hausser le rythme au besoin.

Et puis, la confiance s'installant très vite et les petits virages se faisant insistants, on finit par attaquer un peu, voire à brusquer un peu l'auto... Et là, la bourgeoise dévoile son tempérament et nous rappelle ses origines félines. Précise, elle s'inscrit avec netteté et sans temps de réponse dans les courbes... desquelles on s'extirpe tout aussi proprement grâce à la bonne volonté du moteur et à l'étagement idoine de la transmission. Bien sûr, n'en attendez pas le tranchant d'une 205 GTI. En augmentant la cadence, la caisse prend de la gîte et les gommes laissent entendre leur plainte : la 504 demeure avant tout une familiale bon teint.

Et pour tous les jours ?

Sur les grands axes, les 110 km/h sont très vite atteints. En maintenant la pression, l'aiguille du compteur continue à grimper sans relâche. On débraye en préalable à la recherche d'une cinquième vitesse... qui n'existe pas. A 130 km/h, le 2 l mouline en effet à 4 250 tr/min. La faute au pont court (rapport de 3,79:1) qui, s'il garantit de bonnes accélérations sur les intermédiaires, ne favorise ni le niveau sonore, ni les consommations en croisière. Tant pis. Etonnamment moderne pour son âge, facile à prendre en main, robuste et habitable, la 504 berline mérite amplement que les automobilistes français la redécouvrent. Pour environ 3 000 € (voir notre guide d'achat), cette « bourgeoise de province » peut même revêtir l'habit de « bonne à tout faire », capable d'emmener les enfants à l'école, de faire les courses au supermarché et de vous accompagner sur la route des vacances. Le tout, dans une ambiance gentiment surannée et à coup sûr décalée. Une preuve ? A notre passage, les têtes se dévissent, les pouces se lèvent et les sourires illuminent les visages. Elle n'est pas belle la vie ? ■

Guide d'achat

Si on ne comptabilise que les berlines et les breaks fabriqués entre 1968 et 1983, la production totale s'établit à 2 879 722 exemplaires, dont 2 294 393 berlines et 585 329 breaks. Avec de tels chiffres, on pourrait croire la sochaliennne facile à dénicher. Et pourtant...

5 000 € grand maxi !

Les prix de vente se situent dans une fourchette comprise entre 1 500 € pour une voiture propre et présentant bien avec un kilométrage compris entre 100 000 et 200 000 km et 3 500 € pour une très belle TI avec intérieur cuir et... pompe d'injection révisée. Au-delà, il faut une voiture exceptionnelle et un amateur !

Check-up express

Disons-le tout net, la 504 berline est sans doute l'une des anciennes les plus fiables qui soient. Cela dit, choisissez autant que possible un exemplaire en très bel état. Malgré son âge, la 504 berline n'est pas encore perçue comme une voiture de collection. Les amateurs ne sont pas légion et se lancer dans une restauration complète coûte au moins trois à quatre fois la valeur de l'auto. Massivement exportées vers le continent africain, où elles roulent toujours, elles se font très rares dans nos contrées, surtout en diesel. Celles qui restent sont le plus souvent des versions à essence ayant appartenu à des personnes âgées

Identification

Frappe à froid sur la contre-aile avant droite, à l'arrière de l'amortisseur, plaque constructeur également, en arrière de la frappe à froid.



Types mines (berlines uniquement)

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| A01 Berline grand luxe carburateur (1968-70) | A14 TI automatique (1973-79) |
| A02 Berline grand luxe injection (1968-70) | A20 Berline grand luxe Diesel (1971-72) |
| A03 Berline grand luxe carburateur à boîte automatique (1968-70) | A20 GL Diesel (1973-76) |
| A11 Berline grand luxe carburateur (1971-72) | A40 GL Diesel (1977-79) |
| A11 GL (1973-79) | A45 GL Diesel automatique (1978-79) |
| A12 Berline grand luxe injection (1971-72) | M01 L (1973-78) |
| A12 TI (1973-79) | M01 504 (1979) |
| A13 Berline grand luxe carburateur à boîte automatique (1971-72) | M01 GR & SR (1980) |
| A13 GL automatique (1973-79) | M51 GR & SR (1981-82) (SR) et 83 (GR) |
| A14 Berline grand luxe injection à boîte automatique (1971-72) | M53 SR automatique (1981-82) |
| | M20 L Diesel (jusqu'en 1978) |
| | M20 504 D (1979) |
| | M20 GRD & SRD (1980-81) |
| | M40 GRD & SRD (1981-82) (SRD) et 83 (GRD) |

Numéro de moteur sur le bloc, côté conducteur.

Codes peinture sur la contre-aile avant gauche, à l'arrière de l'amortisseur.



- 1164 Beige Céramique
- 1165 Rouge Amarante
- 1167 Vert Fusain
- 1304 Blanc Alaska
- 1339 Bleu Spatial

- Intérieur**
- Drap**
 - 2302 Ardoise
 - 2304 Amarante
 - 2175 Pain Doré

Non métallisées

- 200 Noir
- 232 Blanc Arosa
- 285 Rouge écarlate
- 297 Jaune Tulipe
- 500 Noir
- 676 Rouge Amaryllis
- 1000 Noir
- 1159 Aigue Marine
- 1161 Bleu Caraïbes

Métallisées

- 559 Gris Argenté
- 595 Bleu Argenté
- 596 Gris Fumé
- 674 Vert Argenté
- 698 Brun Acajou
- 1137 Gris Clair
- 1158 Bleu Clair
- 1354 Brun
- 1394 Vert Torrente
- 1396 Gris

- Simili**
- 3301 Beige
 - 3304 Gris
 - 3306 Rouge

- Cuir**
- 4000 Noir Diamant
 - 4301 Ambre

Pas fragile, mais...

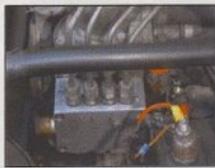
Pour une berline française des années 1970, la 504 s'en sort plutôt bien niveau carrosserie. Cela dit, les plus anciennes ont passé le cap de la quarantaine et les plus récentes ont presque trente ans. Donc, prudence... A vérifier en priorité : bas de portes, bas d'ailes avant et arrière, bas de caisse, jupe arrière et fond de coffre. Toujours démonter les protections en plastique ou en aluminium qui recouvrent le haut du bas de caisse (partie horizontale de celui-ci, juste avant le joint de porte), le joint de porte sur caisse, et bien ausculter la base du pied-milieu : l'eau et les saletés ont une fâcheuse tendance à s'accumuler sous le cache et sous les joints.



Gare aux injections et aux diesels

Mécaniques très robustes dans l'ensemble. Mais, dans le détail, certaines le sont davantage que d'autres. La 504 a été équipée de trois moteurs différents en essence : 1,8 l et 2 l à carburateur ainsi qu'un 2 l à injection. Sur ce dernier, un arrêt prolongé n'est jamais bon et les ennuis sont légion, entre les pistons de la pompe à injection qui se grippent, les fuites ou encore la courroie d'entraînement de la pompe (de marque Sedis), qui ne tient pas dans le temps. Mauvaise

Guide d'achat



nouvelle, à ce jour, toutes les tentatives de refabrication ont échoué. Bien vérifier la lubrification de la pompe. Si l'huile est gorgée d'essence, prévoir une révision (cher !). Si l'auto s'étouffe et que le niveau d'huile baisse, mauvais signe : l'huile passe dans l'essence. Enfin, si la consommation atteint 20 l/100 km, remplacer la membrane du correcteur altimétrique. Surveiller aussi le système de refroidissement (durits et radiateur), afin d'éviter de claquer un joint de culasse. En diesel, on recense également trois moteurs : le XD90 2,1 l, le XD88 monté sur les versions «L» et enfin le XD2 non chemisé de 2,3 l. Ils sont très endurants, malgré une petite fragilité au niveau de la culasse, qui a tendance à se fendre ou à devenir poreuse. Un conseil : veillez à bien les laisser chauffer avant de les solliciter et contrôlez le déclenchement du ventilateur électrique (alimenté en permanence sur certains modèles : XD88 et XD90 sur break E20). Les boîtes mécaniques et automatiques sont, elles, très solides, pour peu que le niveau soit correct. Idem pour le pont. Enfin, RAS concernant la partie transmission.

Trains roulants parfois fatigués

Costauds, ils souffrent surtout d'avoir beaucoup roulé. Silentbloks à contrôler, de même que les butées et coupelles d'amortisseurs. Les étriers de frein peuvent gripper et les kits de rénovation ne sont pas faciles à dégotter. Etriers complets disponibles.

Du Peugeot de la meilleure époque

Un autre bon point pour la 504 ! Le seul élément qui vieillisse assez mal est le jonc chromé qui habille les accoudoirs. Cependant, il se remplace facilement par du jonc acheté au mètre en centre auto. Une fois placé il n'y a plus qu'à le cintrer au décapeur thermique. A signaler la très bonne tenue des tissus, même si quelques déchirures sont toujours possibles entre le Skaï et la mousse sur les selleries mixtes.

Entretien à intervalles rapprochés

Fiable, la 504 requiert toutefois un entretien régulier si vous voulez rouler longtemps et sereinement. A ce propos, n'hésitez pas à raccourcir les intervalles si vous n'effectuez que quelques milliers de kilomètres par an au volant de votre auto.

Carte grise

De 148 à 203 €

Assurance

De 50 à 400 € (responsabilité civile à tous risques)

Station-service

Selon le constructeur, vidange moteur tous les 5 000 km (ou 7 500 km en fonction des millésimes, huile 10W40) avec remplacement du filtre à huile. Filtre à air, à essence (+ préfiltre), bougies, réglage et dépolissage des tambours tous les 15 000 km. Vidange de boîte tous les 20 000 km (ou 30 000 km selon les millésimes, huile 10W40), de pont tous les 20 000 km (ou 30 000 km selon les millésimes, huile 75W80). Liquide de frein, d'embrayage et de refroidissement tous les 30 000 km ou tous les deux ans. Jeu aux soupapes tous les 30 000 km.

Pièces détachées

Voici une moyenne des prix relevés sur les sites www.oscaro.com, www.melun-retro-passion.com et www.west-auto-collection.com :
Bougies NGK et Bosch de 1,97 à 5,32 €/pièce ; filtre à air à 6,75 € ; filtre à essence à 2,81 € ; filtre à huile origine à 6,71 € ; pompe à carburant à 25,15 € ; pompe à eau à 68,54 € ; chaîne de distribution à 49,86 € ; disques de frein avant à 93,98 € (la paire) ; disques arrière à 150,06 € (la paire) ; jeu de plaquettes avant à 34,31 € ; jeu de plaquettes arrière à 30,95 € ; étrier de frein avant à 145,95 € ; étrier de frein arrière à 123,45 € ; maître-cylindre de frein à 44,41 € ; régulateur de freinage à 76,96 € ; servofrein à 209,93 € ; amortisseurs avant Monroe à 138,08 € (la paire) ; amortisseurs arrière Monroe à 137,09 € (la paire) ; kit de butées de suspensions Sachs à 139,21 € ; kit embrayage Sachs à 216,98 € ; cylindre récepteur d'embrayage à 61,28 € ; courroie trapézoïdale à 3,91 € ; courroie de direction assistée à 5,17 € ; bobine d'allumage à 27,72 € ; faisceau d'allumage à 16,43 € ; distributeur complet à 170,53 € ; rotule de suspension à 42,58 €/pièce ; soufflet de direction à 10,70 € ; rotule de direction à 20,76 € ; radiateur de refroidissement à 150,84 € ; thermostat à 12,89 € ; phare avant à 89,70 € ; alternateur à 114,36 € ; démarreur à 89,70 € ; régulateur de tension à 58,20 € ; commodo d'essuie-glaces à 6,72 €
A consulter également : www.serie04.com - Pour se fournir en pièces d'origine : www.museepeugeot.com ou jeancharles.lobue@mpsa.com, Tél. : 03 81 99 41 68.

Bienvenue aux clubs

- Amicale 504 : www.amicale504.fr
- Amicale Rétro Peugeot Atlantique : www.arpaouest.org
- Le site de la 504 : www.504.org/tunnel.htm

Un peu de lecture

- Peugeot 504, la berline des jours heureux, Xavier Chauvin, éditions ETAI
- La Peugeot 504 de mon père, François Allain, éditions ETAI
- Peugeot 504 Diesel, RTA nos 311, 341, 382 et 417, éditions ETAI
- Peugeot 504 Injection, RTA nos 285, 301, 330, 364 et 428, éditions ETAI
- Peugeot 504 carburateur, RTA nos 274, 282, 331 et 417, éditions ETAI

5 raisons de vous laisser tenter

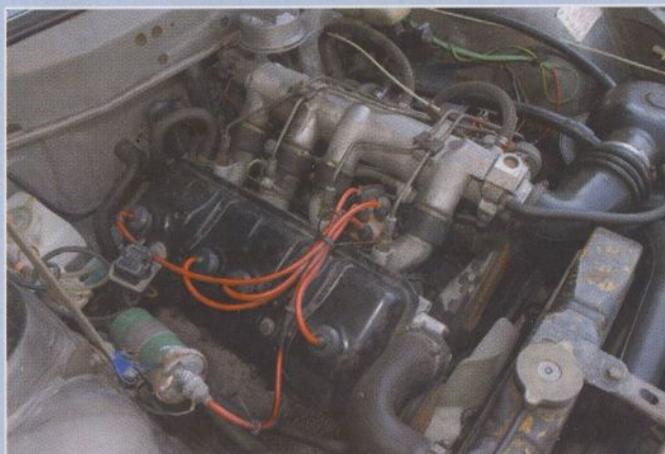
- Conduite et comportement encore modernes
- Prix raisonnables
- Esthétique vieillissant bien
- Fiabilité et disponibilité des pièces
- Pratique à utiliser en famille

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Image banlieue défavorisée
- Performances limitées en diesel
- Encore tenace, surtout pour les breaks et familiales
- Etat très moyen de nombreux exemplaires
- Souvent très kilométrée en diesel
- Injection parfois capricieuse

Frédéric Saba

Roule en 504 TI de 1978, 167 000 km



Le 2 litres à injection mécanique développe 106 ch à compter du millésime 1977 (taux de compression relevé). C'est le moteur le plus puissant de la gamme. Attention : l'injection réserve parfois de mauvaises surprises.



1 • Moelleuse, la banquette réserve un confort parfait et la finesse des montants offre une belle luminosité à bord. Vos passagers seront ravis !

2 • Incorporés, les appuie-tête peuvent s'escamoter. Quant aux dossiers, ils peuvent basculer pour former couchette avec la banquette. On savait recevoir à l'époque.

3 • Conjugée à la douceur des suspensions, la hauteur des flancs (du 80 l) assure un confort ouaté. La largeur (175) fait sourire : il n'y a plus que les citadines pour en chausser...

« Pour pratiquer l'ancienne en famille... »

Jeune collectionneur de 32 ans, Frédéric possède déjà un joli tableau de chasse : Mercedes 250 C W114, Peugeot 304 S berline, Peugeot 504 Coupé et Porsche 944 entre autres. En 2010, à la naissance de son deuxième enfant, il vend la Porsche et se met à la recherche d'une 504 TI...

« En tant qu'amateur d'anciennes et père de famille, je participe à de nombreux rallyes touristiques, mais toujours accompagné des miens. La Porsche 944, c'est très sympa, mais à quatre sur un week-end, on se retrouve un peu serrés ! Grand amateur de Peugeot, je me suis donc mis en quête d'une berline 504 TI pour la remplacer. En décembre 2010, j'ai trouvé celle-ci à 80 km de chez moi pour 1 400 €. Elle n'avait pas tourné depuis 2001 sauf... pour se rendre au contrôle technique tous les deux ans ! Du coup, la mécanique n'était pas bloquée. Niveau carrosserie, les bas de porte ont dû être repris ainsi que la peinture. Les fluides et les filtres ont également été remplacés, soit une enveloppe de frais de l'ordre de 2 000 € en plus du prix d'achat. Depuis sa sortie de carrosserie, je roule avec le plus souvent possible afin de lui dégourdir un peu les bielles et, accessoirement, de m'assurer que tout fonctionne bien. Pour le moment, hormis la bobine qui a tendance à chauffer et le filtre à essence qu'il faut nettoyer souvent (à cause des impuretés présentes dans le fond du réservoir), il n'y a rien à signaler ! »



Je vous parle d'un temps où les grandes familles roulaient en berline et non en monospace. Et croyez-moi, pour enfourner des bagages, la 504 sait y faire. Elle officie d'ailleurs encore comme taxi dans de nombreuses contrées.

Caractéristiques techniques Peugeot 504 TI (1978)

Moteur 4 cylindres en ligne incliné à 45°, monté longitudinalement à l'avant, 1 971 cm³ **Puissance fiscale** 11 CV **Rapport volumétrique** 8,8:1 **Puissance et couple** 106 ch à 5 200 tr/min et 178 Nm à 3 000 tr/min **Alimentation** Par injection Kugelfischer **Transmission** Aux roues arrière, boîte mécanique à quatre rapports + M.A., pont suspendu avec cardans et bras tirés **Direction** A crémaillère, assistance de série **Freins** Disques **Suspensions** AV/AR : roues indépendantes, amortisseurs hydrau-

liques et ressorts hélicoïdaux, barres stabilisatrices **Structure/carrosserie** Caisse autoporteuse tout acier, quatre portes, cinq places **Pneumatiques** 175 HR14 **Dimensions** L x l x h : 4,490 m x 1,690 m x 1,460 m, empattement : 2,740 m, voies AV/AR : 1,420 m / 1,360 m **Coffre** 420 l **Réservoir** 56 l **Poids** 1 230 kg **Performances** Vitesse max. : 173 km/h, 0 à 100 km/h : 11,5 s, 1 000 m D.A. : 33,6 s **Consommation moyenne** (donnée constructeur) : 9,7 l / 100 km (SP 98).

Mille mercis à...

- Olivier Merville, secrétaire de l'Amicale 504, pour avoir « retourné » son carnet d'adresses à la recherche d'une belle berline 504
- Philippe Martinez, président de l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique, qui nous a mis sur la piste de cette belle TI Vert Torrente.
- Frédéric Saba, heureux propriétaire de l'auto, qui n'a pas hésité à nous en confier le volant une journée durant.
- A la propriétaire du château de la Barbinière, qui nous a ouvert son site pour la séance photos (85290 Saint-Laurent-sur-Sèvre, Tél. : 02 51 92 46 00, site : www.chateau-barbiniere.com).



Au lancement, en 1968, la berline à toit fixe s'affichait à 13 100 F contre 13 300 F pour celle à toit ouvrant. Seule cette dernière pouvait recevoir l'injection et l'intérieur cuir !



Ce bouchon de réservoir à l'ancienne témoigne du soin alors apporté aux détails. Un objet qu'il faut manipuler souvent avec une consommation de 11 l/100 km et 56 l de contenance.





Chronologie

1968 Initialement prévue pour le printemps, la présentation de la 504 est la proie des événements et se voit repoussée au 12 septembre. Disponible en versions berline et berline à toit ouvrant. Sur cette dernière seulement, le cuir et l'injection sont en option.

1969 En février, boîte automatique à trois rapports disponible en option uniquement sur la version carburateur. Elue Voiture de l'année 1969. Parmi ses innovations, citons les appuie-tête faisant partie intégrante du dossier de siège.

1970 Suppression des feux de stationnement sur le haut des ailes avant, à l'arrière. Nouvel entourage de plaque minéralogique arrière façon aluminium plus fin. Partie centrale du pare-chocs arrière ornée d'une protection caoutchouc. Tableau de bord modifié : montage d'une tablette sur le côté droit et de témoins lumineux supplémentaires (usure des plaquettes de frein, niveau de liquide et position du frein de parking). Sur les versions automatiques, commande au plancher et non plus sur la colonne de direction. Motif central du volant modifié, lion recentré. Montage de l'antivol sur la colonne de direction. En avril, ceintures montées en série à l'avant.

1971 Nouvelles motorisations à essence 2 l (10 CV) par réalésage du moteur qui passe de 1 796 à 1 971 cm³. Équipé d'un carburateur à double corps, 93 ch à 5 200 tr/min et 169 Nm à 3 000 tr/min, 162 km/h. Version injection (11 CV) : 104 ch à 5 200 tr/min et 178 Nm à 3 000 tr/min, 173 km/h. Option boîte automatique offerte sur injection. Introduction du diesel Indenor, 2 112 cm³, 65 ch à 4 500 tr/min et 124 Nm à 2 000 tr/min, 134 km/h. Au printemps, présentation du break : quatre finitions et quatre motorisations (hors injection). Empattement plus long de 16 cm et longueur augmentée de 31 cm par rapport à la berline. Charge utile : 500 kg. Break : abandon des roues indépendantes et montage d'un essieu rigide avec freins à tambours, capacité du réservoir passant à 60 l. Version commerciale : optiques circulaires à l'avant et tableau de bord dépouillé avec volant de 304 et boîte à gants sans portillon. Nouvelles poignées de frein, éclairage du tableau de bord

incluant boîte à gants, cendrier, allume-cigares et panneau de commande du chauffage. Pompe de lave-glace à dépression et commande au plancher remplacée par une électrique actionnée par la commande des essuie-glaces.

1972 Les montants de lunette arrière reçoivent des grilles d'aération verticales. Disparition de la protection caoutchouc de la partie centrale du pare-chocs arrière. Modification de la commande d'avertisseur sonore, suppression de la commande sur le volant : désormais, elle se trouve sur le levier des indicateurs de direction. Tablette sous le côté gauche du tableau de bord en série sur berlines et breaks. La version injection dispose à présent d'un compte-tours : il est monté à l'emplacement de l'horloge, déplacée à droite. En mai, disparition des optiques circulaires sur la version commerciale.

1973 Version injection dénommée TI avec lunette arrière dégivrante et toit ouvrant montés en série. En avril, sortie de la « L » à équipement réduit : suppression des chromes autour des vitres, des butoirs de pare-chocs, des appuie-tête, combiné de bord d'origine 304 commun avec la version commerciale, retour de la motorisation 1 796 cm³, bridée à 79 ch à 5 100 tr/min pouvant tourner à l'ordinaire grâce à son taux de compression moins élevé. Version diesel LD reçoit un 1 948 cm³ de 56 ch. Autre changement : montage d'un essieu rigide à l'arrière et de freins à tambours. Sur ensemble de la gamme (sauf L), levier de vitesse au plancher. Frein de parking déplacé de la planche de bord entre les sièges avant. Points de fixation pour des ceintures arrière montés en série.

1974 Les berlines reçoivent le dégivrage arrière en série (sauf L). Le pommeau du levier de vitesse intègre une grille en relief. TI automatique reçoit les ceintures à enrouleur. Témoin de température de liquide de refroidissement au tableau de bord sur les versions Diesel. La commerciale récupère la calandre du reste de la gamme.

1975 Nouvelles poignées de portes plates. Nouvelles jantes en tôle (sauf L). Nouveaux phares à iode. Nouvelles

poignées de lève-vitres. Ceintures avant modifiées. Nouveau volant. Insonorisation améliorée sur Diesel. Adoption d'un starter automatique. Hayon des breaks maintenus par deux amortisseurs à gaz en lieu et place de tirants à cliquet.

1976 Remaniement de la gamme utilitaire : nouveau break GL en lieu et place de la version Super Luxe et break L remplaçant la commerciale de base. Calandre noire réduite à sa plus simple expression sur L, qui reçoit le dégivrage arrière en série. Nouveau filtre à air sur les versions 10 CV. Nouveau revêtement intérieur en tissu. Ceintures à enrouleur sur l'ensemble de la gamme (sauf L). Vitres avant électriques sur TI.

1977 Nouvelle calandre avec deux larges baguettes horizontales et entourage extérieur du lion central chromés. Augmentation du taux de compression par montage de nouveaux pistons (8,8:1 au lieu de 8,3:1). Puissance passant à 96 ch sur GL et 106 ch sur TI. Nouveau moteur diesel 2 304 cm³ de 70 ch. Direction assistée en série sur TI. Nouveaux carburateur et pompe à injection dits « inviolables ». Nouveaux panneaux de portes (sauf L). Déplacement de l'interrupteur des feux de détresse de la console centrale au tableau de bord. Regroupement des commandes d'essuie et lave-glaces et des phares sur le même levier situé sur la colonne de direction.

1978 En mars, sortie de la deux millionième 504. Remplacement des protections de seuils de portes en aluminium par d'autres en plastique. Montage d'une prise diagnostic dans le compartiment moteur des berlines essence à boîte mécanique. Montage de tambours à l'arrière sur berlines GL et GLD. Boîte automatique en option sur GLD. Ceintures à enrouleur enfin de série sur toutes les versions L. Nouveaux panneaux de portes sur les GL et TI avec bacs vide-poches.

1979 Arrêt des versions GL, GLD et TI. Montage en série des ceintures arrière. Nouveaux rétroviseurs extérieurs plus grands. Modification du pédalier, accélérateur suspendu. Nouveau monogramme de face arrière collé.

Simplification de la gamme : disparition des breaks L et LD, qui deviennent 504 et 504 D. Uniformisation des intérieurs : ces versions de base reçoivent le même tableau de bord et la console centrale des versions plus cossues.

1980 Remaniement de la gamme. Les 504 et 504 D deviennent GR et GRD. En essence, avec moteur 1 796 cm³ de 79 ch et en diesel, avec le 2 112 cm³ de 65 ch. Elles adoptent toutes l'essieu arrière rigide et les tambours. Finitions SR et SRD aussi disponibles. Option boîte automatique sur SR uniquement. Disparition du monogramme « 504 » sur l'avant. Nouvelle sellerie unie sur toute la gamme. Nouveaux appuie-tête avant. Nouvelles commandes d'ouverture intérieure des portes. Boîte à gants avec serrure. Voltmètre remplacé par un simple témoin de charge. Essuie-glaces avec vitesse intermittente. Pare-brise feuilleté et vitrage teinté en série, phares à iode, baguettes latérales et entourages de vitres chromés, vitres avant électriques et pneus en 175 SR14 sur SR et SRD.

1981 Nouveaux indicateurs de direction orange. Filtre à air sec remplace celui à bain d'huile sur les Diesel. Sièges de 505 sur les breaks. Nouvelle bobine d'allumage à résistance thermorégulatrice. Essuie-glace arrière en série sur breaks GR.

1982 Peugeot commercialise les versions 4 x 4 réalisées par Dangel sur la base des breaks, en essence (1 971 cm³ de 96 ch) et diesel (moteur XD2 de 2 304 cm³ de 70 ch). Quatre roues entraînées en permanence via une boîte de transfert à deux rapports pour l'essieu avant. Coque renforcée à l'avant par un faux châssis sur lequel sont montés les triangles, ce qui augmente la garde au sol. Freinage renforcé et les Dangel sont montées en 16 pouces. Montage en série d'un économètre sur les versions essence. Le 2 304 cm³ de 70 ch est disponible sur les GRD et SRD, boîte automatique en option sur cette dernière version uniquement.

1983 Arrêt de la production en France. Gamme composée des GR et GRD en berlines et familiales.

Docs d'époque

Vingt-cinq ans de carrière en France, plus encore deux décennies dans le reste du monde : inutile de vous préciser que la documentation sur la 504 abonde...

DANS LES CATALOGUES



« 504 Peugeot »

Ce catalogue de 1971 privilégie les photos en studio sur fond légèrement ambré. Ce millésime correspond à l'arrivée du nouveau moteur 2 l à essence, « plus puissant et plus nerveux ». La marque met l'accent sur les capacités familiales de l'auto et sur son esprit « grand tourisme ».

« 504 Peugeot »

Le catalogue des familiales, breaks et commerciales daté d'avril 1971 montre bien où se situe la différence avec la berline : l'empattement est plus long et l'arrière se révèle beaucoup plus logeable. Remarquez encore une fois le mannequin, qui semble tout droit sorti d'un film !

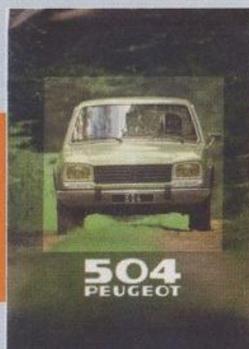
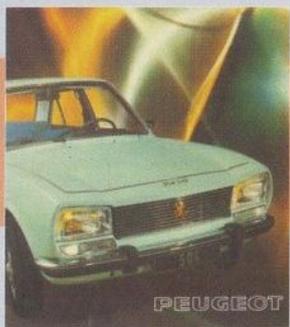


« 504 Peugeot »

Ambiance feutrée pour le millésime 1972, avec cette 504 garée devant un restaurant de standing, comme l'indique la tenue de soirée de son propriétaire. A l'époque, une telle auto s'adressait en effet à une clientèle de notables soucieux de distinction.

« Peugeot »

1975... La 504 a déjà sept ans et fait partie du paysage automobile français. Suite au premier choc pétrolier de 1974, les versions diesels, introduites au catalogue en 1971, trouvent de plus en plus d'adeptes...



« 504 Peugeot »

Pour le millésime 1980, la 504 présente une calandre modernisée avec un lion stylisé en matière plastique. Commercialisée en 1979, la 505 lui donne évidemment un coup de vieux et ce n'est pas l'intérieur légèrement remanié avec appuie-tête séparés qui va changer grand-chose à son déclin programmé.

DANS LA PRESSE

« Peugeot 504 »

La publicité du lancement, parue dans différents supports de presse en octobre 1968, à l'occasion du salon de l'auto. La présentation comme le texte transpirent le sérieux de la maison sochaliennaise, tout en précisant les ambitions internationales de la dernière-née : « Peugeot présente sa nouvelle grande routière européenne 504, puissante, spacieuse et d'un confort raffiné ». Joyeux programme...



« Vous aimez aller vite et loin... elle aussi »

Deux ans plus tard, pour le millésime 1971, la 504 reçoit « son nouveau moteur 2 litres ». Très sobre, l'argumentaire insiste sur les atouts techniques de l'auto : « 3 nouveaux moteurs, 4 roues indépendantes, 4 freins à disque assistés, boîte de vitesses classique ou automatique, sièges-fauteuils avec appuie-tête réglable [...] toit ouvrant ou non », pour ne citer que les principaux.



SUR LES ÉCRANS



« Les défis du salon » Un reportage de vingt-deux minutes du 19 septembre 1968. Y sont présentées les nouveautés du salon de l'auto, dont bien sûr la Peugeot 504. François Gautier, alors P-DG de Peugeot, explique qu'il s'agit de répondre aux nouvelles aspirations de la clientèle et d'aller conquérir l'international.



« En direct du salon de l'auto, avant-première » Le 2 octobre 1968, en direct du Parc des expositions de la porte de Versailles, à Paris, Léon Zitron et Stéphane Collaro présentent les nouveautés à la veille de l'ouverture au public. Outre la Peugeot 504, le public peut découvrir la Renault 6 et la Simca 1501 S.



« Peugeot 504 » Dans ce spot argentin de 1984, la 504 s'encanaille et joue les McGyver, tout en retrouvant l'esprit du Bandama dans la pampa ! Il est vrai que le pont rigide facilite les travers... Notez les poignées de portes et le traitement de la face arrière (entre autres), différents des versions françaises.



« Peugeot 504. Lo tiene todo » Autre publicité argentine, cette fois de 1995. La 504 est menée tambour battant par une bonne sœur dans le plus pur style des « Gendarmes ». Le tableau de bord est inédit en France et elle dispose même d'un pont autobloquant en série ! Dans sa communication, Peugeot Argentina insiste toujours sur le côté baroudeur de la 504.

A voir sur www.ina.fr et www.youtube.fr