

15 F

JUIN 1995

RETROMANIA

Un nouveau regard sur la voiture ancienne

504 coupé/cabriolet



Dossier
p 8

Un charme sans tapage

Jeter ou conserver:

l'Alfasud TI



p.14



p.20

Le Kombi : un air de vacances

5 pages d'annonces

Quelle Spit pour quel usage?



p.16

N°14 - MENSUEL - 15 F - Belgique : 100 FB
ISSN 1254-8367



RETROMANIA

Un nouveau regard sur la voiture ancienne

CABRIOLETS

Une capote en bon état

Les capotes des cabriolets s'usent et se ternissent assez rapidement. Quand elles ne sont pas déchirées par les vandales... Comment les entretenir et les réparer ?

Page 19

SPORT

1955 : le drame des 24 Heures

Il y a 40 ans, Mercedes devenait champion du monde en Sport et en Fl. Mais le drame des 24 H du Mans ternit son triomphe et Mercedes s'arrêta là.

Page 24

CLUBS

Messages et comptes rendus

Suivez l'activité des clubs : il s'en crée toujours de nouveaux. Ce mois-ci par exemple, un club pour les Mini Marcos, une nouvelle Amicale à l'ACCF, etc...

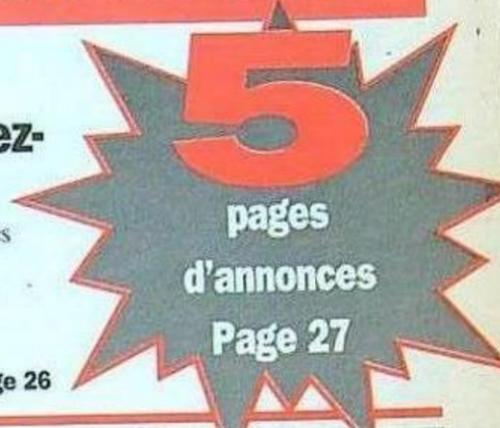
Page 6

BLOC NOTES

Tous les rendez-vous de juin

Nous vérifions un à un tous les rendez-vous que nous vous annonçons : pas de mauvaise surprise à craindre. Bonnes sorties !

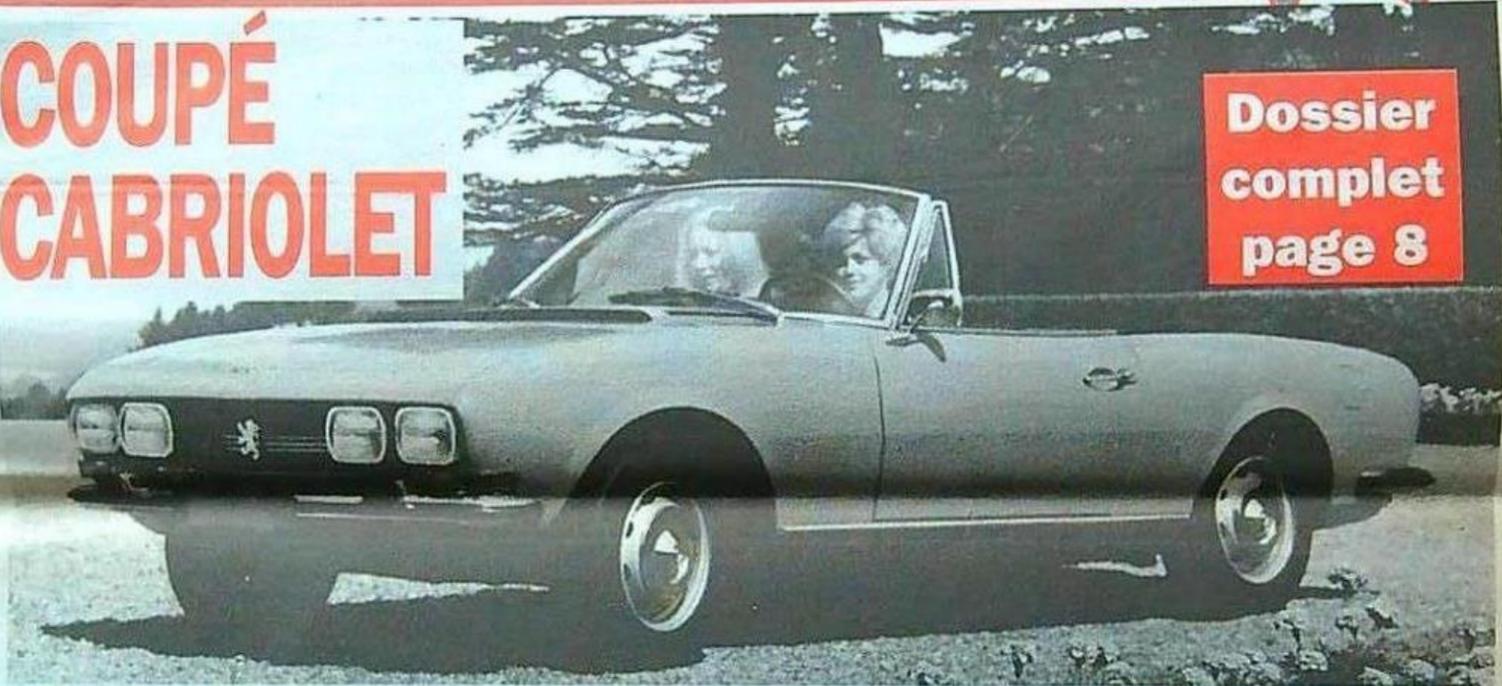
Page 26



504 COUPÉ CABRIOLET

Un charme sans tapage

Sur une mécanique de série, Pininfarina a conçu du premier jet une ligne qui reste très actuelle. Sachez tout sur les différentes versions de ce modèle de grande classe. Et tirez profit de l'expérience des propriétaires.



Dossier complet page 8

Jeter ou conserver: l'Alfasud TI

On ne voit plus beaucoup d'Alfasud TI en bon état : elles rouillent. Pourtant, cette voiture très agréable à conduire, et qui a enthousiasmé toute la presse de son époque, mérite mieux que la casse.



p.14

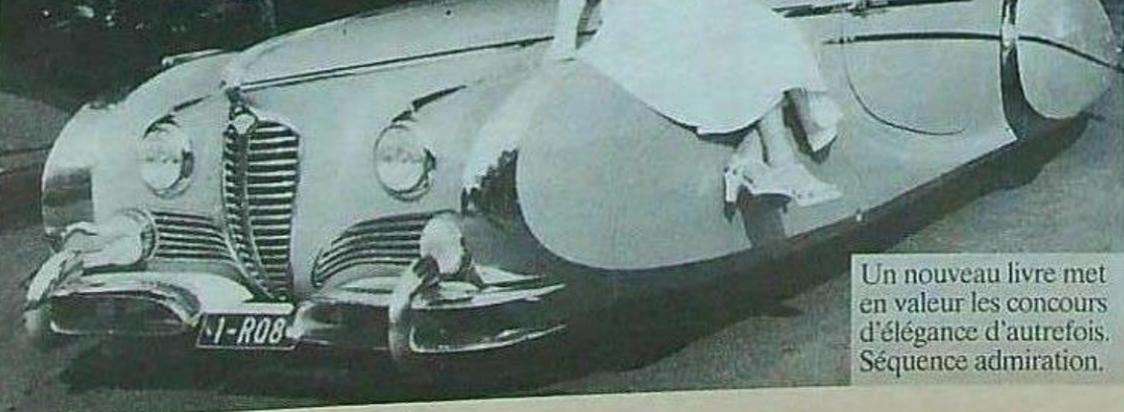
Le Kombi : un air de vacances



p.20

Album souvenir

Les concours d'élégance



p.6

Un nouveau livre met en valeur les concours d'élégance d'autrefois. Séquence admiration.

De 1950 à 1979, le Kombi a conservé un style rétro qui lui vaut aujourd'hui les faveurs des voyageurs peu fortunés. L'histoire d'un modèle aussi maniable qu'une voiture. Et les souvenirs caustiques de notre ami André Costa.

Quelle Spit pour quel usage?



p.16

Toutes les Spitfire n'ont pas la même vocation : on peut distinguer les Spit de collection et les Spit d'usage. Mais toutes exigent un entretien méticuleux dont voici les secrets.

Peugeot

coupés/cabriolets



De même que les coupés et cabriolets 404 avaient su concilier la fiabilité de la berline 404 avec l'élégance et la finesse d'une carrosserie signée Pininfarina, de même le coupé et le cabriolet 504 ont proposé, pendant près de quinze ans, une mécanique de série, solide et éprouvée, sous une robe de haute couture. Inclus dans une fourchette de 35 à 70 000 F, ces voitures sont aujourd'hui largement accessibles... à qui sait en apprécier le charme sans tapage.

Ce n'est pas le moindre des mérites de Peugeot d'être la seule firme française à perpétuer, pratiquement sans interruption depuis plus de soixante ans, la tradition du cabriolet. Avec une belle persévérance, la plupart des Peugeot - de la 201 jusqu'à l'actuelle 306 - ont été déclinées en version découverte. Plus rares, en revanche, sont les modèles qui ont simultanément été proposés en coupé. La 504 est de ceux là.

Une timide vocation sportive

C'est à l'occasion du Salon de Genève, en mars 1969, que les coupés et cabriolets 504 font leur première apparition publique, soit un semestre seulement après la berline. Ce très court laps de temps montre que l'étude de ces dérivés avait été

lancée de longue date. Les lignes définitives du premier cabriolet étaient effectivement "figées" depuis le 2 novembre 1966, date à laquelle une maquette en aluminium, réalisée par Pininfarina, avait été présentée aux principaux responsables de Peugeot. Pour cette nouvelle collaboration avec la firme de Sochaux - la première datant de 1955 - le carrossier turinois a délibérément œuvré dans la sobriété. La silhouette du coupé et du cabriolet 504 est aussi discrète qu'élégante, propre à affronter l'épreuve du temps sans en subir les outrages.

Les deux versions Pininfarina se veulent plus sportives que la berline. La suspension, à quatre roues indépendantes, a été sensiblement durcie. L'empattement a été raccourci d'une vingtaine de centimètres. Quant au moteur, il s'agit du groupe le plus performant monté sur la berline (un 4

cylindres à injection développant 90 chevaux DIN). Enfin, on a renoncé à la commande de boîte de vitesses au volant, au profit d'un levier au plancher. Le coupé et le cabriolet reçoivent chacun une finition personnalisée: sièges habillés de velours sur le premier, sellerie en simili-cuir sur la version découverte. Le prix est plutôt élevé puisqu'il atteint respectivement 23 000 F et 24 000 F, soit environ 50 % plus cher qu'une berline 504 Ti (qui dispose, elle, d'une sellerie en cuir véritable).

Un détail permet de reconnaître les premiers coupés et cabriolets 504, sortis entre mars et septembre 1969: ils arborent des petits feux de position sur les ailes avant, qui disparaîtront dès le lancement des modèles du millésime 1970.

A partir de 1971, le coupé et le cabriolet 504 - tous deux dotés

ALFA ROMEO ASTON MARTIN BENTLEY BMW CITROËN DE TOMASO FACEL VEGA FERRARI FIAT FORD HONDA JAGUAR LAGONDA LAMBORGHINI LANCIA LOTUS	POTS D'ÉCHAPPEMENT EN ACIER INOXYDABLE ACIER 304-G GARANTIE A VIE PROMOTION 504 V6 : 5 990 F (ligne complète) 504, 4 cylindres : 2 990 F (ligne complète)	MASERATI MATRA MERCEDES MG MORGAN OPEL PANHARD PEUGEOT PORSCHE RENAULT ROLLS ROYCE ROVER SAAB SUNBEAM TRIUMPH VOLVO
---	---	--

LP TRADING CAR, 112, rue de Richelieu, 75002 PARIS
 Tél. (1) 42.60.00.97 - Fax (1) 42.61.25.55

CAPOTES MOQUETTES
 pour voitures de sport et de prestige

Catalogue sur demande

KHM Euro Trading - BP 1 - 67750 Scherwiller
 Tél. 88 82 04 58 - Fax 88 82 70 54



Le prototype en aluminium présenté par Pininfarina à Peugeot en novembre 1966. Coup d'essai, coup de maître.

504

DOSSIER



L'arrière du modèle d'avant-série (ci-dessus). Pour la production en série (ci-contre) les feux "en épis" seront mis en relief par un support chromé.

d'une nouvelle prise d'air de capot en tôle - bénéficient d'un moteur à la cylindrée légèrement accrue (1971 cm³ au lieu de 1796 cm³), ce qui leur permet de revendiquer un sensible gain de puissance (104 ch DIN au lieu de 90). La vitesse de pointe progresse en conséquence et les 180 chrono sont en vue. L'instrumentation des deux modèles s'enrichit d'un compte-tours électronique, ce qui entraîne un transfert de la montre au centre de la planche de bord. Des ceintures de sécurité font leur apparition aux places avant. Les millésimes 1972 et 73 ne donnent lieu qu'à des modifications de détail : implantation du frein à main entre les sièges avant sur les deux modèles, lunette arrière chauffante sur le coupé. Depuis 1972, une transmission automatique ZF à trois rapports est proposée au catalogue.

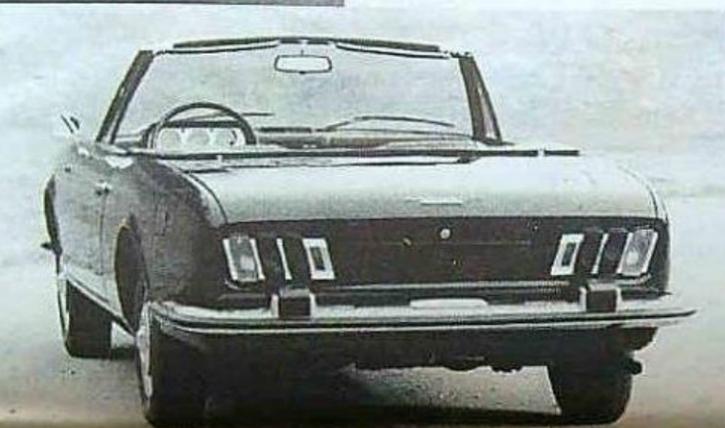
Du 4 cylindres au V6

C'est à l'automne 1974 (modèles du millésime 1975) qu'a lieu l'évolution la plus importante. Les 504 Pininfarina reçoivent, en avant-première, le tout nouveau moteur "PRV", étudié conjointement par Peugeot, Renault et Volvo. Il s'agit d'un 6 cylindres en

PRODUCTION :

Coupés 4 cylindres : 16 746 ex.
Coupés 6 cylindres à carburateur : 4472 ex.
Coupés 6 cylindres à injection : 1757 ex.
Total : 22 975 coupés de 1969 à 1983

Cabriolets 4 cylindres : 7211 ex.
Cabriolets 6 cylindres : 977 ex.
Total : 8188 cabriolets de 1969 à 1983



V à double arbre à cames en tête, alimenté par un carburateur multicorps, développant 136 ch DIN pour une cylindrée de 2664 cm³. En complément de cette nouvelle motorisation, les deux modèles disposent d'une direction assistée. Les performances sont en progrès : l'acqureur d'un coupé ou d'un cabriolet peut désormais escompter dépasser les 185 km/h. Seul point noir, dans un contexte de crise pétrolière aigüe, la consommation oscille désormais entre 12 et 17 litres. Un réservoir de plus grande contenance "officialise" cet appétit accru en carburant...

Dans le même temps, les deux voitures font l'objet d'une remise au goût du jour plutôt bien inspirée, avec des optiques avant d'un seul bloc encadrant une nouvelle calandre en plastique noir mat, des feux arrière redessinés et des poignées de portes encastrées. De nouvelles jantes ajourées complètent la mutation. A l'intérieur, le tableau de bord est réaménagé, avec un système de ventilation amélioré. Après deux années de stabilité (le principal changement consistant dans l'adoption de vitres teintées sur le coupé, fin 1976) Peugeot procède à un curieux remaniement de sa gamme pour 1978. Le coupé se voit délibérément propulsé au sommet, étant désormais la seule version pro-



Des responsables de Peugeot découvrant un cabriolet d'avant série

posée avec le V6 "PRV" (au choix, avec l'ancien 4 cylindres). Accouplé à une nouvelle boîte à cinq rapports, le moteur PRV voit sa puissance portée à 144 ch DIN du fait de l'appoint d'un système d'injection Bosch K-Jetronic. Grâce à l'injection, la consommation d'essence est ramenée à un niveau plus avouable : de 11 à 15 litres aux 100 km. Un léger bossage sur le capot permet d'identifier les modèles ainsi motorisés.

A l'inverse, le cabriolet n'est plus proposé qu'en version 4 cylindres (avec une puissance très légèrement augmentée de 106 chevaux DIN).

Les versions 4 cylindres n'ont pas droit à la boîte à cinq rapports qui équipe le coupé V6 à injection - rebaptisé "V6 Ti" - mais disposent comme celui-ci d'une direction assistée qui agrémente sensiblement la conduite. L'aménagement intérieur des trois versions fait l'objet d'une présentation revue et corrigée : le tableau de bord et la console sont maintenant traités en brun (et non plus en noir), tandis que les contreportes sont assorties à la sellerie (velours ou simili). Après une année de transition en 1979 (le cabriolet reçoit cette année là des ceintures de sécurité aux places arrière), les coupés et cabriolets du millésime 1980 adoptent de nouveaux pare-chocs indéformables. Teintés dans la masse, ces pare-chocs sont assortis à la couleur de la carrosserie ou traités en noir mat si cette dernière est peinte en blanc ou en rouge. Deux barrettes chromées viennent égayer la calandre tandis que la prise d'air du capot - qui demeure en tôle - retrouve sa teinte noir mat des origines. Ce millésime marque une date importante pour les versions 4 cylindres qui reçoivent - enfin - une boîte de vitesses à cinq rapports.

A noter que le coupé fait l'objet d'un nouveau garnissage intérieur en tissu pied-de-poule, et que la console centrale des différentes versions est maintenant traitée façon bois verni.

Pour 1981, le coupé V6 Ti reçoit en série des nouvelles jantes en alliage léger, d'un dessin très proche de celles de la berline 604 Ti. Ces jantes ne sont disponibles qu'en option sur les versions 4 cylindres.

Les ultimes coupés et cabriolets 504 bénéficieront d'un bloc-compteurs redessiné (à partir de 1982)...mais toujours pas d'un hard-top optionnel (voir encadré).

La production cesse définitivement le 28 avril 1983, après quatorze années de production. Une carrière respectable, due à la fidélité d'une clientèle de longue date, au sein de laquelle on dénombrerait, dit-on, une forte proportion (40 % !) de membres du corps médical. Attention, toutefois : malgré ses effets relaxants, l'utilisation de ces voitures n'est pas remboursée par la Sécurité Sociale...

Ce qu'il faut vérifier

Tous les propriétaires que nous avons contactés par l'intermédiaire de l'Amicale 504 Coupé/Cabriolet nous l'ont confirmé : le point faible de ces modèles, c'est leur vulnérabilité à la corrosion. Il ne faut donc pas se laisser impressionner, au premier coup d'oeil, par une carrosserie trop parfaite. Beaucoup de voitures, notamment les cabriolets, sont mastiqués et repeints à la va-vite pour être revendus plus facilement.

Au moment de l'achat, si vous n'avez pu vous faire accompagner d'un membre de l'Amicale, vérifiez attentivement les jointures de portes, l'état des bas de

caisse et des longerons, afin de repérer d'éventuelles traces de choc ou de corrosion. L'intérieur des portes, des ailes, du réceptacle de la capote et le plancher de coffre (sous le tapis) peuvent également fournir des renseignements utiles sur l'état général de la voiture. La partie inférieure des arches de roues avant et arrière, très exposée à l'humidité, trahit souvent une corrosion rampante ou un habile mastiquage.

Issue de la grande série, la mécanique (4 cylindres ou V6) des coupés et cabriolets 504 se révèle fiable et endurante. Pas de mauvaise surprise à attendre, donc, si la voiture a été correctement et régulièrement entretenue. Dans le cas contraire, l'embrayage, la chaîne de distribution et probablement aussi la pompe à injection risquent d'être à remplacer.

Attention également, sur les versions animées par un 4 cylindres, au parfait fonctionnement du ventilateur débrayable. Un manque d'entretien peut avoir des conséquences sur le joint de culasse. Pour éviter ce genre de désagrément, il faut veiller à ce qu'un écartement de 4/10 de millimètre existe en permanence entre la poulie et le ventilateur, et vérifier régulièrement le charbon qui fait contact.

De son côté, le V6 se révèle extrêmement robuste, tout à fait impavide face aux gros kilométrages. Un membre de l'Amicale 504 C.C. a même parcouru 420 000 kilomètres, en première main, sans connaître de problème !

L'échelle des prix

La carrière des coupés et cabriolets 504 n'est linéaire qu'en apparence. En réalité, un peu à la manière des américaines des années cinquante, les voitures ont évolué chaque année, souvent sur des points de détail, et il est pratiquement impossible aujourd'hui de trouver deux modèles équipés de la même façon.

Tout cela ne facilite pas la tâche des acquéreurs actuels, parfois perdus dans la jungle des millésimes et fréquemment confrontés à des voitures plus ou moins modifiées.

S'agissant de modèles en excellent état et parfaitement



Un tentative de rajeunissement de la calandre vers 1972.

Le charme sans tapage

PLEINS FEUX SUR LES CONTRATS LUMIERE

GARANTIES A LA CARTE :

- Prêt du volant
- Promenade et trajet travail

TARIFS SPECIAUX :

- Membres de club
- Paris Lyon intra muros
- Tarif Jeunes



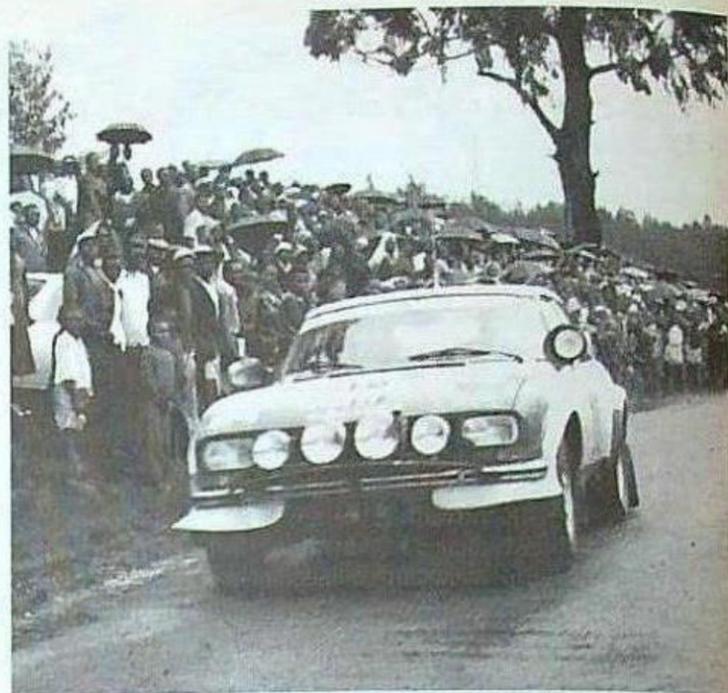
1^{er} VEHICULE à partir de : **300 F**



HERVE CLAVEL
assureur conseil

Comparez et consultez-moi avant de signer un contrat.

33, rue Royale, 69001 Lyon - Tél. 78 27 21 12 - Fax 72 00 98 26



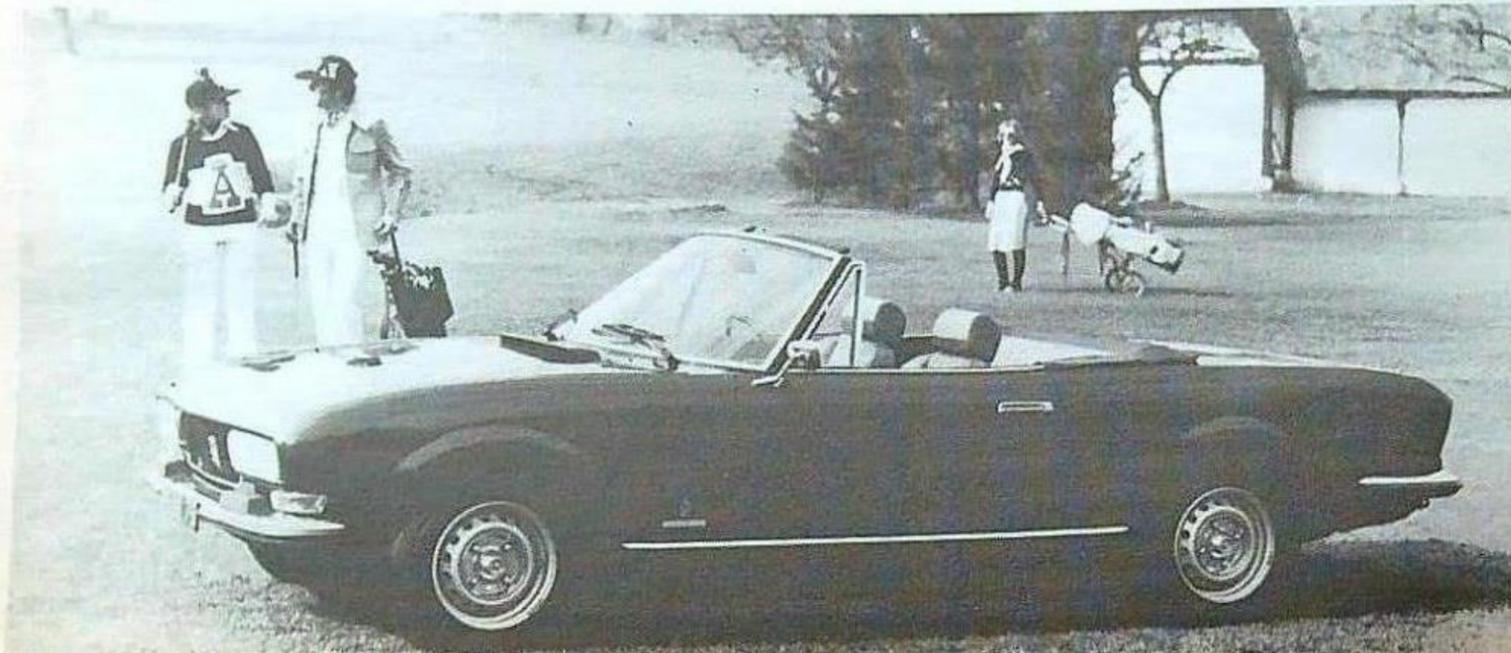
Le coupé 504 V6 s'est illustré en compétition, remportant le Rallye de Côte d'Ivoire en 1976 (conduit par Timo Makkinen) puis le Safari Rallye et le Bandana en 1978 (avec Jean-Pierre Nicolas).

très bel exemplaire. Les coupés V 6 Ti les plus récents, donc dotés des nouveaux pare-chocs en résine (1980-83) sont légèrement moins cotés (autour de 55 000 F pour un modèle en excellent état).

Jugé trop vorace en carburant, le coupé V6 à carburateur (1975-77) doit se contenter d'une cote de 40/45 000 F.

Au bas de l'échelle des prix (ce qui n'a rien de péjoratif), on trouve le coupé 4 cylindres de la première génération, qui s'échange en bon état autour de 35 000 F.

B.P.



CARTE D'IDENTITE

	Moteur : 4 cylindres en ligne
Alésage/course :	84 x 81 mm (Jusqu'en août 1970) 88 x 81mm (à partir de septembre 1970)
Cylindrée :	1796 cm ³ 1971 cm ³
Puissance :	90 ch DIN avant septembre 1970 104 ch DIN à 5000 t/mn de septembre 1970 à août 1974 106 ch DIN à 5200 t/mn à partir de septembre 1974
Allimentation :	système d'Injection Kugeffischer
Distribution :	arbre à cames latéral
	Moteur : 6 cylindres en V à 90°
Alésage/course :	88 x 73 mm
Cylindrée :	2664 cm ³
Puissance :	136 ch DIN à 5750 t/mn (coupé et cabriolet, de 1975 à 1977) 144 ch DIN à 5500 t/mn (coupé uniquement, à partir de septembre 1977)
Allimentation :	carburateur multicorps (avant septembre 1977) Injection K-Jetronic (à partir de septembre 1977)
Distribution :	deux arbres à cames en tête
Transmission :	aux roues arrière
Boîte :	- 4 vitesses synchronisées (coupé V6 jusqu'en septembre 1977, coupé et cabriolet 4 cylindres jusqu'en septembre 1979) - 5 vitesses synchronisées (coupé, à partir de septembre 1977, coupé et cabriolet 4 cylindres, à partir de septembre 1979) - automatique ZF (en option sur les deux modèles à partir de 1972, uniquement disponible sur le coupé à partir de 1973, disponible sur le seul coupé 4 cylindres à partir de 1978)
Châssis :	carrosserie monocoque
Suspension :	avant/arrière à 4 roues indépendantes
Freins :	à disques à l'avant et à l'arrière, assistés par servo.
Direction :	à crémaillère avec servo
Pneumatiques :	175 HR 14 (versions 4 cylindres) 190/65 HR 390 (versions 6 cylindres)
Dimensions :	Longueur : 4m36 - Largeur : 1m77 - Hauteur : 1m36
Empattement :	2m55
Poids à vide :	1235/1250 kgs (cabriolet 4 ou 6 cylindres) 1270/1295 kgs (coupé 4 ou 6 cylindres)
Performances :	170 km/h (coupé et cabriolet 4 cylindres, antérieurs au Salon 1970) 179 km/h (coupé et cabriolet 4 cylindres, sortis à partir du Salon 1970) 186 km/h (coupé et cabriolet 6 cylindres, antérieurs au Salon 1977) 190 km/h (coupé, sorti après le Salon 1977) 180 km/h (cabriolet, sorti après le Salon 1977)

Produit pendant trois années seulement (1975-76-77) le cabriolet V6 est aujourd'hui le plus recherché de la série. A noter les phares monoblocs montés depuis 1975.

conformes à l'origine, la fourchette des prix varie du simple au double, selon les versions.

Produit à moins d'un millier d'exemplaires en trois ans (1975-76-77), le cabriolet 504 V6 fait figure d'Arlésienne dans la série et c'est aujourd'hui, à juste titre, la version la plus recherchée. Un bel exemplaire ne se négociera pas à moins de 70 000 F et pourra même atteindre exceptionnellement les 85 000 F. A l'étage inférieur, le cabriolet de la troisième génération (1980-83) animé par le 4 cylindres injection accouplé à une boîte à 5 vitesses. Ce modèle peut prétendre à 70 000 F, voire 80 000 F s'il est irréprochable.

Le tableau de bord des premiers modèles (1969-70) : une austérité certaine.

Légerement en retrait, arrive ensuite le cabriolet de la deuxième génération (1978-79), avec boîte à 4 vitesses seulement mais doté d'une direction assistée. Ce modèle trouve habituellement acquéreur à hauteur de 60/65 000 F. Quant au cabriolet de la première génération (1969-74), moins sophistiqué sur le plan technique mais tout aussi désirable du point de vue esthétique, il se situe dans une zone de prix très voisine (de l'ordre de 60 000 F).

Parmi les coupés, ce sont les premiers modèles "V6 Ti" (1978-79), encore pourvus des anciens pare-chocs en inox, jugés plus esthétiques par les puristes, qui peuvent prétendre à la cote la plus élevée : 55/60 000 F pour un

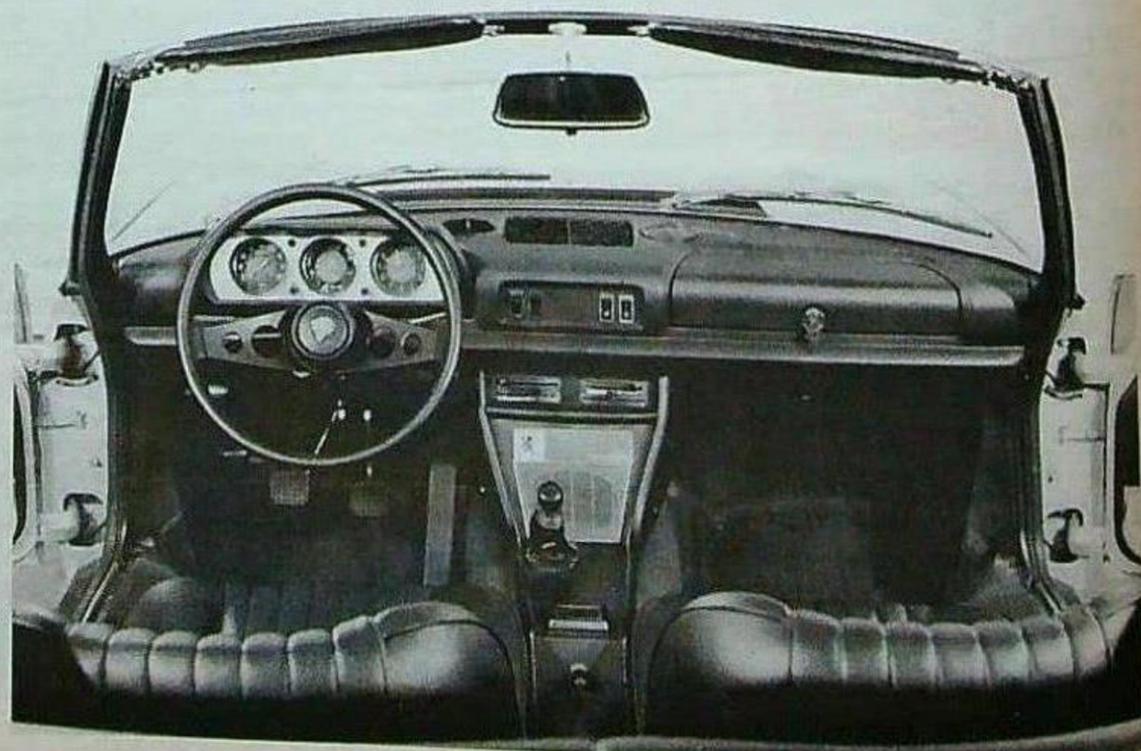
Tous nos remerciements à l'Amicale 504 Coupé/Cabriolet - et tout particulièrement à Jean Moreau - ainsi qu'à Automobiles Peugeot et à Eric Lagadec (l'Amicale Peugeot).

ADRESSES UTILES

Amicale 504 Coupé/Cabriolet :
70 bis, rue Edouard Branly,
91560 Crosne.

Fondée en août 1991 par Serge Panoff, qui en est le président en exercice, l'Amicale regroupe aujourd'hui 160 adhérents.

L'Aventure Peugeot :
75, avenue de la Grande Armée,
75116 Paris
(responsable, Eric Lagadec).
L'Aventure fournit une aide logistique à tous les clubs et amateurs de Peugeot anciennes.



DES HARD-TOP PERSONNALISÉS

Contrairement à ce qu'elle avait fait pour les cabriolets 403, 404, 204 et 304, la firme Peugeot n'a jamais inclus à son catalogue un hard-top optionnel pour le cabriolet 504.

Face à cette situation, Marc de Coninck, un jeune styliste transfuge de Peugeot, familiarisé avec le travail des matériaux composites à la suite d'un passage chez Matra, a entrepris en 1978 la production d'un hard-top spécialement conçu pour la 504.

Marc de Coninck commercialisera en définitive deux modèles de toit rigide, tous deux en polyester stratifié et aussi élégants l'un que l'autre : un "4 places", avec vitre de custode, et un "2 + 2", sans vitre latérale, d'allure plus sportive. D'un poids variant entre 28 et 30 kgs selon le modèle, ces hard-top se fixaient sans aucune transformation préalable de la carrosserie, au moyen de deux arrimages à l'arrière et de deux fermetures à chape basculante fixées sur les montants du pare-brise.

La firme Peugeot donnera son aval à Marc de Coninck en homologuant cet équipement, tant en France qu'au plan international, en 1982. Une reconnaissance bienvenue, mais hélas, trop tardive.

Passionné par le cabriolet 504, Marc de Coninck a également conçu pour celui-ci des boiseries destinées à habiller le tableau de bord et le haut des portes ainsi que différents kits d'aménagement. "Le cabriolet était vraiment cher pour l'équipement qu'il proposait, commente-t-il aujourd'hui. Il donnait l'impression d'être "inachevé". J'ai voulu lui donner un aménagement à ma façon, en conformité avec sa classe".

On peut encore se procurer quelques hard-top provenant de l'ancien stock de Marc de Coninck en laissant un message au (1) 39.11.45.60. (après 18 heures)



MINIATURES

Si le coupé et le cabriolet 504 ont été, lors de leur présentation, salués comme de purs produits Pininfarina, ils n'ont donné lieu qu'à un petit nombre de reproductions en miniature. La grande marque Dinky Toys s'y est heureusement intéressée, et son cabriolet demeure un classique.

Solido, quant à lui, a reproduit en son temps le coupé, avec le décalcomanie du Safari Rallye. Réutilisant le même moule, Solido dévoile aujourd'hui simultanément la version civile et celle du Rallye de Côte d'Ivoire.

A partir du moule Solido, la firme Verem a, de son côté, présenté la version cabriolet avec carrosserie en résine.

Voici une quinzaine d'années, Mebetoys avait sorti un fort beau coupé. Si, aujourd'hui, les modèles Solido sont affichés à 65 F environ et le modèle Verem autour de 250 F, il faut compter 400 à 500 F pour un coupé Mebetoys, et environ...1000 F pour le cabriolet Dinky, rare et très recherché.

Marc Aumonier



ASSURANCES

Où que vous soyez en France, assurez vos véhicules

.de collection .flotte moderne
.haut de gamme et de collection

à partir de 385 F !

Christian DAIROU

16, rue de la Madeleine - 30000 NÎMES
Tél. : 66 76 03 63 - Fax : 66 21 66 91

MINITEL

3616 RETROAZUR



GROUPE AZUR

Efficace en V6

par André Costa

On le sait, à part le déjeuner sur l'herbe de monsieur Monet, la bourgeoisie française n'a jamais manifesté à l'égard du plein air le même culte que sa pareille insulaire mais, cependant, la plus bourgeoise des marques françaises, j'ai nommé Peugeot, a toujours tenu à faire figurer à son catalogue cabriolets et coupés, avec parfois d'étonnantes variantes, telle cette 402 de l'immédiat avant-guerre, au joli profil de coupé, dont le toit métallique s'escamotait d'une seule pièce dans une longue poupe digne d'une 12 mètres J.I. Plus près de nous, la 203 a connu aussi bien un cabriolet qu'un coupé - engin bizarre qui fut, en son temps, accueilli plus fraîchement mais qui fait aujourd'hui la joie des collectionneurs - tandis que la 403 dut se contenter d'un cabriolet un peu massif, avant que Pininfarina ne dessine un cabriolet 404 particulièrement élégant, que l'adoption éventuelle d'un hard-top bien dessiné ne gâtait absolument pas.

Pour une clientèle paisible

Enfin, la 504 apparut en 1968 et, dès le printemps 69, un cabriolet ainsi qu'un coupé, tous deux dessinés par Pininfarina, furent proposés à une clientèle potentielle que le constructeur n'envisageait pas spécifiquement sportive. Tout juste 90 ch à 5600 t/mn pour un poids de 1220 kgs, on était en effet loin de la fougue véritable. En revanche les deux carrosseries proposaient quatre véritables places, ce qui ne pouvait manquer d'intéresser les pères de famille...aisés, bien entendu.

J'ai assez longuement conduit les deux modèles, d'abord en 4 cylindres puis ensuite en V6. Intérieurement, les peausseries fleuraient bon le luxe mais,

même pour les tenants de la plus élégante des sobriétés, l'ensemble apparaissait un peu mélancolique. Fort heureusement le cabriolet, dont la capote se manoeuvrait avec une aisance assez inhabituelle pour l'époque, offrait ses joies traditionnelles, sauf en ce qui concernait le chauffage qui ne possédait pas la puissance des décapotables anglo-saxonnés. De plus, la présence des places arrière augmentait la longueur ouverte de la carrosserie et, par là même, la violence des remous à grande vitesse. Il n'était donc guère question de rouler décapoté sous la pluie de la même manière qu'avec certains cabriolets actuels mais l'ensemble était néanmoins agréable à conduire, avec une rigidité qui, à l'époque du moins, m'avait semblé très acceptable.

Pourtant, à ce dernier propos, un excès de zèle de ma part conduisit involontairement l'un de ces beaux cabriolets jusqu'à l'agonie. Mon photographe insistant pour "mettre dans la boîte" un cliché musclé, je me laissai aller jusqu'à sauter à bonne allure un dos d'âne qui traînait par là. Je ne sais toujours pas aujourd'hui si la vision très distincte des dessous de la voiture constituait ce qu'on appelle un cliché musclé mais, ce dont je me souviens trop bien, c'est de la difficulté avec laquelle les portières s'ouvrirent après l'atterrissage...

Aujourd'hui, nous devons, je crois, à Guy Marchand et à Nestor Burma d'admirer de manière hebdomadaire un cabriolet 504 en condition semble-t-il parfaite. L'état général du véhicule paraît dans tous les cas nettement supérieur à celui du malheureux cabriolet 403 du lieutenant Colombo, que j'ai eu le privilège d'approcher un jour aux studios Universal : toujours friand d'un coup de volant insolite, je demandai timidement s'il

DOSSIER

me serait possible de parcourir quelques mètres à son volant, une hilarité générale accueillit ma demande car, d'après mes interlocuteurs, la voiture était depuis longtemps incapable de se déplacer par ses propres moyens. Lorsque Colombo arrivait sur les lieux de son enquête, quelques machinistes musclés se contentaient de la pousser énergiquement dans le champ...

Un V6 assez vif

Avec le coupé et en dépit de son poids, on atteignait une dimension relativement sportive, tendance qui s'accroît encore lorsque les 136 ch à 5750 t/mn du V6 PRV furent disponibles. Ce malheureux bâtarde de V8, odieusement amputé par des fonctionnaires sans vergogne mécanique, tournait d'une manière qui devait beaucoup au regretté Parmentier mais il n'en faisait pas moins preuve d'une certaine vivacité, au prix de 50 kgs supplémentaires par rapport aux versions quatre cylindres. En dépit de l'échelonnement fort discutable des quatre rapports de la boîte de vitesses, la voie arrière élargie et l'empattement raccourci procuraient à l'ensemble un comportement d'une seule pièce très rassurant, avec une bonne maniabilité, à la seule condition de ne pas hésiter à violenter quelque peu la placidité naturelle de l'objet.

En fait, à cette époque où un certain nombre de marques réputées s'appuyaient sans honte sur un prestige éculé, le coupé 504 était capable d'en remonter à beaucoup d'étrangères sur le plan des qualités routières, y compris l'efficacité du freinage, cela avec une fiabilité bien supérieure à certain coupé italien contemporain. Bien entendu, il fallait fuir comme la peste la version à boîte automatique : Sochaux avait choisi de monter en option une boîte General Motors à trois rapports, dont le lymphatisme dans les réactions était propre à faire monter inconsiderement la tension artérielle de n'importe quel conducteur tant soit peu sportif. En bref, par rapport à bon nombre de modèles de la même époque se disant ou se voulant sportifs, les coupés et cabriolets 504 avaient le grand avantage - conservé aujourd'hui - de permettre à leurs conducteurs une exploitation familiale normale, tout en acceptant sans difficulté d'être menés jusqu'au bout de leurs possibilités (je pense en premier lieu à celles du pilote)...

A.C.



DOSSIER

Ils roulent en 504 Pininfarina

Laurent Coppolani (cabriolet 4 cyl. automatique 1972)

“Une décapotable spacieuse”

“Dans cette configuration - boîte automatique et calandre à quatre phares - seulement 276 exemplaires du cabriolet 504 ont été produits. J’ai acheté celui-ci en 1994. Il était en excellent état, ayant appartenu à un amoureux de ce modèle. Pour moi, l’attrait n°1 du cabriolet 504, c’est son esthétique. C’est un vrai cabriolet, sans arceau, qui offre à la fois confort et espace : on y est à l’aise, même lorsqu’on mesure plus d’un mètre 80. S’agissant d’un modèle 1972, j’apprécie tout particulièrement ses doubles phares, ses feux arrière



“en épis”, ses pare-chocs en inox. C’est une voiture encore relativement récente : de ce fait, les pièces ne sont pas trop difficiles à trouver (quoique les stocks soient limités). C’est une voiture assez puissante, pour une 2 litres. La boîte automatique rend la conduite particulièrement agréable, en ville. A son passif, sa sensibilité à la corrosion, et une consommation relativement élevée en ville. Pas de précaution particulière en utilisation courante, excepté de ne jamais replier la capote quand elle est mouillée. Il ne faut pas non plus la laver avec des produits détergents, car elle perdrait alors son imperméabilité.

Pour les pièces de rechange, je me fournis par l’intermédiaire des petites annonces et des bourses d’échanges. Ce sont surtout les petites pièces - comme certains joints - qui sont difficiles à trouver.”

Jean Moreau (cabriolet 4 cyl. 1981) **“Un modèle qui déclenche la sympathie”**

“Il s’agit d’un cabriolet 4 cylindres, acheté en deuxième main, en parfait état. Seuls la capote et l’échappement ont été changés, et j’ai monté des jantes à bâtons pleins, en alliage léger. La voiture affiche aujourd’hui 92 000 kilomètres d’origine, et elle en parcourt environ 6000 par an, pour l’essentiel à l’occasion des sorties du club.

A son actif, c’est une voiture très fiable, plutôt économique pour sa cylindrée (la consommation tourne autour de 10/11 litres aux 100 km). Elle offre un bon confort et une excellente tenue de route, du moins sur sol sec. Et puis c’est un modèle qui déclenche la sympathie, toutes générations confondues.



On peut lui reprocher de se “tortiller” un peu, comme tout cabriolet, et il lui manque quelques chevaux. Elle en aurait 130, ce serait parfait. En usage courant, il faut surveiller les traces de rouille sur la carrosserie : une aile qui commence à se corroder doit être changée sans attendre. Pour l’approvisionnement en pièces mécaniques, il n’y a pas de problème, en passant par le musée Peugeot. Pour les éléments de carrosserie, il faut parfois attendre, en cas de rupture de stock. Actuellement, il est par exemple difficile de se procurer des ailes arrière et des feux arrière correspondant aux modèles des dernières années. Lorsque Peugeot n’est pas en mesure de fournir la pièce, on fait comme tout le monde : on cherche dans les bourses d’échanges et par l’intermédiaire des annonces entre particuliers.”

Thierry Guéguen (cabriolet V6 1977)

“Le plus beau cabriolet français”

“Au départ, je n’étais pas spécialement porté sur les voitures anciennes. Je suis tombé amoureux du cabriolet 504...en en voyant passer un tous les matins. Pour moi, c’est le plus beau cabriolet français. J’ai acheté le mien en 1990. Il était en très bon état. Principales qualités : la souplesse de la boîte et du moteur, qui le rendent très agréable à conduire, et l’habitabilité. Défaut : un coût d’entretien plus élevé que sur le 4 cylindres. Un niveau sonore élevé à grande vitesse. Enfin, la corrosion. C’est une voiture avec laquelle il ne faut pas hésiter à rouler. Personnellement, je fais environ 10 000 kilomètres par an avec. Au début, c’était même ma voiture de tous les jours. En ce qui concerne les pièces, j’ai eu un problème pour trouver un capteur d’allumage. C’est un membre de l’Amicale 504 C.C. qui me l’a fourni. En fait, le problème venait du boîtier électronique, que j’ai retrouvé par l’intermédiaire d’un garagiste.”



Philippe Gauthier (coupé V6 Ti 1980)

“255 000 km sans fatigue”

“Je possède cette voiture depuis treize ans. Elle était en très bon état, mais ça s’est un peu dégradé au fil du temps. Je l’ai donc fait refaire entièrement, en 1990. Pratiquement tous les éléments de carrosserie (ailes, panneaux de portes, capot, couvercle de coffre) ont été changés. Le soubassement a été traité. Le moteur est d’origine. Il a parcouru 255 000 km sans fatigue. Seul l’embrayage a été changé à 235 000 km, ainsi que la chaîne de distribution. Ce que j’apprécie dans cette voiture, c’est bien sûr sa ligne. C’est aussi une très bonne routière. Le V6 est assez souple, solide (car peu poussé), avec un bruit agréable. Le coupé 504 n’est pas un coupé sportif, mais il permet de faire de longs trajets sans fatigue. C’est une voiture qui tient bien la route, et possède une excellente suspension. Un reproche : elle devient gourmande si on “tire dessus”. Elle consomme beaucoup en ville (mais pas plus de 11 litres sur route). Enfin, il faut bien évoquer la tendance à la corrosion. Elle est due à la mauvaise qualité de la carrosserie (assemblée avec des tôles de récupération italiennes) et à la conception de la caisse, qui comporte beaucoup de corps creux favorisant la stagnation de l’eau. Pour les pièces mécaniques, on trouve encore à peu près tout dans le réseau Peugeot, car le coupé 504 dispose du même moteur que la berline 604 Ti. Pour les éléments de carrosserie, on trouve encore certaines pièces dans le réseau. Sinon, je passe par le musée Peugeot ou par les bourses d’échanges des concessionnaires.”



ASSUREZ VOS VEHICULES PAR UN COLLECTIONNEUR
RESPONSABILITE CIVILE ET DEFENSE RECOURS
(Y COMPRIS FAMILLE ET PERSONNES TRANSPORTEES)

NOUVEAU

Véhicules mis en circulation	avant 1959	Véhicules mis en circulation	de 1959 à 1974
1er véhicule :	285F	1er véhicule :	402F
2è véhicule :	202F	2è véhicule :	285F
3è véhicule :	170F	3è véhicule :	170F

POUR LES VEHICULES POSTERIEURS NOUS CONSULTER

AUTOS et MOTO

OPTIONS

BRIS DE GLACE
VOL ET INCENDIE
DOMMAGES TOUS ACCIDENTS
TOUS RISQUES

CCA assurances

136, boulevard SUCHET 75016 PARIS - Tél. 42 24 79 79 - Fax. 42 24 70 24