

# YOUNGTIMERS

4,90 €



RENAULT CLIO 16S vs FIAT PUNTO GT

## LE CHOIX DES ARMES...

### YOUNG PRATIQUE



CONTRÔLER LE CIRCUIT DE CHARGE

### YOUNG MOTO



MV AGUSTA 750 S

### NOS PETITES ANNONCES INÉDITES



ALFA ROMEO Q4 : 33/155/164 PLAISIR INTÉGRAL!

PEUGEOT 504 COUPÉ V6 ARRIVÉE À MATURITÉ



GÉNÉRATION Échecs (plus ou moins) fameux!

CITROËN XM 2 LITRES SÉDUCTION LA PLUS PURE



INSTANTANÉS Des remparts d'Angoulême à Rouen...

L. 18909 - 145 - F. 4,90 € - RD  
BELUX : 5,60€ - DOM : 5,90€  
CH : 8,80 CHF - CAN : 8,99 \$  
ITA/ESP/PORT : 5,90€ - TOM : 7,40 \$  
100%

# FIN (PROVISOIRE) D'UNE TRADITION

Au-delà du lancement providentiel de la 205, l'année 1983 marque également chez Peugeot la fin de fabrication de la 504 Coupé. Avec elle, s'achève pour un temps la tradition des aspirantes-GT signées Pininfarina. Tout un symbole!

Texte Laurent Berreterot - Photos Denis Meunier



**P**armi les quatre firmes généralistes françaises de l'après-guerre, Peugeot a eu le mérite de maintenir une tradition ancienne de coupés et/ou cabriolets dérivés de ses austères berlines familiales. Cette coutume a pris une belle tournure en 1961 avec la 404 Coupé à carrosserie entièrement spécifique, dessinée et partiellement fabriquée chez le carrossier piémontais Pininfarina. Turin donne désormais le la de l'élégance automobile (en empruntant cependant beaucoup à l'école américaine...) à la grande frustration du bureau de style Peugeot de La Garenne-Colombes (92), dirigé par Paul Bouvot. Fort de la confiance de la famille Peugeot, le clan Farina a d'ailleurs bénéficié de davantage de liberté pour le modèle suivant, dessiné sous la direction de Franco Marinengo. Non seulement le coupé 504 présente un empattement raccourci et des voies élargies par rapport à la berline, mais il ne ressemble plus à cette dernière, alors qu'un même air de famille unissait encore la gamme 404. Le nouveau fleuron du Lion, dévoilé au Salon de Genève 1969, se passe ainsi des fameuses optiques trapézoïdales à la Sophia Loren (une idée originelle de M. Bouvot) ou des appuie-têtes escamotables. La calandre occupant toute la largeur de la voiture et les feux arrière à trois griffes, façon

Mustang, trahissent l'influence et le prestige des *muscle cars* d'outre-Atlantique. On retrouve tout de même l'école italienne dans le fin pavillon et la lunette arrière enchâssée, à la Lancia Flaminia, et la ligne de caisse ondulante, comme celle d'une Iso Grifo, du bout du capot jusqu'à la poupe tronquée. Sans ce trait subtilement dynamique, la « 504 C » paraîtrait aussi raide et ennuyeuse à regarder que les coupés Fiat 130 et Rolls-Royce Camargue, dessinés peu après par Paolo Martin pour Pininfarina.

### ASPIRANTE-GT

La latinité de ce petit chef-d'œuvre d'élégance contraste avec toute l'austérité dont Peugeot est capable en 1969. Les roues en tôle de taxi G7 et le sinistre mobilier moussé noir mat peinent à justifier le surcoût de 40% demandé par rapport à la berline. D'autant que le modeste 4-cylindre à injection de 1,8 l puis 2 l n'a rien d'un pur-sang, avec 97 ch puis 104 après 1970. De quoi expliquer une diffusion limitée : au mieux 4 058 coupés en 1972, soit 2% de la production globale de la 504 cette année-là ! Au Salon 1974, le moteur V6 2,7 l « Z » conçu par Peugeot au sein de la *Franco-suédoise de moteur-PRV* (Peugeot-Renault-Volvo) ouvre enfin à la 504 les portes



### À LIRE EN ÉCOUTANT

#### NINO FERRER — SCOPA (1979)

A voiture franco-italienne, chanteur idoine ; mais un modèle aussi peu diffusé que la 504 Coupé appelait un titre peu connu du grand public. L'éclectique discographie de Nino Ferrer compte justement quelques pépites oubliées, telles que *Scopa*. À la basse introductive, sévère comme une vieille Peugeot, succède une séquence langoureuse et planante, à l'instar d'un voyage en coupé V6. On est définitivement scotché en seconde partie par le solo de guitare, hypnotisant comme la ligne Farina. Pour le reste, on a rarement drapé refrain fripon de tant d'élégance...



LA 504 COUPÉ, C'EST POUR L'HOMME DE GOÛT L'ASSURANCE D'UNE ABSENCE TOTALE DE VULGARITÉ AU MOMENT DE REJOINDRE SA RÉSIDENCE SECONDAIRE LE COUDE À LA PORTIÈRE...



**COMBIEN ?**

504 Coupé V6 carburateurs (1975-76)	20 000 €
504 Coupé V6 TI (1978-83)	22 000 €
504 Cabriolet V6 (1975-77)	38 000 €



1



2



4



3



5

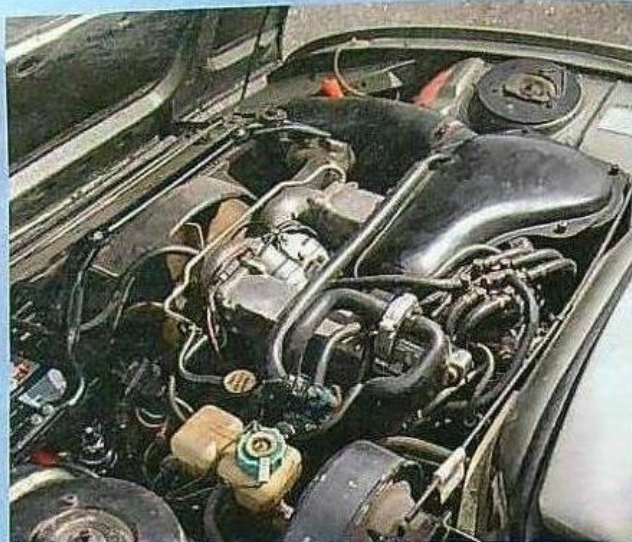
1 • A l'origine, du velours revêtait les fauteuils du coupé, le similicuir Teplaine (gazelle ou noir) étant réservé au cabriolet.

2 • La carrosserie ne porte plus de monogramme « 504 » depuis le millésime 1980, le catalogue « 82 » évoquant simplement les « coupés et cabriolet Pinin Farina ».

3 • Apparue au millésime 1982, la console de toit intègre un éclairage orientable ainsi qu'une horloge digitale à chiffres rouges, avec fonction chrono !

4 • Signe distinctif des coupés Lancia Flaminia et Peugeot 404, la lunette arrière enchâssée sera également reprise par la 406 Coupé.

5 • Particularité de cet exemplaire : des coquilles de rétroviseurs couleur caisse, plutôt que chromées.



**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**

Moteur type ZMJ, 6 cylindres en V, 12 soupapes, en position longitudinale avant **Cylindrée** 2 664 cm<sup>3</sup> **Puissance max.** 144 ch à 5 500 tr/min **Couple max.** 217 Nm à 3 000 tr/mn **Alimentation** injection électronique Bosch K-Jetronic **Transmission** aux roues arrière, boîte manuelle à cinq rapports **Direction** à crémaillère, assistance constante **Freins AV** disques ventilés, **AR** disques **Susp. AV** roues indépendantes, type McPherson et barre anti-dévers **AR** roues indépendantes par bras tirés obliques, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre anti-dévers **Pneumatiques** 190/65 HR 390 TRX **Dimensions** L x l x h : 4,360 x 1,700 x 1,350 m **Poids** 1 295 kg **Coffre** 358 l **Réservoir** 56 l **Performances** vitesse max. : 189 km/h ; de 0 à 100 km/h : 10,2 s ; 1 000 m D. A. : 31,1 s **Conso. moy.** 12 l/100 km

ment moussé n'a rien de qualitatif, il adopte ici un ton chaleureux renforcé par des décors boisés que certains trouveront kitsch. Les buses d'aération disposées en sommet de planche de bord rappellent l'Italie, mais le cosu velours pied-de-poule d'origine ne peut appartenir qu'à une française. Enfin, malgré une banquette arrière confortable d'aspect, l'auto reste une 2 + 2, et non une vraie quatre places.

**PUISSANCE SOUPLE**

Moteur ! L'embrayage se fait doux et le fin levier à faible débattement retransmet une agréable sensation mécanique dans ses verrouillages. Le V6 PRV s'ébroue dans de suggestives tonalités graves et rocailleuses rappelant le Maserati de la SM. Et pour cause, l'ouver-

sur ce même rapport surmultiplié, le silence autoroutier apaise. Les accélérations ne sont pas ridicules, les râles rauques du V6 non plus, mais celui-ci goûte peu les hauts régimes, avec une puissance maxi atteinte à 5 500 tr/min et un couple maxi dès 3 000. Le rapport poids-puissance, moyen, atteint 8,96 kg ch, contre 7,7 et 7,6 pour les GTV6 et Capri 2.8i, lesquelles prennent rapidement le large à l'exercice du 1 000 m D.A., avec un tout autre brio qui plus est. Sans surprise, la suspension moelleuse privilégie le confort. Le comportement, sain, fait preuve d'une rassurante neutralité jusqu'à une limite que de toutes façons peu atteindront. Pour plus de sécurité, on a même réglé cette variante légèrement sous-vireuse. Attention cependant sur le mouillé au survirage facile, comme

avec toute 504, il s'agit bien d'une propulsion ! Le toucher de pédale de frein est mou, à l'ancienne. Curieusement, la direction ne paraît pas assis-

**TANT DÉCRIÉ, LE V6 PRV M'A POURTANT CONQUIS PAR SA SOUPLESSE, SA CIVILITÉ ET SA SONORITÉ GRAVE RAPPELANT LE MASERATI DE LA SM.**

ture de son V à 90° est la même. Je ne formulerais pas les sempiternels reproches de fonctionnement plus ou moins bancal lié à cette architecture, héritée du V8 3,5 l non industrialisé dont dérive ce V6, et auxquels la SM a curieusement échappé. Je noterais plutôt les progrès accomplis par cette version à injection en termes de souplesse. Elle tient sans sourciller la cinquième à 1 700 tr/min en faux-plat et, à 3 500 tr/min à 130 km/h

et sa démultiplication, bien que réduite par rapport à la berline, n'en reste pas moins trop importante avec 3,5 tours entre butées. On ne fera cependant guère usage du contre-braquage avec cette auto peu sportive. Elle m'a d'ailleurs ôté toute envie de la « balancer » ou d'éprouver sa maniabilité, tant cet essai m'a détendu. C'est aussi cela, le charme discret de la bourgeoise. ■



Une disposition et une forme typiquement Ferrari pour ces aérateurs circulaires à lamelles.

Mille mercis à François pour nous avoir ouvert les portes de sa collection ainsi qu'à Patrick Loncan, du club des Graveleuses de Léognan (33).





A défaut de vrai luxe, les décors bois apportent de la chaleur. Le volant Motolita remplace le modèle en plastique d'origine à deux branches.

du segment Grand Tourisme. La France y est représentée depuis 1970 par la seule Citroën SM, laquelle va d'ailleurs faire les frais peu après de la reprise de la firme aux chevrons par Peugeot. Malgré sa conception moderne et son architecture supercarrée, ce premier V6 type ZM à carburateurs de 136 ch, peu souple ni brillant dans les tours et surtout gourmand, fait l'unanimité contre lui. Peugeot revolt en partie sa copie en 1977, avec la version ZMJ à injection électronique poussée à 144 ch et enfin associée à une boîte à cinq vitesses. Jusqu'à l'arrivée fin 1982 de la 505 Turbo Injection, le coupé V6 restera, avec 189 km/h en pointe, la Peugeot la plus rapide.

### SPLENDIDE ISOLEMENT

Malgré ses succès au rallye de Bandama et au Safari, son constructeur ne consent à aucun effort publicitaire ni tarifaire. A 106 000 francs au Salon 1982, le coupé V6 demande 7 000 et 22 000 francs de plus que l'Alfa GTV6 et la Ford Capri 2.8i respectivement, toutes deux étant à la fois plus puissantes (160ch) et plus sportives. A cavalerie équivalente, la lionne ne trouve de réelle concurrente que chez les coupés bourgeois, tels que la Lancia Gamma (132 990 F), également signée Pininfarina, ou la Mercedes 230 CE (121 000 francs). Le marché américain aurait pu offrir un débouché à une remplaçante, mais les décideurs de Peugeot, rendus frileux par la conjoncture, ajoutent le projet E27 tout comme celui du coupé 505 prototypé par Cars

& Concepts. Il faudra attendre 1996 pour que la vieille maison sochallenne dépoussière la tradition des dérivés de prestige signés Pininfarina en présentant la 406 Coupé dont on connaît le succès, quatre fois supérieur à celui de la 504 équivalente.

### ARRIVÉE À MATURITÉ

Fait symbolique, cette survivance des années 1960 figure encore au catalogue lorsque Peugeot effectue sa « révolution culturelle » avec la 505 Turbo Injection et surtout la 205. Au moins sa beauté originelle n'a pas été saccagée comme celle de la MGB ou du Spider Alfa Romeo. Les chromes étant passés de mode, les nouveaux pare-chocs en résine polyester ne défigurent pas trop la voiture, du moins lorsqu'ils sont, comme ici, peints couleur caisse. L'allure du coupé est même magnifiée par les tardives jantes à huit bâtons chaussées de pneus TRX dont la taille semi-basse renforce encore les belles proportions du modèle. A bord, on sied dans un habitacle très lumineux, un peu engoncé derrière un volant très droit et haut. Malgré l'introduction d'une horloge digitale, l'environnement fleurit bon les années 1960, notamment avec ses déflecteurs de vitres à commande rotative, une invention tombée en désuétude et pourtant fort pratique pour rouler le coude à la portière sans être importuné par le flux d'air. Rajoutons-y la disposition traditionnelle Peugeot : antivol de clé et tige de phares-essuie/lave-glace à gauche, bâtonnet rachimique de clignotant et d'avertisseur à droite. Si le revête-



Sur 34 661 « 504 C/C » produits, on ne compte que 4 472 coupés V6 à carburateurs et 1 157 à injection !



Communs à toutes les 504, ces loquets de portes ont aussi été montés sur les Alpine A310, curieusement...

Le nouveau décor de console centrale, élégamment signé, fait partie des évolutions des deux derniers millésimes.





A l'avant comme à l'arrière, les optiques monoblocs, moins originales que les éléments d'origine séparés, sont apparues avec le V6.



François Perrier

## « LA DERNIÈRE DÉFINITION DU MODÈLE... »

Une nouvelle fois, nous avons essayé une voiture de la collection de François. Il est vrai que cet industriel passionné d'automobile française n'a eu de cesse de rassembler tous les fleurons et pépites des constructeurs nationaux.



« Même si ses marques de luxe ont depuis longtemps disparu, l'industrie automobile française n'a jamais cessé d'être créative et la tentation est restée grande de produire des voitures d'exception, vecteurs d'image à défaut de succès commercial : Citroën SM et C6, Ligier JS2, Peugeot 504 V6 Coupé, Alpine V6, Venturi, Renault Safrane Biturbo et Sport Spider, entre autres. Mon ambition était de réunir ces icônes, toutes fabriquées entre 1969, année du premier vol de Concorde, et 2019, année de la reprise de production d'Alpine. Immatriculé le 18 août 1982, mon coupé 504 V6 correspond à la dernière définition du modèle, donc équipé du tableau de bord muni des gros compteurs et de la console de toit. La couleur est

le gris fumé métallisé. Un précédent propriétaire a remplacé le velours des fauteuils par du similicuir fauve, une garniture disponible uniquement sur le cabriolet et reprise sur les contre-portes. L'auto se distingue également par un volant Motolita d'accessoire. Détail pour les connaisseurs : le lion et le monogramme Pininfarina situés au-dessous des commandes de ventilation et chauffage ont été réalisés sur-mesure par Jean-Michel Vray. Ils sont conformes à ceux des plaquettes commerciales des modèles 1982-83 mais pas à ceux, beaucoup moins beaux, montés finalement dans la réalité sur une semelle en plastique noir... »

## GUIDE D'ACHAT

Peugeot dévoile les coupé et cabriolet 504 le 13 mars 1969 au Salon de Genève. Moteur 4 cylindres XM 1 796 cm<sup>3</sup> à injection Kugelfischer de 97 ch et boîte manuelle à quatre rapports. Production des caisses et garnissages chez Pininfarina à Grugliasco en Italie, assemblage final en France à Sochaux (25). Au Salon 1970, nouveau moteur XN2 porté à 1 971 cm<sup>3</sup> et 104 ch, et option boîte automatique à trois rapports ZF 3HP12. Pour le Salon 1974, le 4-cylindres est remplacé par le nouveau V6 PRV type ZM de 2 664 cm<sup>3</sup> pour 136 ch, alimenté par carburateurs simple et double corps. Direction assistée de série, et premier restylage : phares monoblocs oblongs, calandre élargie vers le bas en plastique noir sans barrettes chromées avec lion découpé, nouvelles poignées de portes à palette (et non plus à bouton poussoir), inédites jantes plus larges, feux arrière monoblocs rectangulaires, logo «V6» au milieu du couvercle de malle, signature Pininfarina déplacée des ailes arrière à celles avant et double sortie d'échappement. À bord, appuie-têtes avant, ceintures frontales à enrouleur, déflecteurs orientables commandés par molette et compteur gradué jusqu'à 220 km/h. Le coupé V6 est également proposé avec boîte automatique optionnelle à trois rapports, d'origine GM, en décembre de la même année. Du fait de la mévente du V6, Peugeot réintroduit le 4-cylindres XN2 à la rentrée 1977 sur les coupé et cabriolet, avec 106 ch et la direction assistée. Le V6, désormais uniquement disponible en coupé, se dote d'une injection Bosch K-Jetronic (144 ch) et d'une boîte manuelle à cinq rapports. Pneus millimétriques Michelin TRX 190/65 HR 390, avec jantes spécifiques en tôle à huit alvéoles en demi-lune. Montage des ceintures de sécurité à l'arrière à l'automne 1978 et apparition d'un monogramme chromé «V6 Ti» sur le couvercle de malle à l'arrière gauche. Un second restylage survient à la rentrée 1979 : pare-chocs boucliers en résine semi-enveloppants (ton caisse pour les couleurs métallisées, noirs pour les teintes opaques) et intégrant les dignotants à l'avant, calandre avec deux barrettes chromées, prise d'air de capot en plastique noir, suppression du logo «504» sur capot, glaces teintées bronze au lieu de vert, nouveau monogramme Peugeot en plastique collé à l'arrière gauche et «V6 Ti» repositionné à droite. Dans l'habitacle, façade de compteur façon bois, montre à affichage digital, essuie-glaces à vitesse intermittente et nouvelle sellerie velours pied-de-poule (sur coupé). Boîte cinq vitesses sur 4-cylindres. Au milieu de 1980, adoption en série sur le coupé V6 des jantes alu Amil à huit bâtons de type 604. Juillet 1981 : combiné de bord Jaeger Italia agrandi et à cinq instruments (charge et température d'eau en plus), zone rouge sur compte-tours, console centrale modifiée, éconoscope, horloge digitale incorporée au plafonnier et pommeau de levier de vitesses repris de la 505. Fin de fabrication en 1983.

## CHECK-UP EXPRESS

Produit en Italie, le coupé 504 souffre encore plus de la rouille que les berlines et breaks. Comme toujours, inspection en règle des bas de caisse, passages de roues, planchers, fond de coffre, bord de capot, longerons et encadrement des glaces. Sachant que les pièces de carrosserie sont à peu près introuvables ! Les moteurs ont le gros avantage de se faire oublier, hormis pour la synchronisation un rien délicate des carburateurs du V6 : un simple corps ET un double corps. L'injection Bosch K-Jetronic ne pose pas de problèmes particuliers, sauf en cas d'immobilisation prolongée. Bon vieillissement des trains roulants. Grippage possible des disques arrière dans le cas d'une auto roulant peu ou immobilisée de longue date. Les pneus TRX des V6 sont hélas coûteux, car seul Michelin les refabrique encore, en petite série. Sur le plan électrique, rien de méchant au-delà des éventuelles mauvaises masses provoquant des faux contacts sur une auto attaquée par la corrosion. L'horloge digitale des derniers millésimes est réputée capricieuse. A bord, les selleries velours et le ski Teplime offrent une endurance acceptable, mais les coutures se déchirent. Le couvercle de boîte à gants marque au niveau des bords, à force de manipulation, et touche le pare-brise en position ouverte. Vidanges : moteur tous les ans ou 7 500 km avec filtre à huile une fois sur deux, pont tous les 30 000 km (huile de boîte 80W), boîte manuelle tous les 30 000 km, celle automatique tous les 45 000 km ou cinq ans. Distribution par chaîne.

## BONNES ADRESSES

### Clubs et forums

- amicales504.fr  
- orpaouest.fr  
- 504cc.com  
- www.504.org

### Pièces et entretien

- serie04.com  
- autoretroservices.fr

- melun-retro-passion.com  
- laventurepeugeotcitroends.fr  
- alepoc.shop  
- retrochats.fr  
- tealmaxion.com  
- cipere.fr  
- Documentations techniques disponibles sur bibliauto.fr

## 5 raisons de vous laisser tenter

- Seule GT française après la SM
- V6 Ti souple et agréable
- Esthétique très réussie
- Robustesse mécanique
- Confortable et cossue

## 5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Corrosion inévitable
- Moteurs peu exaltants
- V6 carburateurs peu réussis
- Finition manquant de cachet
- Cabriolet V6 trop rare et cher