

Peugeot - presse

PUBLICATION D'INFORMATIONS PEUGEOT ■ 75, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS (16^e) - OCTOBRE 1974

En dernière page
504 MODELES 1975

Les 504 de série dans les rallyes

Les voitures participant aux grands rallyes sont-elles fondamentalement différentes des voitures de série ?

Par quelques exemples d'épreuves de grande notoriété, PEUGEOT prouve que ses voitures de série, moyennant quelques

aménagements de détails comme phares complémentaires, pare-pierres, protège-carter, etc. peuvent prendre part à des rallyes très durs, auxquels participent des équipages de premier plan et... les gagner.



UN GRAND RAID LE BANDAMA

PARIS ABIDJAN MONTE-CARLO

SIX FILLES TROIS PEUGEOT EN AFRIQUE

Si Anne-France Dautheville a parcouru 20 000 kilomètres en Europe et en Asie, six Françaises ont accompli un périple de 28 000 kilomètres en Afrique. Au volant de 504 Peugeot TI, Yveline Vanoni, Marie-Pierre Palayer, Christine Dacremont, Marianne Hœpfner, Charlotte Verney, Claudine Trautmann sont parties de Paris, par la route, pour Abidjan (Côte-d'Ivoire). Après une difficile traversée du Sahara et du Niger, elles arrivèrent à Abidjan... pour participer au très dur rallye Bandama (4 000 kilomètres). Au cours de l'épreuve, un arbre s'abattait sur la piste, écrasant la voiture de l'équipage Dacremont-Verney. Blessée, Charlotte Verney était rapatriée, tandis que se poursuivait l'épreuve. Claudine Trautmann - Marie-Pierre Palayer terminaient le rallye (huit arrivants sur soixante et onze) et remportaient brillamment leur classe (voitures de tourisme).

Aussi peu fatiguées que leurs 504, les cinq championnes rentrèrent en Europe... par la route, au cours d'une autre compétition, la « Concentration Bandama-Monaco ». Les trois 504 arrivèrent dans les délais à Monaco, après 28 000 kilomètres parcourus en quarante jours, à toute allure. Sur les pistes africaines, « les filles du Bandama » ont essuyé des tempêtes, des vents de sable, réparé les dégâts causés par les pistes, les éléments, dominé leur fatigue... et beaucoup d'équipages hommes. Qui dit mieux ?

(extrait de Jours de France n° 1012 du 6 mars 74)



Le BANDAMA : qui veut voyager loin...

L'an passé à pareille époque, ainsi que vous vous en souvenez, le rallye du Bandama disputé en Côte-d'Ivoire, avait été arrêté avant la fin faute de combattants : la Peugeot 504 pilotée par Tony Fall assisté de notre ami Gérard Flocon, dernier équipage en course, était allée jusqu'à Daloa, une petite ville située au cœur du pays, à moins de 700 kilomètres d'Abidjan où devait être jugée l'arrivée. Ayant pointé après les délais, ces derniers rescapés avaient été mis hors course.

4 000 KM A... 100 KM/H DE MOYENNE

Le parcours de 3 800 kilomètres, composé de pistes en quasi totalité, à effectuer, pratiquement « non stop », sur la base d'une moyenne de 100 km/h, avait été jugé par beaucoup, à tort ou à raison, sinon comme une gageure impossible à tenir, du moins comme une épreuve difficilement réalisable compte tenu de certains éléments naturels tels que les orages, toujours fréquents dans cette partie de l'Afrique, et la fatigue. Sans parler, bien sûr, des incidents propres à la course, eu égard aux délais de mise hors course par trop étriés. Toujours est-il qu'à l'époque, rappelez-vous, l'affaire avait fait grand bruit ; en vérité, pour qui que ce soit et à plus forte raison pour des équipes d'usine et des pilotes professionnels, un rallye sans vainqueur, cela n'existe pas. Bref, pas de vainqueur, pas de Prix ! La totalité des prix du Bandama 1972 s'ajoutait donc à ceux de l'édition suivante. Cette fois, l'enjeu était de taille puisque le premier se voyait offrir la coquette somme de 100 000 F, soit 10 millions de nos anciens francs.

En ce qui concerne le parcours de l'épreuve et son découpage, Jean-Claude Bertrand, cheville ouvrière de l'organisation de ce rallye, avait, en s'en doute, apporté quelques retouches. A l'exception d'une boucle supplémentaire de quelque 250 kilomètres s'inscrivant dans une réserve au Nord-Ouest du pays, il avait conservé le même tracé que lors de la précédente édition. En revanche, les délais de mise hors course avaient été allongés et les pauses étaient beaucoup plus importantes que l'an passé. Deux heures de repos avaient été prévues après la première boucle Abidjan-Abidjan longue de 592 km ; 10 heures étaient accordées pour le second groupe d'étapes long de 862 km et conduisant la caravane d'Abidjan à Bouaké au Nord du pays ; enfin, 6 heures supplémentaires étaient prévues au terme de la plus longue étape de ce rallye, Bouaké-Daloa (1 855 km). Le tracé de cette épreuve passait par Odienné (la ville de Côte-d'Ivoire la plus au Nord, plongeait ensuite vers la côte par la fameuse « piste des ponts » longeant les frontières de la Guinée et du Libéria et suivait la côte pendant environ 230 km avant de remonter vers le centre du pays en direction de Daloa. De l'avis des spécialistes, c'est au cours de cette étape que le rallye devait se jouer, la dernière étape ramenant les rescapés à Abidjan et, longue de 691 km, ne devant, à priori, constituer qu'une simple formalité pour les équipages de tête.

Cela dit, comme l'an passé, l'épreuve conservait sa forme de « Marathon » dans la mesure où la moyenne imposée était toujours de 100 km/h sur la totalité du parcours. Par rapport à 1972 toujours, les pistes n'étaient ni meilleures ni plus mauvaises. Il y avait toujours ce secteur d'une quarantaine de kilomètres de pistes étroites et sinueuses au cours de la première boucle dans la partie la plus à l'Est du pays ; il y avait toujours aussi ce fameux « enfer d'Arrah » long, lui aussi, d'une quarantaine de kilomètres : un secteur perdu dans la brousse où le navigateur doit être particulièrement vigilant et où la moyenne est inférieure à 40 km/h ; un secteur sillonné par de nombreuses ornières profondes où il y a tout juste place pour le passage d'une voiture et où, parfois, il faut quitter le chemin pour contourner un arbre abattu par l'homme ou les intempéries, on n'en sait trop rien ; il y avait toujours cet autre secteur d'une



Photo - L'AUTO-JOURNAL



Photo - X

PHOTOVOIRE...
MONTY WELLS/ONE

quarantaine de kilomètres également avant Odienné où la piste est semée de ravines parfois masquées par un dos d'âne, véritables marches qu'il faut franchir au pas sous peine de casser la voiture en deux ; il y avait toujours aussi la fameuse route des ponts, une piste étroite et qui n'en finit plus, des ponts glissants et traîtres où, parfois, il manque une planche ; une piste de près de 300 km avec ses bosses, ses trous, ses bourbiers qui, à l'occasion, s'agrandissent, se déplacent au gré des orages entre la reconnaissance et le rallye proprement dit ; il y avait toujours ce boulevard de tôle ondulée de quelque 150 km, le long de la côte où les voitures les plus rapides peuvent allègrement atteindre une moyenne de l'ordre de 180 km/h ; un tronçon parmi tant d'autres où il faut également compter avec la poussière soulevée par les grumiers, ces semi-remorques qui transportent les troncs d'arbres dont le trafic n'est pas systématiquement interrompu pendant la durée du rallye. Bref, l'édition « 73 » du Bandama est sans doute moins harassante que celle de l'an dernier mais elle n'est pas pour autant plus facile. Malgré les aménagements apportés en matière de repos et l'allongement des délais de mise hors course, le rallye du Bandama conserve toujours ce caractère d'épopée que l'on ne trouve que dans ce genre d'épreuve exotique et qui fait le charme des raids comme Londres-Sydney et Londres-Mexico entre autres ; dans une certaine mesure, c'est le type même d'épreuve où la course n'est pas forcément perdue autant que la voiture soit encore, bien sûr, dans les délais précédant la mise hors course.

Peugeot, en revanche, ne comptait que deux 504 d'usine au départ. Il s'agissait de groupes 2, bien sûr, respectivement confiées à Mikkola-Todd et Fall-Flocon. Tandis que les premiers nommés entraînaient un moteur sensiblement plus puissant (environ une quinzaine de chevaux) que les versions 160 ch alignées au Maroc, la deuxième voiture était équipée d'un 160 ch. En outre, ces deux 504 disposaient de suspensions ayant subi un certain nombre de modifications, testées par MM. Makinen et Mikkola dans le cadre d'essais privés au Maroc. A noter aussi un allègement sensible de ces deux voitures, la plus légère (celle de Fall) dépassant quand même toujours la tonne, se signalant par l'emploi d'alliage pour les portes, les ailes et la calandre, la SARI (l'importateur Peugeot en Côte-d'Ivoire) alignait également deux voitures pour deux équipages locaux : une groupe I pour Gerenton et Mme et une groupe II équipée d'un 160 ch (ex-Makinen au Maroc) pour le Libanais de Côte-d'Ivoire Assef associé à notre confrère Dumas. La représentation Peugeot se complétait encore par la présence des trois 504 groupe I de l'écurie Aseptogyl de Mmes Trautmann-Palayer, Mmes Hoepfner-Vanoni et Miles Dacremont-Verney. Pour ces trois équipages féminins, le Bandama s'inscrit dans le cadre d'un raid Paris-Abidjan-Monaco totalisant 28 000 km, dont la première partie, Paris-Abidjan, était couronnée par un succès complet.

CLASSEMENT GENERAL

59 voitures avaient pris le départ

1 ^{er}	HERMANN-SCHULLER (Datsun 1800)	2 h 31'37"
2 ^e	LARROUSSE-DREYFUS (Datsun 1800)	2 h 38'27"
3 ^e	BOCHNICEK-KAJA (Citroën DS 23)	3 h 18'35"
4 ^e	MITRI-KARAM (Datsun 1800 SSS)	5 h 11'41"
5 ^e	NEYRET-TERRAMORSI (Citroën SM)	6 h 26'29"
6 ^e	VERRIER-UMBRICTH (Citroën SM)	7 h 09'24"
7 ^e	M. HOEPFNER-VANONI (Peugeot 504)	9 h 20'48"
8 ^e	C. TRAUTMANN-M.P. PALAYER (504)	10 h 18'12"

COUPE DES DAMES

Mariane HOEPFNER - Yveline VANONI (Peugeot 504).

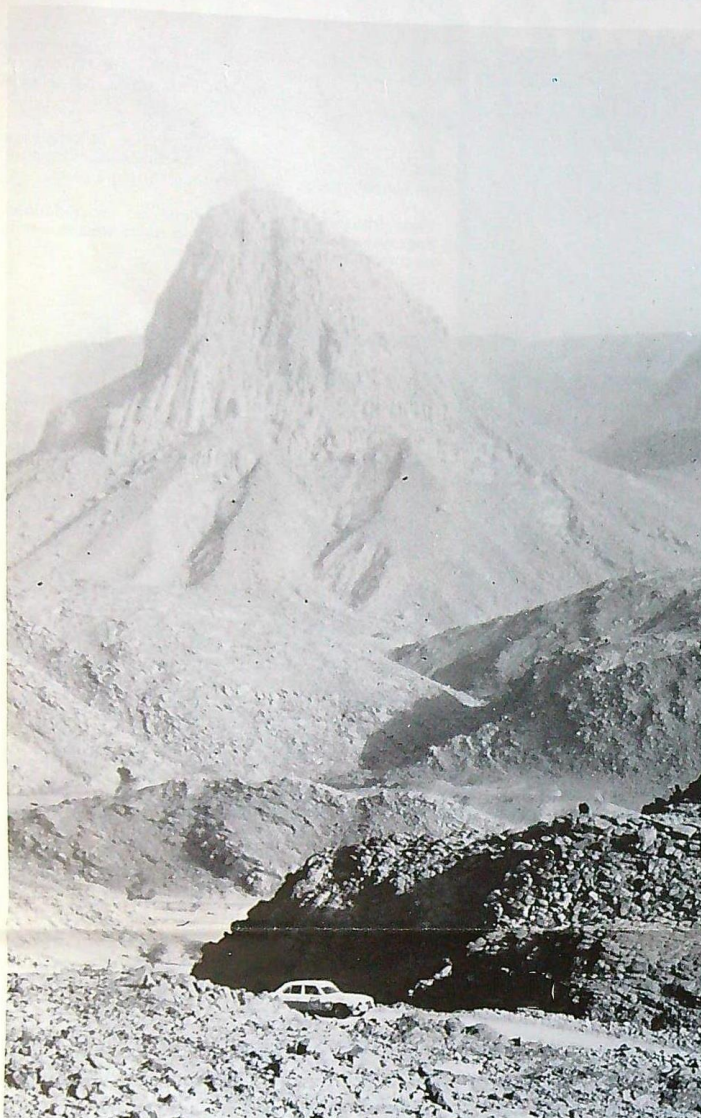
Marianne HOEPFNER enlève également la première place du groupe I : **Tourisme de série.**

(extrait de L'Automobile n° 333 de février 1974)

LE RALLYE DE LA COUPE DU MONDE

“WORLD CUP”

TROIS 504 dans les quatre premiers



Le 5 mai 1974, 52 équipages prenaient le départ au stade de Wembley à Londres pour le marathon le plus exténuant et le plus difficile que l'on puisse imaginer. 17 400 km à parcourir en 20 jours ; l'itinéraire était le suivant : Southampton - Le Havre - Bordeaux - Bilbao - Cordoue - Algeiras - Tanger - Missouri - Bechar - Reggane - Tamanrasset - In Guezzam - Agadez - Tahoua - Kano (retour sur Tamanrasset) - In Amenas - Fort Saint - Gabes - Tunis - Trapani - Messine - Izmir - Istamboul - Salonique - Skopje - Split - Rijeka - Munich. La traversée infernale du Sahara a fait une sérieuse hécatombe parmi les concurrents.

part, 4 se sont classées dans les 9 premières places à l'arrivée à Munich.

CLASSEMENT

- 1) André Wellinski - Kenneth Tubman - Jim Reddix - Citroën DS 23.
- 2) Christine Dacremont - Yvelyne Vanoni - Peugeot 504.
- 3) Robert Neyret - Jacques Terramorsi - Peugeot 504.
- 4) Claudine Trautmann - Marie-Claude Desvignes - Peugeot 504.
- 9) Wadman - Hillier - Lentz - Equipage britannique - Peugeot 504.

Sur les 5 Peugeot 504 qui avaient pris le dé- (Extrait du Peugeot Commercial n° 118).



Photos - A. Correler - L'AUTO-JOURNAL

Le rallye du MAROC

TROIS 504 AUX TROIS PREMIERES PLACES EN “TOURISME DE SERIE”

65 concurrents étaient au départ de ce rallye qui comportait 3 880 km de piste et qui éprouva particulièrement les voitures. A l'arrivée, nous ne comptons plus que 16 voitures, dont 4 Peugeot 504. Peugeot réalisait un beau palmarès en remportant les 3 premières places en **tourisme de série** avec :

1. Puiségur - Hoerni (504 TI)
 2. Boucham - Resfaoui (504 GL)
 3. Chamagne - Junguenet (504 L)
- Equipage Junguenet - Chamagne, dont la 504 L de série a été préparée à la concession de Fontainebleau.
M. Alain Junguenet - Chef des ventes et frère de notre concessionnaire de Fontainebleau.
Monsieur Pierre Chamagne - 46 ans, père de 7 enfants - Distributeur Peugeot outillage pour l'Afrique noire.



Photo - X

504, MODELES 1975



Les modèles 504, 1975, sont encore améliorés. PEUGEOT a voulu, pour ses 504, plus de raffinement, de confort, de sécurité, mais aussi plus d'économie.

Ses modèles essence 504 GL et GL automatique ont reçu des modifications mécaniques entraînant une amélioration du rendement énergétique.

Vous trouverez dans cette page les modifications apportées sur ces modèles pour qu'ils vous donnent encore plus de satisfaction.

Modifications mécaniques :

- Améliorations apportées sur le moteur XN1, 504, carburateur 11 CV.
- nouvelle culasse et nouveau collecteur d'admission
- carburateur Zenith double corps avec second corps commandé par dépression — starter automatique.

Ces modifications ont permis d'économiser environ 1 litre en consommation DIN :

Berline GL : 10,8 l (au lieu de 11,9)

Berline GL automatique : 11,4 l (au lieu de 13,05)

- insonorisation améliorée sur Diesel.

Détail des modifications



- Nouvelles poignées de portes extérieures encastrées sur Berlins L et TI.
- Nouvelles jantes à crevés rectangulaires sur Berlins GL et TI.
- Nouvelles poignées de lève-vitre.
- Nouvelles ceintures de sécurité à enrouleur intégré sur Berline TI.
- Nouveau volant mousse sur Berlins GL et TI.
- Ceintures de sécurité à pédoncules sur Berlins L et GL.
- Nouvel enjoliveur de planche de bord d'aspect satiné avec bordure brillante sur Berlins GL et TI.



Photos - LA PUBLICITE FRANÇAISE

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

	504 L	504 GL	504 TI	504 L Diesel	504 GL Diesel
CYLINDREE	1 796	1 971	1 971	1 948	2 112
PUISSANCE FISCALE	10 CV	11 CV	11 CV	8 CV	8 CV
PUISSANCE DIN	79 ch à 5 100 tr/mn	93 ch à 5 200 tr/mn	104 ch à 5 200 tr/mn	56 ch à 4 500 tr/mn	65 ch à 4 500 tr/mn
PERFORMANCES	154 km/h	162 km/h	173 km/h	132 km/h	135 km/h
FREINS ASSISTES ET COMPENSATEUR	Disques AV Tambours AR	Disques AV Disques AR	Disques AV Disques AR	Disques AV Tambours AR	Disques AV Disques AR
SUSPENSION	Roues AV indépendantes AR essieu rigide	4 roues indépendantes	4 roues indépendantes	Roues AV indépendantes AR essieu rigide	4 roues indépendantes
BOITE DE VITESSES	4 rapports AV synchro	4 rapports AV synchro Automatique en option	4 rapports AV synchro Automatique en option	4 rapports AV synchro	4 rapports AV synchro

- Nouveau soufflet de levier de vitesses au plancher sur Berlins GL et TI.
- Amélioration des garnitures de pavillon.
- Partie supérieure du pare-soleil de couleur noire.
- Projecteurs à iode de série sur Berline GL essence.
- Tablette vide poche sous planche de bord sur Berline L.

NOUVELLES OPTIONS :

- Ceintures de sécurité à enrouleur sur Berline GL.
- Pare-brise feuilleté sur Berlins GL et TI.