

# RETRO VISEUR

Cote complète  
des autos de collection

## DOSSIER LES CABRIOLETS PEUGEOT 1945-2002



### AVENTURE *Les USA en Traction*

### MONDIAL DE L'AUTOMOBILE *Les années "02"*

COLLECTION PANHARD • ESSAI FORD CONSUL  
GUIDE VESPA 400 • ESSAI HORCH SACHSENRING...

### FACE À FACE

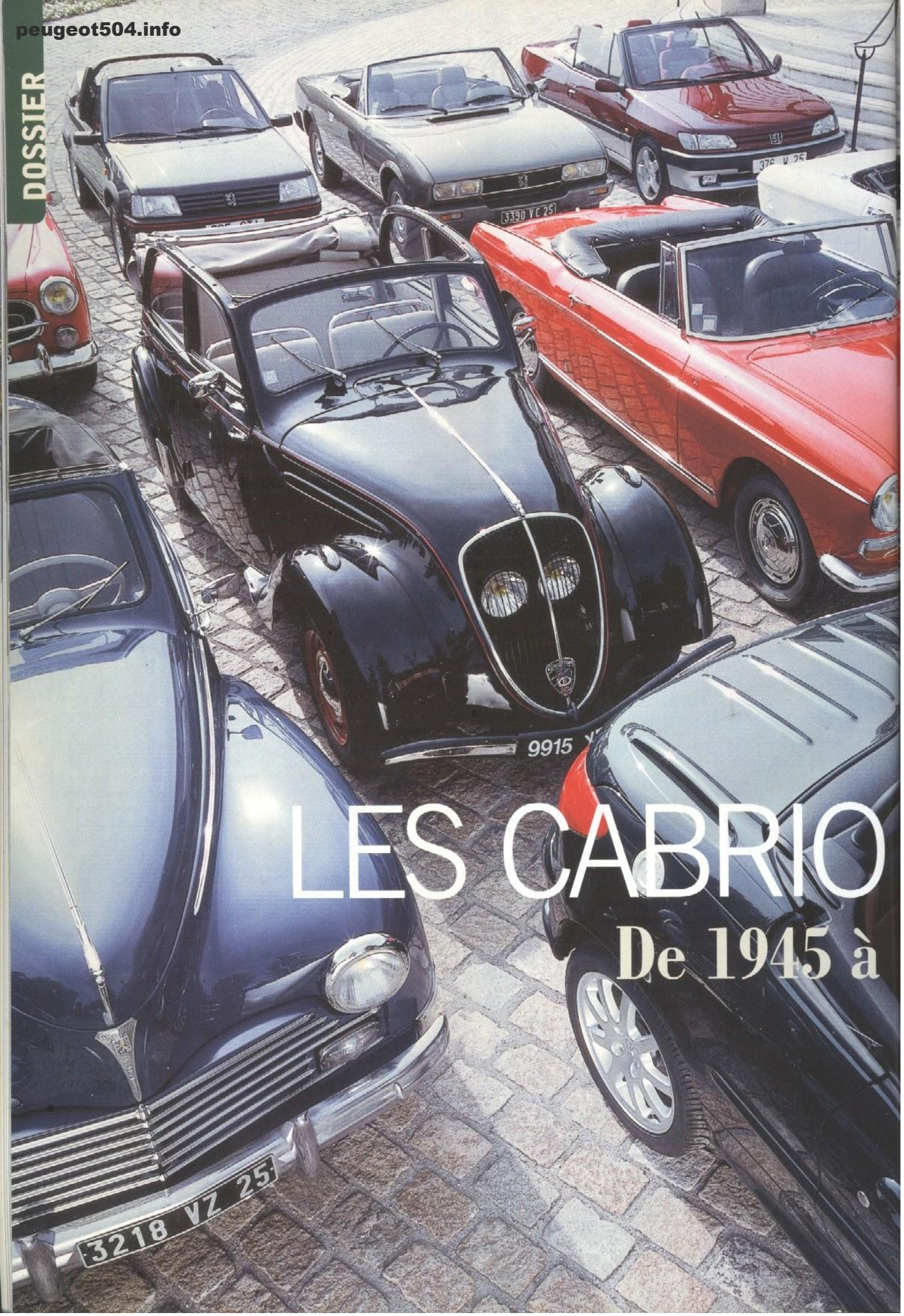


**ROLLS ROYCE SILVER GHOST  
LINCOLN V8 1923**

M 03344 - 171 - F: 5,40 €



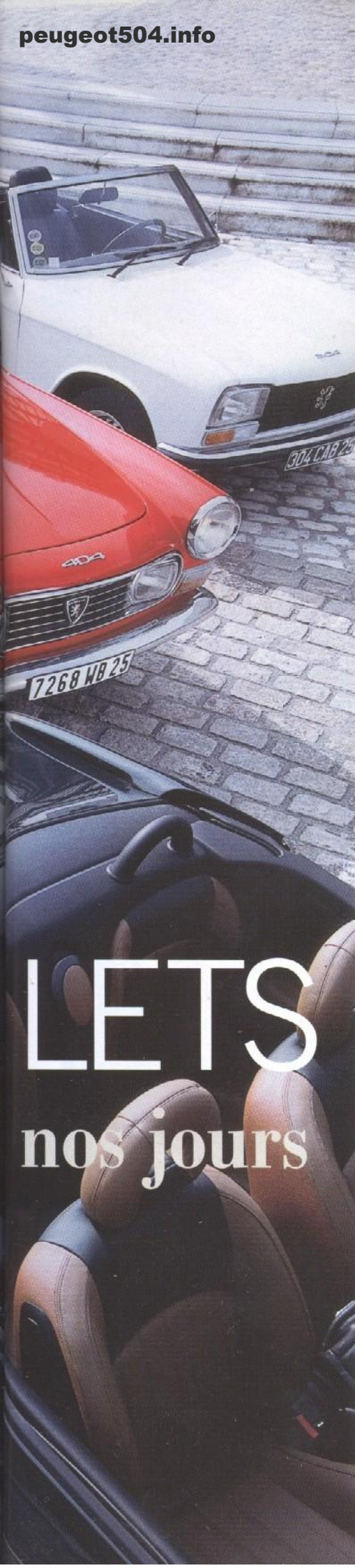




# LES CABRIO

De 1945 à





Peugeot est un des rares constructeurs à produire des cabriolets, pratiquement sans interruption, depuis 1945. Une situation particulière qui valait bien que *Rétroviseur* s'y attarde : en les essayant, bien sûr, mais aussi en relisant la presse de l'époque, et en écoutant quelques témoins privilégiés : Gérard Welter, le patron du style Peugeot, et d'autres... à commencer par ceux qui les apprécient au quotidien.

LETS  
nos jours

# PEUGEOT

PAR STÉPHANE GEFFRAY ET CLAUDE BOHÈRE  
PHOTOS DENIS MEUNIER





1945-1960 :

# LA RECONSTRUCTION (202-203-403)



*Comme tous les constructeurs, Peugeot sort affaibli de la guerre. Pourtant, très vite, les projets vont fleurir. Et parmi eux, des cabriolets qui illustrent, à leur façon, le virage de l'automobile au milieu du 20<sup>e</sup> siècle.*

Avec la quasi-totalité de son outil industriel à l'Est de la France, Peugeot est fortement touché par les combats de 1944-1945 pour la libération du pays. Très vite, la production reprend cependant, avec la 202, lancée en 1938, et, surtout, les projets d'avenir avancent. En particulier avec une berline de moyenne cylindrée, abordable, mais cependant suffisamment

spacieuse et cossue pour drainer une large clientèle : c'est la 203, lancée en 1949. Peugeot avait maintenu le cabriolet et la berline découvrable 202, et dès 1951, lance une variante décapotable de son nouveau modèle. En pleine reconstruction (il y a encore des tickets de rationnement), le pari peut sembler osé. Et pourtant, c'est un succès. En effet, la clientèle



## ILS ROULENT EN CABRIOLET PEUGEOT



❶ Collectionneur émérite de cabriolets Peugeot, M. Haffemayer possède cette 202 découvrable depuis plus de trente ans. «Elle est robuste, facile à entretenir et son aspect attire toujours le sourire des passants !»

❷ «Depuis 1976, je roule tous les étés en cabriolet 403 avec un plaisir qui ne diminue pas», nous écrit Pascal Rageaud. sa 403 livrée le 20 octobre 1956 serait la 22<sup>e</sup> sortie de chaîne !





fortunée est souvent moins aisée, et en tout cas moins ostentatoire qu'avant-guerre : une auto dérivée de la grande série, mais un peu plus exclusive, l'intéresse tout particulièrement.

### Une petite américaine

Objectivement, cette clientèle chic a de bonnes raisons de s'intéresser à la 203 cabriolet ! A cause de sa ligne d'abord : une vraie américaine des *forties* en réduction, équilibrée, sympathique, galbée juste où il faut ; ensuite à cause de son habitacle, pas si austère que la réputation de la maison Peugeot pourrait le faire croire, surtout dans cette version cabriolet qui arbore de superbes et très confortables sièges en cuir, à l'avant du moins car l'arrière est vide : surprenant, mais très utile car le coffre à bagages est symbolique. Enfin, atout majeur de la 203 : le plaisir que l'on prend à la conduire.

Direction légère et précise, boîte (avec commande au volant et première en bas) facile à manœuvrer, freins efficaces, et un moteur plein de bonne volonté du haut de ses 1 300 cm<sup>3</sup>. Bien sûr, les performances sont modestes, mais largement suffisantes pour s'insérer dans le trafic et profiter du ciel bleu en toute décontraction, porté par une suspension confortable, bercé par le vrombissement caractéristique de l'échappement.

### Révolution ?

Le cab' 203 est une révélation. Plus encore lorsqu'on prend le volant de la 202 qui la précède, cette fois en berline découvrable. Bien sûr, il y a des points communs : la finition soignée, la capote facile à manipuler. Mais on a peine à croire qu'une seule décennie sépare les deux modèles tant le premier offre des sensa-

tions typées "avant-guerre" : étroitesse de la caisse, simplicité du tableau de bord, interminable levier de vitesse (comme sur les autres "fuseau Sochaux" 302 et 402) qui commande une boîte à seulement trois rapports, aux débrayements démesurés et aux passages parfois rétifs. Vaillant, le moteur de la 202 l'est assurément, mais sa puissance demeure faible, et le rythme tombe à la moindre côte. Saine, la



*Étonnant : alors qu'il est très proche par sa conception de la 202 apparue avant-guerre, le cabriolet 203 offre des sensations de conduite incomparablement plus modernes que sa devancière. Par ailleurs, si le style de la 203 l'apparente aux américaines des années 40, sa douceur de conduite évoque aussi les productions d'outre-Atlantique.*



3 M. Haffemayer apprécie particulièrement la facilité de conduite de sa 403, ainsi que le maniement simple de la capote.

4 Il aura fallu 3 ans de travail à Patrice Aguet pour restaurer son cab' 404. Mais «quel plaisir de rouler dans une voiture si agréable !»



# LES CABRIOLETS PEUGEOT DE 1945 À NOS JOURS

## Ce qu'en disait l' "A-J"

"Indépendant et objectif", l' *Auto-Journal* est né juste après la guerre. Il a donc "couvert" en leur temps les cabriolets Peugeot de ce dossier. Voici ce qu'il disait à leur propos :

**203** : "Puissance, souplesse, nervosité, tout concourt à faire de la 203 une voiture racée, dont la consommation d'essence sait rester raisonnable. Au référendum de l'automobile, l'énorme proportion de 86% des usagers déclarèrent que "si c'était à refaire", ils rachèteraient la dernière-née de Sochaux. C'est le résultat le plus favorable qu'il nous fut donné d'enregistrer".

**403** : "Dans l'ensemble, il apparaît que nous avons enfin affaire à une 1 500 cm<sup>3</sup> de classe internationale. On notera en particulier que les résultats obtenus en matière de vitesse maximum et sur le kilomètre départ arrêté sont exactement les mêmes que ceux relevés au cours de l'essai de la Borgward Isabella, l'intéressante 1 500 cm<sup>3</sup> allemande".

tenue de route est quand même limitée par un niveau d'adhérence très faible, et par un freinage assez instable. Entendons-nous bien : la 202 n'est pas une mauvaise voiture ; simplement, elle est de son temps, alors que la 203 est largement en avance.

## 403 : la maturité

Le caractère étonnamment moderne de la 203 contribue largement à son succès : en berline, elle sera produite jusqu'en 1960 ! Et, tout naturellement, sa remplaçante 403 en reprend les solutions techniques, avec simplement des dimensions et une cylindrée augmentées. Elle reprend aussi, dès 1957, le flambeau avec une variante à laquelle la série télévisée *Columbo* a apporté une notoriété mondiale. Avec la 403, c'est aussi pour Peugeot, redevenu prospère dans une France en pleine croissance, une nouvelle ère qui s'annonce : celle de la collaboration avec Pininfarina, qui a dessiné la berline. En perdant deux portes et son toit, la 403 perd aussi l'aspect un peu triste qu'offre la berline ; d'autant plus que si cette dernière s'offre toujours dans

des teintes très sages, la cabriolet ose : témoin le rouge tirant sur le rose corail de notre exemplaire, d'autant plus éclatant qu'il est allié à des garnitures en cuir beurre frais et à des roues fil Robergel. A l'intérieur, le gain de place saute aux yeux : le cab' 403 est une vraie 4 places, avec une habitabilité encore accrue par le levier de vitesses qui demeure fixé au volant. Contact, démarreur, et que croyez-vous qu'il arrive ? Dès les premiers tours de roue, on retrouve les sensations de la 203, en particulier une extrême douceur des commandes, avec simplement un petit "plus" dans tous les secteurs du jeu : plus d'espace, plus de confort, plus de chevaux... Tout pour garder une clientèle séduite par la 203, et qui évolue avec son temps : en grandissant en 403, le concept n'a rien perdu de son homogénéité. Simplement, il est en quelque sorte devenu adulte.



Luxe suprême à bord de la 403 : ce superbe poste Radiomatic d'époque.



Directement dérivée de la 203, la 403 en version cabriolet est une voiture-loisirs idéale : confort, facilité de conduite, quatre places, tout est là ! Même sans le cigare de Columbo...

## ILS ROULENT EN CABRIOLET PEUGEOT



5 Julien Dauvergne se définit lui-même comme «un facteur timbré de voitures anciennes». Parmi quelques autres, son cab' 404 de 1962 donne envie de bouger avec la Poste !

6 Pour M. Haffemayer, la 404 cabriolet est «la plus élégante avec le cabriolet 203 des Peugeot décapotables d'après-guerre».





## L'avis de... Gérard Welter



Les cabriolets Peugeot, c'est une affaire de style, et une affaire de marque. C'est pourquoi Rétroviseur est allé rendre visite à un des "gardiens du temple" : Gérard Welter, directeur du centre de style Peugeot. Au service du Lion

depuis de nombreuses années, Gérard Welter est aussi bien connu des amateurs de sport automobile, puisqu'il est une des chevilles ouvrières des équipes WM, puis WR, qui se sont illustrées au Mans.

**Rétroviseur : Gérard Welter, comment définit-on un cabriolet ?**

**Gérard Welter :** Un cabriolet, c'est d'abord un type de véhicule qui répond à un besoin basique : la sensation de liberté. On se rapproche du vélo, de la moto. Ce qui est unique dans un cabriolet, c'est qu'on va vers la sensation sans qu'il soit nécessaire pour cela de passer par une augmentation spectaculaire des performances :

en roulant cheveux au vent, on retrouve le chaud, le froid, les odeurs...

**RV : Dans le cas de Peugeot, ce retour à des sensations premières se fait quand même avec un certain sens du confort, n'est-ce pas ?**

**G.W :** Bien sûr, et ce n'est absolument pas incompatible. Au contraire : dans la conception Peugeot du cabriolet, ces sensations sont partagées par tous les occupants du véhicule. Et elles ne sont jamais intenses au point de devenir désagréables.

**RV : Comment dessine-t-on un cabriolet ?**

**G.W :** Il y a deux approches : celle de la liberté totale, avec une carrosserie spécifique, comme sur les 404 et 504. Et puis celle du dérivé, où l'on reprend une silhouette existante. C'est plus difficile, mais c'est sans doute plus conforme à l'optique de Peugeot : avec un cabriolet dérivé, on renforce plus nettement l'image du constructeur.

**RV : Il y a quand même eu des dérivés un peu "faciles" : le cabriolet 205, par exemple...**

**G.W :** Il y avait des raisons à cela : au-delà de la question de coût, il faut savoir qu'après les 204/304, il y a eu un vide. On pourrait croire qu'une grande entreprise comme Peugeot est imperméable à ce genre de choses, mais une rumeur courait chez tous les constructeurs à la fin des années 70-début des années 80 : on disait qu'il n'y aurait plus de cabriolets, qu'ils étaient déjà interdits, ou qu'ils allaient l'être. Il a fallu du temps pour se persuader que ce n'était pas le cas, vous savez. Et puis, il faut également dire qu'on a appris à faire des cabriolets sans danger en cas de retournement, avec des arceaux rétractables, ou avec des baies de pare-brise renforcées.

**RV : Un cabriolet, même aujourd'hui, ce n'est pas incompatible avec la sécurité ?**

**G.W :** Pas du tout ! Même pas avec la sécurité au sens large, celle qui concerne la protection des occupants contre la criminalité : nous sommes très fiers d'avoir popularisé avec la 206 CC et bientôt la 307 CC le concept d'un toit rigide escamotable. Et puis, en termes de comportement du conducteur, un cabriolet, c'est très sûr : le vent dans les cheveux, ça n'incite pas à rouler trop vite !



### POUR S'Y RETROUVER

MODÈLE	202	203	403
ANNÉES	1938-1948	1951-1956	1956-1961
PRODUCTION	env. 3 000	2 567	2 050
MOTEUR	L 4 longit.	L 4 longit.	L 4 longit.
CYLINDRÉE (cm³)	1 133	1 290	1 468
PUISS. FISCALE (CV)	6	7	8
PUISS. RÉELLE (ch)	30	42	58
ALIMENTATION	1 carburateur	1 carburateur	1 carburateur
BOÎTE DE VITESSES	3 vitesses	4 vitesses	4 vitesses
TRANSMISSION	propulsion	propulsion	propulsion
LONGUEUR (m)	4,11	4,35	4,47
PLACES ASSISES	2	2	2/3
CAPOTE	manuelle	manuelle	manuelle
HARD-TOP	non	non	option
MASSE À VIDE (kg)	815	940	1 045
VITESSE MAXI (km/h)	100	115	135
ÉQ. PRIX NEUF (€) *	11 092	14 370	17 685
COTE + ACTUELLE (€)	13 000	21 300	19 800

\* Prix moyen de la version "haut de gamme" au mi-temps de la période de production, multiplié par le coefficient INSEE d'évolution du pouvoir d'achat



**7** Voilà ce qui s'appelle joindre l'action à la conviction ! François Allain, président du club 204 & 304 et éminent auteur d'ouvrages de référence sur la marque au Lion et sur ses cabriolets, roule en cab' 204 et 404 : pour lui, "tous deux symbolisent parfaitement les sixties et correspondent à une utilisation familiale au sein d'une double gamme".

**8** Le cabriolet 504 d'Adrien Van den Blik est un 1,8 litres injection de 1968, soit un des premiers modèles. Résolument fidèle aux cabriolets du groupe PSA, il roule aussi, comme on le voit, en Talbot Samba !



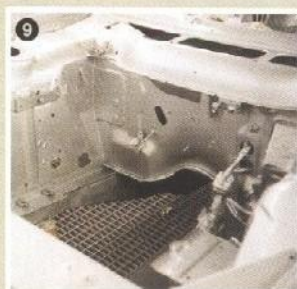
1962-1983 :

# LE TEMPS DES CHEFS-D'ŒUVRE (404-204/304-504)



*Avec la prospérité des “trente glorieuses”, Peugeot acquiert une place à part dans le paysage automobile français : moins “popu” que Renault, moins frimeuse que Simca, moins avant-gardiste que Citroën, la marque de Sochaux revendique des valeurs profondément bourgeoises, que les cabriolets Peugeot de cette période illustrent à merveille, avec l’aide de Pininfarina. “Les” cabriolets ? Oui, car, reflet d’une époque nouvelle, Peugeot se met à développer une véritable gamme.*

## ILS ROULENT EN CABRIOLET PEUGEOT



**9 10** Bon sang ne saurait mentir : fils d’agent Peugeot et carrossier de son état, Christophe Lefortier a réalisé un travail de restauration superbe sur sa 504 de 1981. Au prix de 600 heures de travail, la corrosion endémique du modèle n’est plus qu’un souvenir.





## 404 : la ragazza de Franche-Comté

Au début des années 60, la collaboration avec Pininfarina est devenue essentielle pour le constructeur français comme pour le carrossier turinois, qui détient à présent dans ses crayons une bonne partie de la personnalité de la marque, avec la 404, en berline, et avec un coupé et un cabriolet qui — c'est une première — ne possèdent aucun embout commun avec la 4 portes. Pour autant, le dessin n'est pas vraiment inédit : Pininfarina a vendu la même berline à BMC et à Peugeot ; pour le coupé, il offre un dessin qu'on a déjà vu, à s'y méprendre, sur les cabriolets Fiat 1200/1500... Mais pourquoi boudier son plaisir ? Sur l'ample plate-forme de la 404, les lignes italiennes s'étirent à plaisir, racées, féminines, presque navales, sans agressivité aucune, mais avec une harmonie rassurante.

A bord, on se sent protégé par les immenses surfaces lisses du capot et du coffre, moelleusement porté par les sièges en cuir, très bas. Si bas d'ailleurs que l'implantation bizarroïde, tout de biais et à plat, de l'immense volant de bakélite noire en est presque gênante. C'est d'ailleurs le seul défaut qui saute aux yeux, car

## Gérard Welter : deux ou trois choses que je sais d'elles...

Bien évidemment, Gérard Welter, directeur du Centre de style Peugeot, a ses "préférées" :

**202** : Ce sont les racines de la marque qui se trouvent dans ce modèle et dans les autres Peugeot de cette génération : 302, 402. J'ai appris à conduire sur la 402 de mon père, et je crois bien que c'est cela qui m'a "fait Peugeot"...

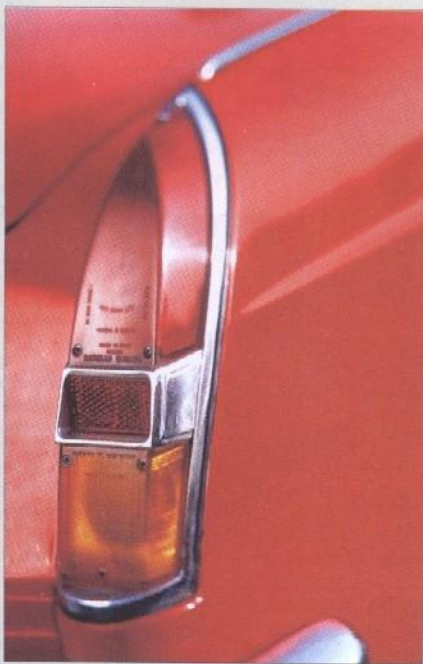
**403** : J'ai beaucoup roulé avec. J'aimais beaucoup la 403, que ce soit en berline ou en cabriolet. C'était, et c'est toujours avec le recul du temps, une auto très rassurante.

**404** : Encore un souvenir cher : je suis entré chez Peugeot juste avant la sortie du cabriolet. Je n'ai pas travaillé dessus, mais j'ai eu beaucoup de plaisir à la regarder, et à la conduire. Je l'aime beaucoup.

**504** : Pour moi, c'est un chef d'œuvre. Une des plus belles carrosseries dessinées par Pininfarina, toutes marques confondues. Par ailleurs, elle exprime très bien cette relation spéciale entre nous et Pininfarina : à cette époque-là, ils étaient absolument les seuls à détenir certains des ingrédients qui "font" une Peugeot.

**204** : Elle est très importante pour moi, parce que c'est une des autos sur lesquelles j'ai beaucoup travaillé sous la direction de Paul Bouvot, qui était alors responsable du style Peugeot. Le cabriolet 204 comptait beaucoup pour nous, parce que nous attaquions une clientèle nouvelle. Je me souviens qu'on hésitait beaucoup pour trouver une solution pour l'arrière. Et puis, au Salon de l'auto, j'ai vu celui de la Ferrari 275 GTS. J'avoue qu'il m'a pas mal influencé...

pour le reste, la 404 cabriolet poursuit dignement la lignée des 203 et 403 : moteur très souple, direction légère, commande de boîte précise, tenue de route (sur le sec) et freinage concourent à procurer une impression de conduite détendue et sereine. Efficace aussi : je serais surpris si un cab' 404 ne pouvait pas



Bel exemple du classicisme de Pininfarina, le cabriolet 404 affiche son Italianité dans les moindres détails, du moins extérieurs. Au volant, son caractère bonhomme demeure pourtant celui d'une bourgeoise française bien élevée.



11 Eh oui, on lit aussi Rétroviseur Outre-Manche ! Le cab' 504 de John Hepner a été acheté en 1977 chez Neubauer, à Paris, par un autre Anglais. John l'a racheté en 1994. Fait rare, son auto n'a jamais été restaurée en carrosserie.

12 Pininfarina, quand tu nous tiens : la 504 automatique de M. Haffemayer est ici en bonne compagnie...



## «J'ai posé pour le catalogue Peugeot 204 !»

Aujourd'hui responsable de la communication externe de l'usine de Sochaux, Hélène Brandt est entrée chez Peugeot dans les années 60. Elle nous livre ici quelques souvenirs.



*Je me souviens très bien qu'à l'époque, on ne faisait pas faire les photos de presse des nouveaux modèles par des agences, dans des décors de rêve, comme aujourd'hui. En fait, la plupart du temps, les photos étaient prises aux environs de l'usine, dans le pays de Montbéliard. Il y avait des photographes "maison", qui se chargeaient de tous les clichés, même ceux des posters des paysages de France affichés dans les bureaux ! Bien entendu, il n'était pas non plus question de mannequins professionnels. On demandait aux jeunes femmes de l'usine si elles acceptaient d'être prises en photo, et puis c'est tout. Et, finalement, on n'était pas si mal, hein ?*

damer le pion à quelques roadsters plus ouvertement sportifs...

### 204/304 : la petite classe a du style

En ce début des années 60, de plus en plus de gens aspirent à l'automobile, et en particulier les jeunes. Seulement, plus question d'offrir en guise de populaire une version appauvrie ou de taille réduite d'une classique berline : Peugeot avait compris la leçon donnée par Issigonis et sa Mini. Rien d'étonnant alors à ce qu'en 1965 la 204 ait bousculé toutes les traditions Peugeot avec sa traction avant, son moteur transversal à arbre à cames en tête et ses quatre

roues indépendantes. Rien d'étonnant non plus à ce que dès 1967 un coupé et un cabriolet viennent apporter une touche de sex-appeal à la petite classe de chez Peugeot. Bien sûr, pas question cette fois d'une carrosserie exclusive : tout l'avant est commun, d'abord avec la 204 puis avec la 304. L'arrière adopte une ligne très droite, avec un coffre plat et une jupe légèrement concave qui n'est pas sans rappeler, surtout sur la 204, celle des Ferrari 275 GTS. L'intérieur, hormis des sièges spécifiques, est en tous points conforme à celui de la berline, et donc un peu sage, un peu triste même. Tout est relatif, bien sûr, car une fois en route le plai-

sir de rouler cheveux au vent reprend ses droits, bien aidé par un moteur qui ne rechigne vraiment pas à monter en régime, exprimant même, sur notre 304 S, un certain caractère sportif. Caractère qui s'atténue au premier virage, hélas. Nous sommes à bord de la première Peugeot "traction", et cela se sent : le sous-virage est omniprésent et la direction réagit de manière parfois anarchique. Mieux vaut alors calmer le jeu. Le plaisir est là, mais atténué par rapport aux cabriolets "chers" essayés jusqu'ici. Une manière de donner au client envie de passer à l'étage supérieur ?

### 504 : l'apogée d'une époque

Cet étage supérieur, à partir de 1969, est occupé par le cabriolet 504. Et avec quel succès ! Une fois encore, la robe est signée Pininfarina, et c'est un chef d'œuvre d'équilibre et de simplicité : des proportions impeccables, aucune fioriture, une capote qui devient invisible une fois repliée, et malgré tout quatre places et un grand coffre. Que demander de plus ? D'autant que s'ajoute au tableau une direction assistée sur ce

... suite p. 64

## Ce qu'en disait l'«A-J»

**404 :** "Nous avons trouvé une voiture très saine dans ses réactions et qui accepte de virer extrêmement vite mais qui, étant donné la précision de sa direction, déteste être brutalisée par un conducteur nerveux ou hésitant."

**504 :** "La tenue de route des 504 a toujours été caractérisée par une mauvaise adhérence des roues motrices se traduisant sur route glissante, sur les gravillons et surtout sur la neige par une instabilité de l'arrière. Cet état de choses n'a guère changé, mais maintenant, grâce à la direction assistée, le moindre déport peut être rattrapé instantanément et il est beaucoup plus facile de ramener la voiture sur le droit chemin".

*NDLR : le cabriolet 504 a reçu une direction assistée en 1976.*

**304 S :** "En version S, le cabriolet décapotable 304 est devenu un petit véhicule compact, agréable à conduire, peu fatigant et aussi bien adapté à la ville qu'à la route. Les techniciens de Peugeot ont accompli là un travail de rénovation très réussi et qui place cette voiture sur un plan d'égalité avec ses concurrentes".



**La plus simple, la moins différente de la berline ? Le cab' 304 S est pourtant un délicieux instrument de plaisir.**



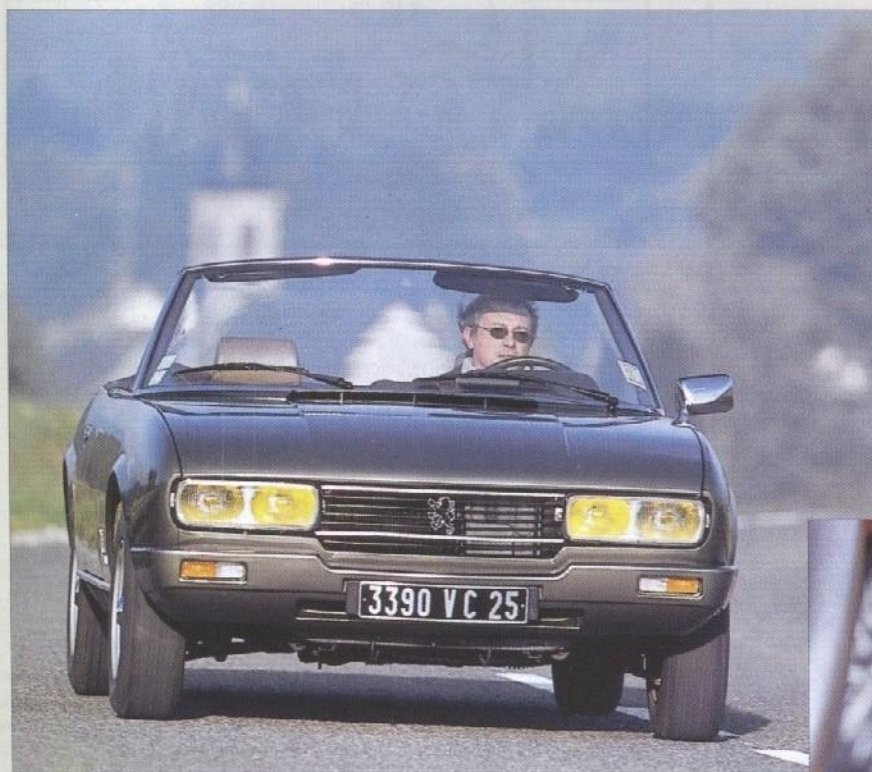
## LES CABRIOLETS PEUGEOT DE 1945 À NOS JOURS

modèle du début des années 80) très douce, un moteur (en l'occurrence le 2 litres de la 504 TI) discret, souple et puissant à défaut d'être très vif, et un châssis ahurissant, qui procure à la fois un confort ouaté et une tenue de route très saine. Sur le sec du moins... Zéro faute, alors ? Presque. Car l'intérieur porte les stigmates des années noires de la carrosserie italienne, avec une présentation qui allie le meilleur (les grands cadrans Jaeger du tableau de bord, sur fond bois), et le pire : simili très "taxi" sur les sièges, console centrale recouverte d'une imitation bois qui s'efface à la lumière... Pas étonnant que des accessoiristes aient rencontré un franc succès en proposant une sellerie cuir, de vraies boiseries, et même des hard-tops. Le cabriolet 504 est l'apogée d'un style, mais on a l'impression que Peugeot n'y croyait plus vraiment.

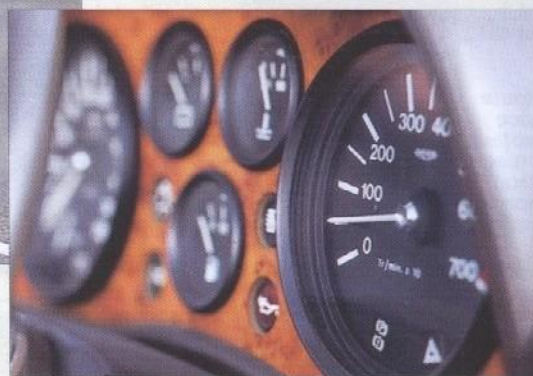
## POUR S'Y RETROUVER

MODÈLES	404	504	504 V6	204	304
ANNÉES	1962-1968	1968-1983	1974-1977	1966-1970	1970-1975
PRODUCTION	10 387	7 803	977	18 181	18 647
MOTEUR	L 4 longit.	L 4 longit.	V 6 longit.	L 4 transv.	L 4 transv.
CYLINDRÉE (cm³)	1 618	1 796 / 1 971	2 664	1 130	1 288
PUISS. FISCALE (CV)	9	10 / 11	15	6	7
PUISS. RÉELLE (ch)	72 à 96	97 à 106	136	53 puis 55	65 ou 75
ALIMENTATION	1 carbu ou inj.	injection ind.	2 carbus	1 carbu	1 carbu
BOÎTE DE VITESSES	4 vitesses	4 vit. ou autom.	4 vitesses	4 vitesses	4 vitesses
TRANSMISSION	propulsion	propulsion	propulsion	traction	traction
LONGUEUR (m)	4,49	4,36	4,36	3,74	3,76
PLACES ASSISES	2 + 2	4	4	2	2
CAPOTE	manuelle	manuelle	manuelle	manuelle	manuelle
HARD-TOP	option	hors-série	hors-série	option	option
MASSE À VIDE (kg)	1 080	1 220 à 1 235	1 270	870	880 ou 895
VITESSE MAXI (km/h)	150 à 160	170 à 179	186	142	152 ou 160
ÉQ. PRIX NEUF (€) *	20 025	21 330	23 810	9 822	11 075
COTE + ACTUELLE (€)	10 700 (inj.)	9 900	12 500	5 800	5 500 (S)

\* Prix moyen de la version "haut de gamme" au mi-temps de la période de production, multiplié par le coefficient INSEE d'évolution du pouvoir d'achat



"Chef d'œuvre de Pininfarina" pour Gérard Welter, le cabriolet 504 affiche une suprême élégance de lignes, et un comportement routier tout aussi civilisé qui en fait une routière au long cours idéale.



## ILS ROULENT EN CABRIOLET PEUGEOT



13 Un modèle rare : le cabriolet 504 V6 de Didier Wehrung, qui déclare : «c'est une auto très agréable à conduire. Suffisamment puissante en V6 ; il freine et tient très bien la route, et le confort est d'actualité».

14 Parcourir de longues étapes sans capote à bord de son cabriolet 304 S de 1973 est pour Alain Paviot «un plaisir inoubliable».



1983-2002 :

# DOUTES ET RENAISSANCE (205-306-206...)



*Au début des années 80, dans le petit monde des constructeurs automobiles, le cœur n'y est pas vraiment : les chocs pétroliers ont mis à mal leurs finances, et l'obsession sécuritaire gagne du terrain. Dans cette grisaille, les cabriolets souffrent. Et pourtant, la renaissance approche...*

## 205 : le numéro sacré

Le cabriolet 504 s'est éteint en 1983, dans l'indifférence générale. Pendant trois ans, fait unique depuis la fin de la guerre, Peugeot n'a plus de cabriolet à sa gamme ; il n'est pas le seul. Depuis quelques années, court en effet la rumeur d'une interdiction de ce type de carrosserie au nom de la sécurité passive. Rumeur

qui a déjà conduit Cadillac à abandonner l'Eldorado cabriolet en 1976, Triumph à faire — erreur fatale — de la dernière TR un coupé, et Peugeot à ne pas lancer de cabriolet 505 alors que deux prototypes avaient été construits... Le seul constructeur à résister, c'est VW, qui offre avec succès sur la Golf le seul cabriolet abordable du marché européen.



*Avec la 205, on entre dans l'ère des GTI : jantes alu, élargisseurs d'ailes et performance sont au rendez-vous, même s'ils sont un peu antinomiques avec le concept du cabriolet.*



15



16

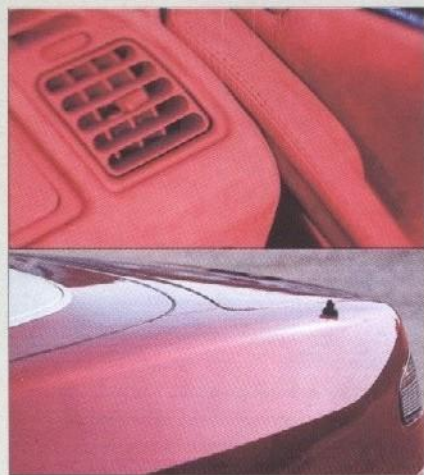
<sup>15</sup> Frédéric Herbert apprécie, entre autres qualités de son cabriolet 304, «le volume du coffre, qui permet de partir 15 jours à deux sans se priver de bagages !» Mais la rouille menace, et Frédéric est à la recherche d'un coffre à bagages neuf...

<sup>16</sup> La corrosion menaçait aussi le cabrio 304 de M. Haffemayer, qui parle d'un «déjeuner de rouille» et a dû la remettre pour cette raison !





*La 306 marque le retour du cabriolet "bourgeois" chez Peugeot : quatre places, confort, ligne Pininfarina... Mais pour trouver la même, ne cherchez pas, cet exemplaire à la présentation écarlate est unique !*



Un succès tel que Peugeot, sauvé du marasme depuis peu par la 205, envisage une version ouverte de son modèle-miracle. Par souci d'image et d'économies, la 205 cabriolet est un coach "décapsulé", rigidifié par un arceau, et qui reprend la mécanique des versions les plus puissantes, dont, comme ici, le 1 580 cm<sup>3</sup> de 115 ch de la GTI. Un peu ambitieux par rapport à la rigidité de la caisse, au point que le train avant bien guidé de la GTI est ici remplacé par celui, moins rigoureux, de la GT. Et ça se sent ! Face à un moteur éclatant de santé, la 205 CTI cherche ses marques, vibre, motrice mal, et se tord en appui tandis que sa direction devient très lourde. L'efficacité légendaire de la GTI n'y est plus ; quant à l'agrément général des 205 plus paisibles, on ne le retrouve qu'en adoptant une allure "relaxe", pour laquelle les 80 ch du modèle de base suffisent bien. Mais pourquoi diable avoir

cherché à mettre autant de puissance dans cette malheureuse coque ?

### 306 : tradition maintenue

Exercice marketing cynique ? Adaptation "à l'économie" ? Toujours est-il que le cabriolet 205 se vend bien. La nouvelle Peugeot "moyenne", la 306, a donc sa version cabriolet. Par rapport à la 205, on renoue plus ouvertement avec la tradition bourgeoise, en premier lieu sur le plan du style. L'existence d'une berline 306 trois volumes permet en effet à Pininfarina de dessiner un cabriolet aux proportions plus cohérentes que le 205, avec un coffre qui fluidifie la ligne (qui de plus se passe d'arceau) et permet de dissimuler entièrement la capote repliée. Le résultat est typiquement Peugeot, à l'extérieur comme à bord où règne une ambiance confortable. "Notre" exemplaire est extrême sur ce plan, puisqu'il s'agit d'un modèle

## ILS ROULENT EN CABRIOLET PEUGEOT



**17** A 29 ans, Pascal Dauliac s'est offert un cabriolet 304 S lorsqu'il a réussi son concours d'enseignement. Cette année, il s'est marié à son bord !

**18** Autre 304 rouge, autre mariage, mais en 1993 cette fois pour Nathalie et Marc Killinger, qui regrettent seulement de ne pouvoir profiter de leur cabriolet avec leurs deux enfants Maxime et Arthur !





de Salon entièrement gainé de nubuck rouge et de brocart, mais les versions de série restent très cossues, et permettent à quatre personnes d'accéder aux joies du grand air. Sans perdre grand-chose en confort d'ailleurs, car le châs-

sis est nettement plus rigoureux que celui de la 205. La rigidité n'est pas optimale, mais les trains suivent sans trop de difficulté un rythme rapide, bien aidés par une direction assistée qui gomme les réactions indésirables et ramène à la

douceur des 404 et 504, à peu de choses près. Le bon ton et le confort sont de retour, et le public ne s'y trompe pas, avec près de 80 000 exemplaires vendus.

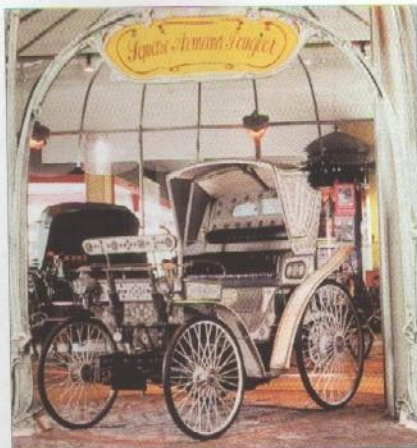
### 206 : le toit magique

Fin du 20e siècle : les temps ont changé, la prospérité est revenue, et le marketing a fait des progrès. La 206 cabriolet doit donc proposer des "plus" qui répondent à une demande de la clientèle. Dans un monde où la sécurité devient un souci croissant, la légèreté d'une capote de toile est un inconvénient majeur ? Soit, le nouveau cabriolet Peugeot aura un toit métallique, grâce à Heuliez qui met au point un système qui rappelle furieusement celui des Peugeot Eclipse d'avant-guerre, et la récente

## Sochaux : un musée qui vaut le détour !

C'est grâce à l'Aventure Peugeot que nous avons pu réaliser ce dossier. L'Aventure Peugeot, c'est la structure responsable du patrimoine de la marque — archives, voitures, et aussi toutes les autres productions industrielles de la firme, mais c'est aussi un superbe musée. Situé dans les anciens locaux des Brasseries de Sochaux, il offre dans un décor 1900 un superbe panorama de l'histoire de Peugeot : automobiles, mais aussi, bien sûr, deux roues, moulins à café... Qui plus est, on y déjeune fort bien !

Musée de l'Aventure Peugeot,  
carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux,  
tél. 03 81 99 42 03.



*Très grand succès commercial, la 206 CC démontre que l'on peut faire un cabriolet qui ne craint pas la pluie et peut se passer d'arceau de sécurité. Un futur collector ? Très probable...*



**19** Membre éminent du 205 C-GT club de France, Jean-Louis Bridoux estime que «la 205 Cti est un véhicule mythique qu'il faut sauver des affres du tuning», d'autant qu'il s'agit d'un cabriolet à la fois spacieux et performant.

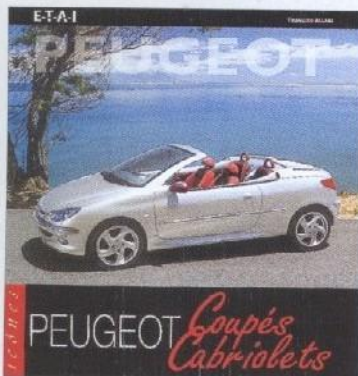
### LES CLUBS

- Club 204 & 304, BP 118, 92134 Issy-les Moulineaux cedex, internet : [www.club-204-304.com](http://www.club-204-304.com)
- Amicale 504 CC, BP 16, 89301 Joigny Cedex, internet [www.504.org](http://www.504.org)
- Club Peugeot 403 Cabriolet, 8, bd de la Libération, 94300 Vincennes, tél. 01 43 98 09 09.
- Aventure Peugeot, 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris, tél. 01 40 66 50 22.



## Pour en savoir plus...

Un livre incontournable : *Peugeot, coupés et cabriolets*, de François Allain (ETAI), et, bien sûr, les numéros 1 (203), 31 (202), 51 (404 CC), 71 (403), 80 (204 et 304 CC) et 93 (504 CC) de *Rétroviseur* !



Mercedes SLK, mais en beaucoup moins cher. Inutile de revenir sur le succès du concept (qui ne s'appelle plus cabriolet, mais CC, pour coupé-cabriolet) : il y en a plein les rues ! Au volant, on comprend assez bien pourquoi. Le toit magique fonctionne vraiment bien (et représente toujours une attraction de choix), la ligne est plaisante, quoiqu'un peu courtaude, et le confort et le comportement sont honorables. A deux réserves près cependant : le coin de l'immense pare-brise ne demande pas mieux que de vous défoncer le front à l'entrée et à la sortie de l'auto, tandis que la coque souffre en virage de pneus trop larges et trop rigides (série 50 !) : c'est joli, ça fait "tuning", mais sur un cabriolet, c'est un non-sens technique. Que voulez-vous, l'apparence a un prix... On espère simplement que la future

307 CC, dévoilée au dernier Mondial de l'Automobile sous forme de concept-car, saura rester raisonnable sur ce plan. Car, pour l'es-

thétique, rien à dire ! On se contentera de regretter qu'il n'y ait jamais eu de cabrio 406, et d'espérer que la 407, peut-être... ♦



*La dernière-née : au Mondial, la 307 CC n'était encore qu'un concept-car. Plus pour longtemps, d'ailleurs. Le système de toit rigide escamotable est ici repris avec bonheur.*

## MERCI !

A Gérard Macchi, Philippe Cornebois et Guy Jacquemot (Musée de l'Aventure Peugeot), et à Jean-Charles Le-fèvre et Hélène Brandt (PSA Peugeot Citroën, site de Sochaux).

## POUR S'Y RETROUVER

MODÈLE	205	306	206 CC	307 CC
ANNÉES	1986-1995	1994-2002	2000 - ...	2003 - ...
PRODUCTION	72 125	env. 78 000	en cours	à venir
MOTEUR	L 4 transv.	L 4 transv.	L 4 transv.	L 4 transv.
CYLINDRÉE (cm³)	1 360 / 1 580	1 587/1761/1998	1 587 / 1 998	1 998
PUISS. FISCALE (CV)	5 / 7 / 8	de 6 à 10	7 ou 9	n. c.
PUISS. RÉELLE (ch)	65 à 115	90 à 123	109 ou 138	180
ALIMENTATION	carbu ou inj.	injection élec.	injection élect.	inj. ess.
BOÎTE DE VITESSES	4 ou 5 vit.	5 vit. ou autom.	5 vit. ou autom.	5 vit. ou autom.
TRANSMISSION	traction	traction	traction	traction
LONGUEUR (m)	3,70	4,18	3,84	4,32
PLACES ASSISES	4	4	2	4
CAPOTE	man. ou électr.	man. ou électr.	HT électr.	HT électr.
HARD-TOP	hors série	option	intégré	intégré
MASSE À VIDE (kg)	820 à 885	1 210 à 1 290	1 150 à 1 180	n. c.
VITESSE MAXI (km/h)	162 à 190	174 à 196	193 à 204	n. c.
ÉQ. PRIX NEUF (€) *	20 087	27 281	19 500 (neuf)	n. c.
COTE + ACTUELLE (€)	4 600 (CTI)	7 900 **	15 200 ***	...

\* Prix moyen de la version "haut de gamme" au mi-temps de la période de production, multiplié par le coefficient INSEE d'évolution du pouvoir d'achat

\*\* Cote Argus au 12/09/2002 pour un modèle L 8 l millésime 1998

\*\*\* Cote Argus au 12/09/2002 pour un modèle 2.0 l de juillet 2001