

Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

JANVIER 2018 N° 426

**PORSCHE
CARRERA 4 VS CARRERA 3.2**

MATCH 911

20

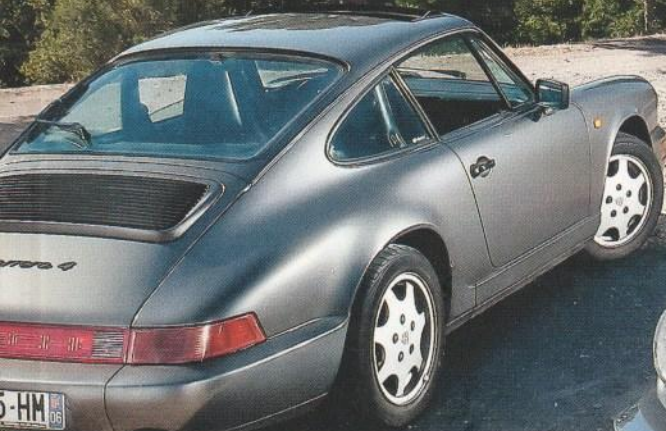


76

**FERRARI 360
MODENA**

**La bonne
affaire ?**

Modernité ou tradition ?



36

**HUDSON ITALIA
MODÈLE
UNIQUE**

12

PROVA COUNTACH

UN V6 DANS UNE LAMBO !



52

PEUGEOT 504 TI

**50 ANS
DE FIDÉLITÉ**

ISSN 0247-1469 / F : 5,60 € - AND : 5,60 € - BEL : 6,20 €
DOM : 6,60 € - LUX : 6,40 € - CH : 10 FS - CAN 9,99 \$ca
ESP/ITA/GR/PORT CONT : 6,60 € - N CAL/S : 800 xpf
N CAL/A : 1850 xpf - POL/S : 850 xpf - POL/A : 2000 xpf - MAR : 65 Dh

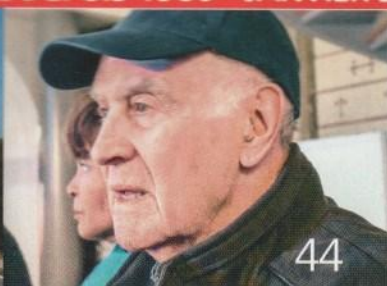
L 18839 - 426 - F : 5,60 € - RD



ÉDITIONS
LF



12



44



70

6 ACTUALITÉS

10 VOS AUTOS

12 REPLICA

Prova Countach LP 400, 1998

À défaut de V12, cette copie de Lamborghini Countach se contente d'un V6 PRV.

20 MATCH

Porsche 911 Carrera 3.2 (1989) vs Porsche 964 Carrera 4 (1989)

En 1989, deux générations de 911 ont coexisté.

28 CARNET DE ROUTE

La côte d'Albâtre en Morgan 4/4

C'est l'hiver, sortez découvert, direction la Normandie !

36 CURIOSITÉ

Hudson Italia prototype, 1953

Ce peu probable proto unique donna naissance à une toute petite série.

44 VOUS !

Rémy Julienne

Rencontre avec le maître incontesté de la cascade depuis un demi siècle.

52 PUR JUS

Peugeot 504 TI, 1974

Jamais restaurée, cette berline vient de trouver une nouvelle famille d'accueil.

58 SORTIE DE ROUTE

GAZ-69, 1962

Qui connaît ce rustique 4x4 venu du froid ?

64 REDÉCOUVERTE

Ford Escort RS Turbo, 1988

Adulée en Angleterre, découvrez la version RS Turbo de la traction Escort.

70 RACING

Daf 66 1300 Marathon, 1975

Jouissez de l'art de la glisse grâce au Variomatic !

76 LE VRAI PRIX

Ferrari 360 Modena & Spider (1999-2005)

Rare Ferrari moderne a priori accessible, la 360 l'est-elle réellement ?

88 COURRIER DES LECTEURS

90 LES BONNES ADRESSES D'AUTORETRO

94 LA COTE SUR MESURE

Elles auront 30, 40, 50 ou 60 ans en 2018.

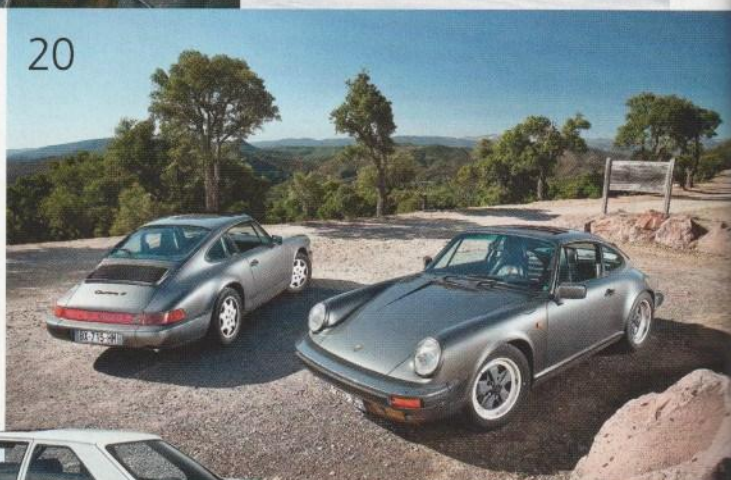
100 CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

106 LES PETITES ANNONCES

114 ANCIENS NUMÉROS

Complétez votre collection d'Autoretro depuis le n° 1.

20



64



36

52



76



58



PROCHAIN NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 12 JANVIER 2018

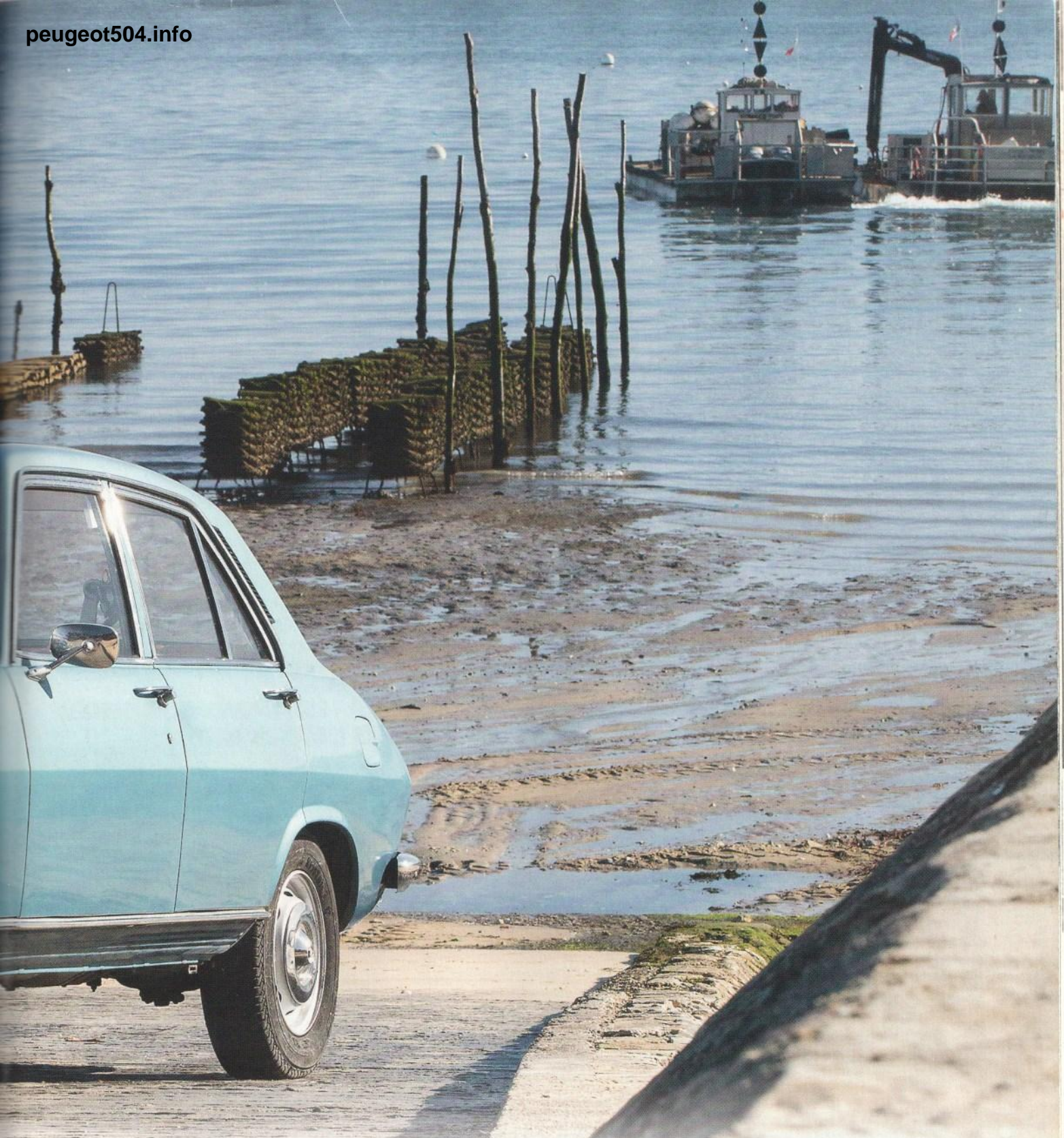


Peugeot 504 TI, 1974

LA PROVINCIALE

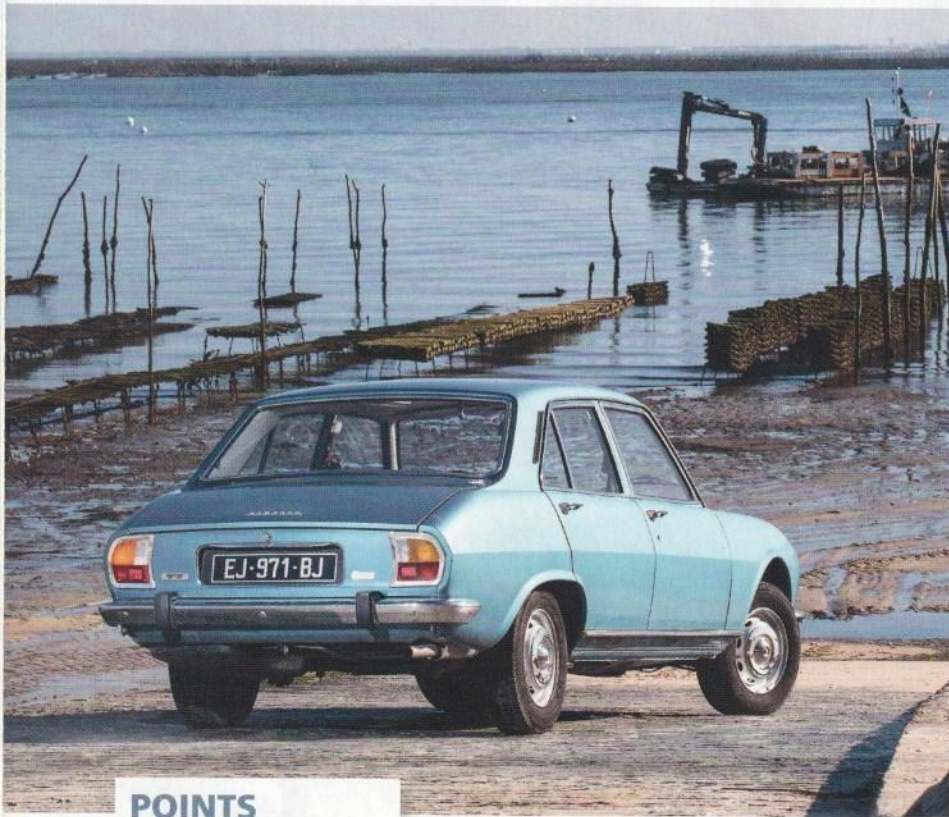
Quel autre modèle que la Peugeot 504 peut mieux incarner la France des années 1970 ? Discrète mais s'accordant une pointe de modernisme, performante sans exubérance criarde, elle est aussi fidèle et sans histoire comme il seyait d'être dans nos douces provinces. Du côté de Langon, par exemple, où ce modèle TI passa paisiblement toute son existence...

TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT - PHOTOS : JOËL PEYROU



Paul Bourrieu tend la main au vendeur en signe d'acquiescement. Pour lui, le maquignon fraîchement retraité, c'est un geste profond qui vaut mieux que tout protocole écrit. L'employé du garage Doux et Trouillot, sis dans la grande artère de Langon, doit néanmoins se plier aux obligations imposées par Peugeot et demande à son client de signer le bon de commande. Pour se conformer à la charte de la marque, il a dû au préalable lire à voix haute l'objet de la commande, dans le cas présent, un modèle 504 version TI millésime 1974, d'une puissance fiscale de 11 ch, et dont la seule

option choisie est un coloris bleu azur métallisé référence 1331. Le montant des arrhes à verser est de 2 085 francs, soit 10 % du montant total après déduction de la remise consentie aux bons clients. En la matière, Paul Bourrieu est ce qu'il convient d'appeler un Peugeotiste patenté. Il chicane à ce propos son gendre qui s'obstine à rouler en Citroën DS en dépit d'un entretien fort dispendieux à son goût. En 1969, il a été l'un des premiers dans le canton à acheter une 504 Injection. Cependant, la décision d'arrêter son activité professionnelle, les critiques élogieuses du nouveau moteur 2 litres remplaçant le 1,8 l, et surtout les excellentes >



POINTS FORTS

- ▶ Très confortable
- ▶ Bonne tenue de route
- ▶ Toit ouvrant
- ▶ Mécanique fiable
- ▶ Entretien facile
- ▶ Cote raisonnable

POINTS FAIBLES

- ▶ Manque un peu de caractère
- ▶ Direction trop démultipliée
- ▶ Boîte 4 vitesses seulement
- ▶ Injection parfois capricieuse
- ▶ Corrosion

SI ON LOUE SA FINITION ET SES PRESTATIONS ROUTIÈRES, LA LIGNE DE LA 504 NE FAIT PAS L'UNANIMITÉ.

conditions de reprise accordées par le garage l'ont décidé à se faire plaisir. Quelques semaines plus tard, c'est en tenue du dimanche en compagnie de Madame Bourrieu, une fort jolie femme, et de leur petit-fils Alexandre, qu'il prend livraison de la nouvelle 504. On s'extasie, on se congratule avant de prendre la route pour une promenade dans les Landes qui inaugure un rodage scrupuleux. La discrète sochaliennaise s'accommodera fort bien de sa vie paisible de bourgeoise provinciale. Une véritable histoire d'amour qui durera jusqu'en 1985 entre elle et son propriétaire qui, sentant le crépuscule de sa vie poindre, n'ose plus sortir sa chère automobile de peur de l'abîmer. Il range une

dernière fois l'auto dans sa remise, ajuste les draps de lin dont il paraît sa lionne pour son sommeil, tire la lourde porte et déroge à ses convictions puisqu'il utilisera jusqu'à la fin de ses jours une bien banale Renault Super 5... Il faudra attendre vingt ans pour que le petit-fils délivre la belle de sa léthargie !

Autoroutière ?

Du côté de Sochaux, on se serait bien passé de tous ces jeunes chevelus qui avaient monté la tête des ouvriers et déclenché de concert une véritable révolution. On avait craint le pire lorsque la production avait subitement cessé pour cause de grève. Tout était rentré dans l'ordre. Il avait fallu se plier aux accords de Grenelle, augmenter les salaires de 10 % et payer les jours de grève à hauteur de 50 %. On avait dû aussi imputer ces charges sur les coûts, revoir les tarifs et différer le lancement des nouveautés ou plus exactement de "la" nouveauté, la Peugeot 504. C'est donc en septembre 1968 que la marque au Lion présente au public son modèle haut de gamme. Il était temps ! La 404, si elle rassure encore la clientèle conservatrice, accuse le poids des ans face à la concurrence



Ils sont nombreux, les désormais quinquagénaires, à avoir voyagé sur cette banquette dans les 70's !

Les grandes dates de la Peugeot 504 TI



1968 Présentation en septembre de la berline 504 à moteur 1 796 cm³ (82 ch avec carburateur ou 97 ch avec injection).

1969 Présentation des coupé et cabriolet dessinés par Pininfarina. La 504 est élue Voiture de l'année.



1971 Les 504 reçoivent les moteurs 1 971 cm³ XN1 et XN2 (93 ch avec carburateur, 104 ch avec injection).

Boîte auto en option sur Injection. Présentation des modèles longs à essieu arrière rigide (commerciale,





La 504 propose des ceintures à l'avant sans enrouleur. La sécurité passive n'était pas encore la préoccupation des constructeurs français.

plus audacieuse, notamment la Renault 16 qui, en dépit de sa forme étrange et de sa cinquième porte de camionnette, semble séduire. Curieuse époque. Sentant cette vague moderniste happer un plus large public, Peugeot avait mandaté Pininfarina pour dessiner la future berline des années 1970. Les habitudes de déplacement des Français évoluant au rythme de la construction des autoroutes, la nouvelle berline haut de gamme devait incarner cette possibilité de traverser la France sans effort, dans un confort et une sérénité qui avaient jusqu'alors séduit la clientèle de Sochaux. Il eut été logique que la nouvelle venue se nomme 405, mais la volonté du bureau des ventes voulut marquer la montée en gamme en inaugurant une nouvelle série commençant par un 5...

Si on loue son habitabilité, sa finition et bientôt ses prestations routières, on ne peut pas dire que la ligne de la 504 fait l'unanimité. Passe encore l'étrange regard dû aux optiques trapézoïdales, mais que dire de la cassure incongrue que subit la ligne de caisse en sa poupe ? L'époque se voulant être celle d'un changement profond, cette idée aida assurément à accepter l'esthétique inhabituelle de la Sochaliennne. « Ne se croirait-on pas chez Citroën, cher ami ? » La comparaison avec l'ennemi de toujours s'entend mieux quand on découvre la grande nouveauté de la 504. Quatre roues indépendantes ! Enfin du confort et un comportement routier qui fera moins se pavaner du côté des chevronnés. Oui, bon d'accord, la Peugeot reste une



bien sage propulsion. La tradition reste de mise pour l'aspect mécanique. Issu de la Peugeot 404, le moteur 4-cylindres culbuté n'offre guère que 1 796 cm³. Deux versions sont proposées. L'une équipée d'un carburateur développant 82 ch DIN, l'autre restant fidèle à la pourtant controversée injection Kugelfischer qui donne 97 ch. La boîte, quant à elle, ne comporte que quatre vitesses, une solution inadaptée lorsque l'on prétend affronter l'autoroute. Globalement, >

C'est sobre, c'est Peugeot ! Si elle offre une instrumentation complète, la version haut de gamme de la 504 ne brille guère par l'originalité de sa présentation.

break et familiale 7 places).
Version Diesel (2 112 cm³,
59 ch).

1973 Le modèle avec carburateur se nomme GL, la version injection TI. Le levier de vitesses au plancher est livré de série. 504 L simplifiée (essieu arrière rigide et bloc 1 796 cm³).

1974 V6 PRV uniquement sur coupé et cabriolet.

1979 Apparition de la berline 505. La gamme 504



se recompose : berlines GR, SR et break avec moteur 1,8 l, break GR et familiale avec moteur 2 l, berline GRD, SRD et break 2,1 l Diesel, familiale 2,3 l Diesel. Boîte 5 sur coupé et cabriolet. Apparition du pick-up (essence et Diesel).

1983 Fin de commercialisation des 504 (sauf pick-up).

1998 Arrêt de production de la 504 en Argentine.

2001 Arrêt de production de la 504 au Kenya.

2005 Arrêt de production de la 504 au Nigeria.

Production totale :
3 680 439 exemplaires
(dont 2 624 650 berlines).

La 504 rend visiblement les gens heureux, comme en témoigne Brice De Morin, le propriétaire actuel de cette jolie 504 TI bleu azur !



LA 504 SE FOND À MERVEILLE DANS CE PAYSAGE DE CARTE POSTALE...

ACHETER UNE PEUGEOT 504 TI

Ce qu'il faut savoir

La structure de la berline 504 est solide et résiste plutôt bien à la corrosion. Inspectez néanmoins les bas de portes, le creux des ailes et le fond du coffre. La rouille peut se loger aussi sous les seuils de portes. Si le moteur est d'une extrême

robustesse, il faudra cependant être vigilant sur l'injection Kugelfischer qui supporte mal les périodes de longue immobilisation et les réservoirs encrassés. Ce sont souvent les pistons de la tête hydraulique qui sont en cause, ou l'injecteur lui-même qui fuit, ou bien la membrane de coordination qui est déchirée provoquant

une surconsommation notable. Pas de panique, bon nombre de spécialistes proposent aujourd'hui une réfection complète du système... mais prévoyez près de 2 000 € de frais ! Attention aussi à la courroie Seidis d'entraînement de l'injection qu'il faut changer régulièrement et qui est enfin à nouveau

disponible sur le marché. Le circuit de refroidissement est à surveiller. Pour le reste, l'entretien demeure tout ce qu'il y a de plus classique : vidange moteur tous les 5 000 km, de la boîte et du pont tous les 30 000 km et réglage du jeu aux soupapes tous les 20 000 km.

Combien ça coûte ?

Il est temps de profiter du charme et de la fiabilité de la 504. Sans suivre les tendances haussières de certains modèles, la Peugeot, surtout en version TI, poursuit doucement son ascension. Comptez désormais entre 6 000 € et 8 000 € pour une auto en très bel état.





des prestations honnêtes mais un peu justes pour taquiner la concurrence étrangère qui commence à pousser du coude. Peugeot rectifie le tir en 1971 et dote son modèle d'un moteur de 2 litres qui passe de justesse la barre des 100 ch en version injection. Mais toujours pas de boîte 5 vitesses ! De même, la pauvre 504 n'aura jamais droit au V6 à l'étude, réservé au futur modèle amiral qui devra chasser sur les terres abandonnées aux Germains. Elle devra se contenter en 1973 d'un nouveau sigle dans l'air du temps. Va donc pour TI. Version haut de gamme, la 504 TI représentera longtemps le savoir-faire indéniable du constructeur français à commercialiser des autos sans exubérance mais efficaces et fiables. Hotchkiss des temps modernes, la 504 incarne le juste milieu des années 1970. C'est probablement cette image rassurante qui convainc Paul Bourrieu.

Renaissance

En 2006, quand Alexandre hérite de la propriété de ses grands-parents, il se dirige avec émotion vers la dépendance où il a vu tant de fois son aïeul garantir précautionneusement la 504. Sous les draps poussiéreux, l'auto attend sa délivrance. Un flot de souvenirs revient à la mémoire d'Alexandre. Il revoit Paul Bourrieu laver son auto avant chaque grande sortie qui consiste à relier une fois par an la région de Bordeaux à Lourdes. Épicurien dans l'âme, le grand-père, accompagné de son épouse et de son petit-fils, mettait plusieurs jours pour parcourir les 250 km, transmettant à Alexandre en un rite initiatique les joies de la halte gastronomique. Dans la pénombre de la remise, Alexandre ouvre la portière et s'installe sur la banquette arrière. Le contact du cuir et la vision du toit ouvrant par lequel il voyait défilier les cimes des pins des Landes emplissent son cœur de tendresse. Ses propres enfants trouvent « trop bien ! » la voiture de ce papi qu'ils n'ont que vaguement connu. Mais les clés et les papiers de l'auto semblent avoir disparu... Il faut trouver de l'aide pour redonner vie à la

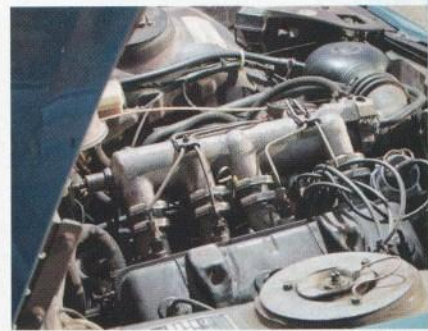
Peugeot a longtemps proposé un toit ouvrant sur l'ensemble de sa gamme. Sur la version TI, la 504 était dotée de série de cet accessoire.

504 du grand-père. C'est dans cette phase où certains se délectent de mettre les mains dans le cambouis qu'intervient Brice De Morin. Amateur éclectique et fin connaisseur, il se propose de participer à la renaissance. L'extraction de la grange montre que les freins sont grippés. Une fois les serrures changées, Brice constate que le moteur est bloqué lui aussi. Il faudra procéder à une plus lourde remise en route qu'initialement prévue. À ce stade, la grande occupation professionnelle d'Alexandre le convainc de céder la voiture à Brice qui semble l'homme de la situation pour donner une deuxième jeunesse à la Peugeot. Après finalement pas mal d'heures de travail, le nouveau propriétaire de ce morceau d'histoire automobile nous a convié à une balade gustative autour d'Arcahon avec sa 504 TI.

Douce France...

Peugeot jusqu'au bout des jantes, cette 504 ravive les souvenirs par le bruit caractéristique de sa mécanique. Dès les premiers mètres, on s'esbaudit devant le grand confort des sièges en cuir et de la suspension. « *Mieux que Citroën !* », me lance Brice un poil provocateur. On sera moins disert sur la présentation de la planche de bord qui, pour abriter une instrumentation assez complète, ne réunit pas vraiment les critères d'agrément et d'esthétisme que l'on attend sur une auto qui se veut haut de gamme. La couleur marronnasse des plastiques assortie au cuir de la sellerie ravira en revanche les amateurs des *seventies* ! Sans être un avion de chasse, la version TI offre des accélérations honnêtes. Le moteur est souple à défaut d'être réellement coupleux. La commande de boîte au plancher est douce et précise. Le freinage se révèle sans surprise. Quant à la tenue de route, elle est plus que satisfaisante pour évoluer à allure soutenue, du moins sur sol sec. Au chapitre des griefs, on mentionnera une direction ultra démultipliée fort agaçante qui oblige à mouliner exagérément et, enfin et surtout, l'absence d'un cinquième rapport. Plus de 4 000 tr/min à 130 km/h, est-ce bien digne de la vocation autoroutière présumée ? Heureusement que notre réseau routier offre encore sa diversité à quiconque ose prendre le temps. L'air doux de cette fin d'automne s'immisce par le toit ouvrant (de série sur la TI), les pins dodent nonchalamment sur notre passage, le ciel imite la mer. Et la 504 TI se fond à merveille dans ce paysage de carte postale... ■

Nous tenons à remercier Brice De Morin d'avoir mis son auto à notre entière disposition. Merci à Alexandre Sirech d'avoir apporté les précisions sur l'auto familiale.



TI comme Tourisme Injection. Le moteur 2 litres est alimenté par la fameuse injection Kugelfischer et délivre ici 104 ch DIN (106 en fin de carrière).

Caractéristiques techniques

PEUGEOT 504 TI, 1974

Moteur type XN 2, 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV incliné à 45° à droite, 1 971 cm³ (88 x 81 mm), 104 ch DIN à 5 200 tr/min, 16,9 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,35 à 1, culasse alu, 1 arbre à cames latéral entraîné par chaîne, vilebrequin 5 paliers, injection mécanique indirecte Kugelfischer.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses ou automatique ZF 3 rapports en option, pont 3,777.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins disques AV/AR, avec assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec leviers transversaux, jambes longitudinales et barre stabilisatrice ; AR à bras triangulés. AV/AR ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places.

Dimensions longueur 4,49 m, largeur 1,69 m, hauteur 1,46 m, empattement 2,74 m, voies AV/AR 1,42/1,36 m, coffre 420 dm³, réservoir 56 l.

Roues jantes tôle 5 J, pneus 175HR14.

Poids (à vide) 1 230 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 173 km/h (167 avec boîte auto), km D.A. 34,3 sec.