

MYRTON SENNA : 5 ANS DEJA !

peugeot504.info

auto  
passion

Sport, histoire et collection

**auto**  
passion



**HOMMAGE**



**DOSSIER**  
**PEUGEOT**

*Les coupés Pininfarina*

**AU VOLANT**  
**MG J2 Midget**  
**1934**



**ESSAI COURSE**  
**504 V6 Groupe 4**



# ESSAI COURSE



504 Coupé V6 Gr. 4

# MUSCLE CAR



Bien avant l'invasion des constructeurs japonais, Peugeot a compris l'intérêt que représentait l'immense marché africain. Pour le conquérir, la marque s'est engagée en compétition sur ce grand continent. Dès les années soixante,

les redoutables pistes du Maroc, du Kenya, ou de la Côte d'Ivoire ont servi à démontrer la solidité des « Pijôt ». En 1978, Jean-Pierre Nicolas a remporté l'East African Safari au volant d'une 504 V6 : nous avons retrouvé cette voiture...

# ESSAI COURSE

## 504 Coupé V6 Gr.4



L'habitacle est certes un peu spartiate, mais l'équipement est complet. Remarquez les deux énormes « boas » destinés à aérer les occupants de la voiture : en Afrique en pleine journée, ce n'était vraiment pas du luxe...

Le compteur marque un peu plus de 5000 km. Étonnant, non ?...

**P**our vendre des pick-up et des « taxis-brousse », Peugeot s'est donc investi durant une quinzaine d'années dans les rallyes africains avec des modèles très spéciaux, bien que d'aspect extérieur très proche de la série. Jusqu'au tout début des années soixante-dix, on a utilisé des 404 et des pilotes essentiellement locaux, notamment au Kenya ou en Afrique du Sud. Et puis, on a fait appel à des pilotes professionnels, dont quelques nordiques (déjà !)... Ove Andersson, Timo Makinen, Hannu Mikkola au Kenya, puis au Rallye du Bandama en Côte d'Ivoire.

C'est donc bien avant l'épopée des 205 Turbo 16 que Peugeot s'est essayé dans le Championnat du monde des rallyes. Aux pilotes scandinaves, se sont joints au coup par coup des pilotes français comme Jean Guichet, Bernard Consten, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Lefebvre, Guy Fréquelin, et même Henri Pescarolo pour le Bandama 76. Toute une aventure, ponctuée de victoires retentissantes, comme celle de notre voiture d'essai, sûrement la plus belle.

### UNE HISTOIRE SIMPLE...

En janvier 1978, Jean-Pierre Nicolas a remporté le Rallye Monte-Carlo : sur une Porsche 911 louée aux frères Almeras, il a parfaitement su déjouer les pièges d'une météo épouvantable. Alors que les voitures d'usine Fiat et Lancia étaient décimées par la tempête de neige, Jean-Pierre et la Porsche ont fait merveille. Seules les petites Renault 5 Alpine Groupe 2 de Jean Ragnotti et Guy Fréquelin ont survécu avec eux. Mais 1978 fut en fait une année faste pour Jean-Pierre : après les neiges du Monte-Carlo, il l'emporta aussi dans les borbiers du Safari du Kenya au volant de « notre » 504, et il obtint enfin une

troisième victoire éclatante en fin de saison en Côte d'Ivoire, au Rallye du Bandama. Un triplé unique dans l'histoire du rallye : malheureusement pour Jean-Pierre, le Championnat du monde « pilotes » n'existait pas encore...

Bizarrement, une fois rapatriée en France, cette voiture ne fut plus réutilisée en course. Un accident de la circulation en fin de rallye l'avait légèrement défigurée, et on l'abandonna jusqu'à l'oublier.

En 1983, sous l'impulsion de Jean Todt, le programme 205 Turbo 16 était lancé, et les « vieilles » 504 faisaient partie des reliques. La plupart avaient été revendues après l'abandon du programme officiel en Afrique, d'autres se remplissaient de poussière et de rouille, au hasard de déplacements successifs hors des hangars de La Garenne-Colombes. C'est là qu'Hervé Charbonneaux a sauvé, entre autres, le coupé V6 de cet essai.

« Un jour, Jean-Philippe Peugeot m'a appelé pour m'annoncer que plusieurs voitures de rallye allaient être passées au pilon, nous a-t-il raconté. Nous nous sommes rués ensemble à La Garenne, et nous avons découvert quatre voitures : deux berlines 504 et deux coupés V6. Je ne pouvais bien sûr pas tout prendre : j'ai pris une berline qui avait couru au Kenya



en 75, et le coupé vainqueur en 78. Il était accidenté, mais il avait moins de 5000 km au compteur, autrement dit la distance du rallye. J'ai longtemps laissé ces deux voitures en l'état chez moi, et puis j'ai connu Xavier Mathiot : il a accepté de les restaurer ».

## RENAISSANCE

Très fin pilote dans les années 70/80, Xavier Mathiot a quitté brusquement les brumes parisiennes en 1993 pour s'installer dans le midi. Il a acheté une maison, fondé un garage, et il s'est fait une petite clientèle dans l'arrière-pays varois : il se sent bien au soleil, encore que pour les gens du cru il reste toujours « le Parisien »... De la réparation à la restauration, il a sauté le pas sans hésiter quand Hervé Charbonneaux lui a parlé de ses autos. En quelques années, il a quelques belles restaurations à son actif, et en particulier, le coupé 504 que nous vous présentons ici.

« On s'est tout de suite bien entendu avec Hervé, nous a-t-il dit. Ces 504 en particulier, sont des autos très intéressantes. Et puis on s'est aperçu que le moteur de la berline avait été monté à l'époque par mon frère Denis »...

Denis Mathiot est en effet un préparateur bien connu dans le milieu de la compétition. Il a longtemps fait des moteurs pour Citroën ou Peugeot, et puis il faut rappeler que les deux frères ont toujours été très proches de l'équipe WM.

Xavier et son équipe ont donc restauré entièrement le coupé vainqueur au Kenya. Il était accidenté, et il a fallu refaire entièrement la partie avant, puis remettre en état toute la mécanique qui n'avait pas tourné

depuis une vingtaine d'années. Peugeot, c'est du solide : le V6 fonctionne aujourd'hui comme une horloge de banque suisse. Il faut dire que malgré son âge, il n'a pas tourné beaucoup, mais tout de même : un Safari complet dans sa configuration de 1978, cela représente des kilomètres particulièrement éprouvants...

« Ce qui nous a pris le plus de temps ou presque, c'est de reproduire tous les autocollants qui décoraient la voiture à l'époque, nous a dit Xavier. Hervé tenait absolument à ce qu'on remette tout »... Il faut dire que le résultat est saisissant : pour un peu, on prendrait le chemin de Nairobi...

## INDESTRUCTIBLE !

Il y a vingt ans, les voitures de Peugeot étaient loin d'être les plus rapides en rallyes, mais elles avaient pour elles une fiabilité hors normes. En premier lieu, on avait mis au point au service compétition des suspensions absolument fantastiques : on n'avait pas eu besoin d'avoir recours à la firme Ollins pour inventer des amortisseurs munis d'une soupape et d'un réservoir de décharge. Et c'est là, principalement, que se faisait toute la différence. Les concurrentes des 504 V6 étaient à l'époque les Porsche 911, les Datsun 160 et même les Mercedes 280 : autrement dit des voitures plus puissantes ou plus aguerries. Avec Tomi Makinen, Jean-Pierre Nicolas et Simo Lampinen, Peugeot s'est engagé au Safari 78 dans la ferme intention de faire oublier la catastrophique saison 77.

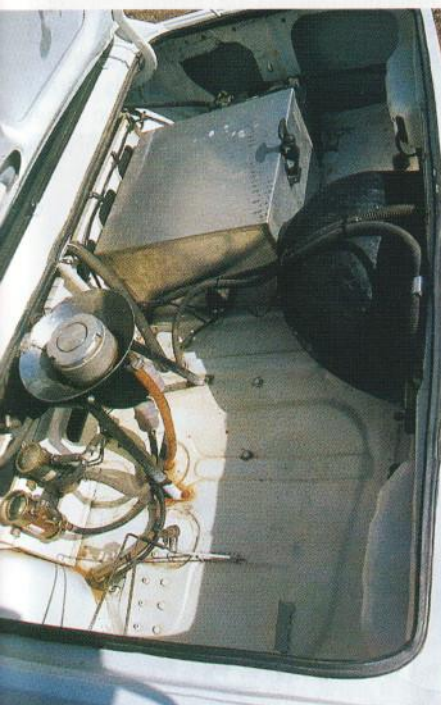
Après bien des péripéties mais sans le moindre problème mécanique, le pilote

## LES GRANDES DATES DU COUPÉ V6 GROUPE 4

1976 : Rallye du Bandama	Makinen-Liddon	1 <sup>er</sup>
1978 : Safari Rally	Nicolas-Lefebvre	1 <sup>er</sup>
	Lampinen-Liddon	5 <sup>e</sup>
	Nicolas-Gamet	1 <sup>er</sup>
	Makinen-Todt	2 <sup>e</sup>
	Lampinen-Aho	4 <sup>e</sup>
	Assef-Burelle	8 <sup>e</sup>
1979 : Rallye du Bandama	Ambrosino-Schneck	6 <sup>e</sup>
1980 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Le Saux	1 <sup>er</sup>
	Jivé-Grassot	3 <sup>e</sup>
	Goens-Collignon	4 <sup>e</sup>
	Ambrosino-Bureau	3 <sup>e</sup>
	Lefebvre-Delferrier	8 <sup>e</sup>
1981 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Delferrier	1 <sup>er</sup>
Safari Rally	Lefebvre-Delferrier	1 <sup>er</sup>
Rallye de Côte d'Ivoire	Fréquelin-Todt	5 <sup>e</sup>
	Ambrosino-le Saux	6 <sup>e</sup>
	Durieu-Tastet	8 <sup>e</sup>
1982 : Safari du Zaïre	Ambrosino-Le Saux	1 <sup>er</sup>



Les coupés Groupe 4 d'usine ont rarement roulé en France : ici l'équipage Nicolas-Todt, vraisemblablement aux 1000 Pistes.



Quelques-uns des équipements spécifiques des rallyes africains de l'époque : phares orientables sur les ailes, poignées de maintien sur le capot arrière et marchepieds sur les pare-chocs pour le cas où le coéquipier devait faire le « singe »...

Réservoir d'essence, et pompes électriques encombrant le coffre : les 504 Groupe 4 pouvaient emmener jusqu'à 120 litres de carburant !



# ESSAI COURSE 504 Coupé V6 Gr.4



Le comportement est assez physique, mais très agréable : il suffit de souffler un peu fort sur l'accélérateur pour mettre l'auto en travers. Côté suspensions, cela paraît indestructible...

Les pneus RC1 ont été goujés longitudinalement à l'avant pour un meilleur pouvoir directionnel. À l'arrière, au contraire, des rainures étaient faites en diagonales.

français est sorti vainqueur de cette épreuve dantesque disputée en pleine saison des pluies. Au moment où le numéro 129 d'Auto Passion défile sur les rotatives, cela fait exactement 21 ans que la voiture que nous vous présentons a connu sa seule heure de gloire : le Safari 78 s'est en effet déroulé entre le 23 et le 27 avril. Sauvée des eaux, puis de la rouille, l'auto qui a retrouvé sa splendeur affiche une force tranquille : haut perchée sur ses Michelin RC 1 artistement retailés, elle semble attendre, presque aussi impatiente que nous...

« Surveille les températures, et fais gaffe au pédalier. On l'a laissé tel que Nicolas l'avait voulu, mais il n'est pas bien pratique, tu verras. Il devait beaucoup utiliser le pied gauche sur le frein... »

Xavier n'est pas inquiet : il fait rouler ce

coupé V6 de temps à autres, et il le sait tout à fait capable de fonctionner normalement, fût-ce avec un journaliste aux commandes. Il n'a pas tort, d'ailleurs, car l'impression d'indestructibilité qui se dégage de l'auto est perceptible dès qu'on engage la première.

Effectivement, le pédalier est bizarrement agencé : l'accélérateur est très bas, et le frein est très près de lui, ce qui fait qu'un mocassin normalement constitué a du mal à se glisser entre la pédale de frein et le tunnel central. En fait, dans les longues lignes droites boueuses du Kenya, Nicolas devait accélérer à fond et appuyer sur le frein avec le pied gauche pour chercher la motricité. Sur notre terrain d'essais, la gymnastique est très différente...

Xavier Mathiot a tracé près de son village d'adoption, Tourette, un petit circuit en terre sur lequel, quatre fois l'an, il organise des courses régionales. Nous avons bien sûr demandé l'autorisation d'essayer la 504 Groupe 4 sur ce circuit, et le maire du village nous l'a d'ailleurs gentiment accordée. Le circuit est très sinueux, mais à tout prendre, c'était mieux que l'autoroute A8...

## QUELQUES TOURS DE MANÈGE...

Avec 240 ch pour 1350 kg, la 504 V6 Groupe 4 n'est pas un monstre, mais quand on arrive à motricer, on sent tout

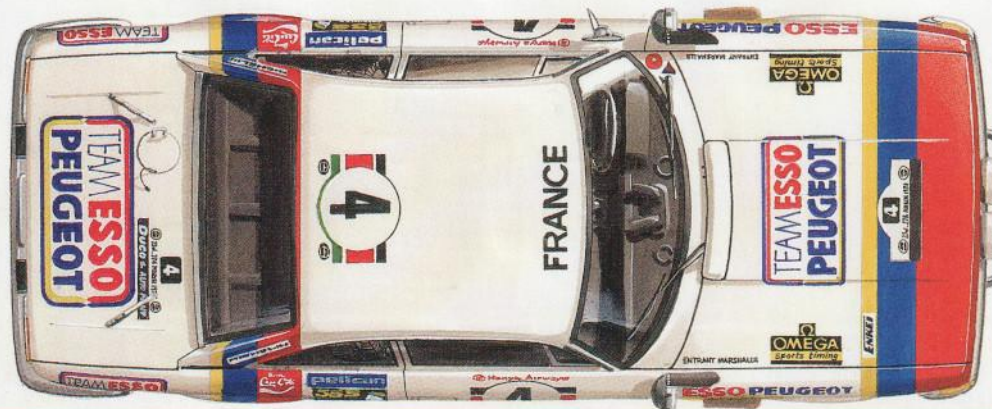
de même qu'elle est faite pour affronter sans broncher les terrains les plus difficiles. Sur le petit circuit de Tourette, on s'aperçoit très vite que l'auto a été conçue pour les pistes rapides. Dans la courte ligne droite, on apprécie les suspensions qui absorbent les trous et les bosses sans que la colonne vertébrale ne vous le rappelle. Dès qu'on prend de la vitesse, l'auto surfe réellement sur la piste. Malgré les vieux RC1, les freinages sont efficaces : pas très en ligne, mais efficaces...

En virages, le caractère survireur est très marqué : certes, il faut « balancer » énergiquement à l'entrée, mais après tout se passe comme dans un rêve. Contre-braquer en dosant l'accélération suffit à inscrire l'auto dans le bon sens : à vrai dire, il ne faut pas craindre de doser « fortement » l'accélération, car en dessous de 4500 tours, il ne se passe pas grand-chose. On l'a dit, cette auto a été prévue pour les grands espaces, et elle est plus à l'aise à 200 à l'heure sur une ligne droite défonçée que sur un circuit de kart...

On comprendra aisément que l'essai d'une telle auto se transforme rapidement en manège enchanté, et que le plus aguerri des journalistes ait des idées d'évasion dans la tête au bout de quelques tours. Vingt ans après ses exploits, la 504 Groupe 4 est encore solide comme un roc, et on peut encore la malmenier sans risquer de casser quoi que ce soit. Tout au plus, sur le « tourniquet »



# REVUE DE DETAILS



de Tourette, a-t-on eu quelques angoisses avec la température d'huile, mais il est vrai que c'est le refroidissement dynamique qui a été plus particulièrement étudié pour les rallyes africains : en dessous de 80 km/h, celui-ci n'est pas bien efficace, cela semble évident... Au moment même où la 206 WRC s'apprête à faire l'actualité dans le championnat du monde des rallyes, il n'était pas vain de revenir sur ces autres grandes heures de l'Aventure de Peugeot en rallyes. Les succès des 205 Turbo 16 dans les années 80 les ont sûrement quelque peu effacées dans les mémoires. Pourtant, elles ont eu une importance primordiale. Sans les 404 et 504

des rallyes africains, il n'y aurait jamais eu de programme Turbo 16. Sans les exploits de Peugeot sur les pistes les plus dures du monde, il n'y aurait peut-être même pas eu de championnat de France des rallyes de terre. Le Coupé V6 d'Hervé Charbonneaux est là pour nous rappeler tout cela. C'est peut-être pour ça qu'en abandonnant cette auto très physique mais ô combien passionnante à conduire, il nous est venu à l'idée comme une question idiote. Pourquoi n'y a-t-il jamais de VHC dans les rallyes sur terre en France ?...

Pierre Barbaza  
photos : Christian Bedei



Dans cette version, le V6 à carburateurs développe 240 ch. Avec les rapports longs prévus pour le Kenya, l'auto dépassait 200 km/h.

## FICHE TECHNIQUE Peugeot 504 V6 Groupe 4

### MOTEUR

Type/emplacement	V6, longitudinal avant
cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2664
Alésage x course (mm)	88 x 73
Puissance (ch à tours/minute)	240 à 7000
Couple maximum (mkg à t/mn)	25,6 à 5000
Alimentation	3 carburateurs double-corps
Distribution	1 ACT par rangée de cylindre
Matière bloc/culasse	alliage léger
Refroidissement	à eau
Lubrification	carter humide, pompe à engrenages
Carburant	120 l

### TRANSMISSION

Mode	aux roues arrière
Embrayage	monodisque céramétalix
Type de boîte	4 rapports
Commande de boîte	manuelle
Pont	autobloquant Peugeot

### CHÂSSIS

Type et structure	coque autoporteuse en acier
Type de carrosserie	coupé
Suspensions AV/AR	4 roues indépendantes, McPherson, barres antiroulis, amortisseurs spéciaux Peugeot
Freins	4 disques, ventilés à l'avant.
Direction	crémaillère directe
Pneus	Michelin RC1

### DIMENSIONS/POIDS

Longueur (cm)	436
Largeur (cm)	170
Hauteur (cm)	135
Empattement (cm)	255
Voies AV/AR (cm)	149/143
Poids en ordre de marche (kg)	1350

**VITESSE MAX.** 205 km/h