

# GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

2

HORS-SÉRIE GAZOLINE

5,90 €

## LES HAUT DE GAMME



Citraën SM

Renault 25



Talbot Tagora



Citraën CX

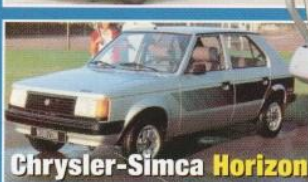


Peugeot 604

## LES BERLINES



Citraën 2 CV6



Chrysler-Simca Horizon



Citraën GS Birotor



Renault Alliance

Chrysler 160, 180, 2 l



Chrysler-Simca 1307, 1308, 1309, 1510

Renault 14

## LES SPORTIVES



Talbot-Matra Murena



Peugeot 205 GTI



Alpine GTA



Renault 5 Alpine



Citraën Visa II Chrono



Renault Fuego



Renault 12 Gordini



Peugeot 104 ZS



Simca Rallye 3



Simca 1100 Ti

## HORS DES SENTIERS BATTUS



Matra-Simca Rancho



Renault Rodéo



Renault 18 break 4x4



Citraën Méhari 4x4



Peugeot 504 Dangel

28

populaires françaises

pour rouler tous les jours

<http://gazoline.net>

M 01529 - 2H - F: 5,90 € - RD



**Peugeot 504 4x4 Dangel 1981-1985**

# Passage en **force**

AVEC LA 504 MITONNÉE PAR DANGEL, ON EST TRÈS LOIN DE LA BIDOUILLE À LA PETITE SEMAINE. IL SUFFIT DE VOIR À L'ŒUVRE UN BREAK OU UN PICK-UP ÉQUIPÉ DE CETTE TRANSMISSION POUR S'EN CONVAINCRE. MÊME SI, POUR BRILLER, **IL FAUT LE PLUS SOUVENT PASSER EN FORCE** PLUS QU'EN FINESSE EN COMPOSANT AVEC UN TRAIN AR QUI SAUTILLE GENTIMENT, IL SE DÉBROUILLE AUSSI BIEN OU PRESQUE QU'UN PUR 4X4, UN BON VIEUX LAND OU UN BJ DES FAMILLES. EN TOUT CAS, **IL N'A PAS À ROUGIR DE LA COMPARAISON**. SA FIABILITÉ A FAIT LE RESTE, CONTRIBUANT À CONSTRUIRE SA LÉGENDE... SANS DOUTE UN PEU EXAGÉRÉE.

**+**  
Fiabilité - Aptitudes  
tout-terrain  
**-**  
Consommation -  
Puissance



1/3 de break, 2/3 de pick-up. La production du premier a été arrêtée dès 1983, lorsque le constructeur a cessé de fabriquer cette carrosserie.

Le châssis du pick-up avec ses lames de ressorts.



La version pick-up est aujourd'hui la plus recherchée pour son côté pratique et baroudeur. C'est qu'on en met dans la benne !



Lorsque Peugeot accueille favorablement le dispositif mis au point par Henri Dangel pour doter sa 504 de quatre roues motrices, c'est sans doute avec une idée derrière la tête : conserver ses parts de marché en Afrique où les Japonais commencent à débarquer avec leurs Isuzu, et ne pas se laisser déborder dans l'Hexagone par les petits 4x4 qui prétendent rendre autant de services que ses utilitaires.

Le système de transmission Dangel a été conçu à la fin des années 70 pour être adapté à une propulsion. Ça tombe bien, la 504 a gardé ce mode et elle possède deux plates-formes offrant le même empattement, déjà renforcées : le break et le pick-up. Une telle convergence d'intérêt aboutit inévitablement à un accord et, en 1980 naît la société Automobiles Dangel qui s'installe à Sentheim, dans le Haut-Rhin, pour produire le premier 4x4 Peugeot destiné au grand public

(on exclut volontairement la Jeep P4 pour l'armée, mélange de Mercedes Classe G et d'éléments du cru).

Le principe retenu est schématiquement simple : c'est une transmission intégrale permanente. Elle est réalisée par l'adjonction d'un faux châssis sous le véhicule avec longerons et traverses sur lequel vient se boulonner la caisse monocoque. Le pont AR d'origine s'insère dans un mécanisme de suspension à deux paires de ressorts hélicoïdaux (break) ou deux ressorts à lames longitudinaux (pick-up).



Le faux châssis du break avec ses doubles ressorts AR.



Le niveau de finitions de l'habitacle est très exactement le même que celui du break GR.



## Un vrai 4x4 permanent efficace, à l'aise sur (presque) tous les terrains, seulement limité par sa puissance

permanence, le passage d'une gamme de rapports à l'autre (longs ou courts) pouvant se faire en roulant grâce à un levier de commande au plancher. L'ensemble s'accompagne d'une suspension renforcée et rehaussée, de roues de 16" au lieu de 14" sur les breaks et 15" sur les pick-up d'origine ainsi que d'ailes AV gonflées pour leur permettre de s'y introduire, tout en favorisant un débâtement plus fort. L'auto a une dégaine de sauterelle ou, plus justement, de pêcheur ayant relevé son pantalon pour ramasser des coques sur la plage de Concarneau.

Si le break GR ou familial affiche une apparence plus policée, jusqu'à son confort intérieur et à ses finitions, le pick-up arbore une gueule de baroudeur qui pousse les administrations à se jeter sur lui pour équiper les zones difficiles. Bonne pioche : l'engin est haut sur pattes, se joue des dénivelés, barbote avec volupté dans les gués, fort de sa garde au sol, se déhanche pour franchir les obstacles et il conserve une bonne motricité sur les terrains les plus piégeux. A une réserve près : il fait tout ça en force, jamais en finesse, troublé par une puissance qui ne passe pas toujours en douceur. La consommation s'en ressent, mais comment lui en vouloir ? Ce véhicule est tellement amusant à piloter, si doué pour crapahuter, qu'il tient la dragée haute à mieux dotés que lui sur le papier, à l'image du Range Rover dont il suit les trajectoires sans sourciller. Seuls bémols : les réactions du train AR sur le pick-up pour peu que la benne ne soit pas chargée et les forts kilométrages que comptent aujourd'hui ces increvables arrivant bien souvent très fatigués sur le marché. ●

### SPÉCIFICATIONS

#### Puissance fiscale :

11 CV (essence),  
9 CV (diesel).

**Moteurs :** 4 cylindres en ligne placé longitudinalement à l'avant, incliné à 45° (essence) ou à 20° (diesel), bloc fonte, culasse alu. 1.971 cm³ essence (96 ch DIN à 5.200 tr/mn), 2.304 cm³ (70 ch DIN à 4.500 tr/mn). Refroidissement liquide.

**Alimentation :** carburateur double corps de 34 avec filtre à bain d'huile ou injection (diesel).

**Transmission :** quatre roues motrices permanentes, embrayage monodisque à sec (diaphragme), boîte quatre synchronisée. Boîte de trans-

fert Dangel P03 à deux rapports synchronisés permettant d'obtenir quatre vitesses route et quatre vitesses piste. Levier au plancher.

**Structure :** caisse autoporteuse en tôle d'acier boulonnée sur châssis auxiliaire, roues indépendantes à l'AV (double triangulation et combinés ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre antidévers), essieu rigide à l'AR (deux paires de ressorts hélicoïdaux jumelés et barre antidévers sur le break, ressorts à lames et tirants pour le pick-up), disques AV/tambours AR, direction à crémaillère, jantes 16".

**Volume du coffre :** 0,435 à 0,980 m³ (break familial suivant position banquette), 1,100 à 1,810 m³ (break GR), 3,908 m³ sous bâche (pick-up).

**Vitesse maxi :** 146 km/h (break essence), 140 km/h (pick-up essence), 128 km/h (pick-up diesel).

**Consommation :** 9,6 l (90 km/h essence), 15,5 l (cycle urbain et piste en essence).

### PÉRIODE À SUIVRE

Juillet 1981 - novembre 1985  
(3.168 pick-up, 1.142 breaks).

### TENDANCE

Nette augmentation sur les cinq dernières années. *pour un*

**+9%**

### INDICE DE RARETÉ

0 1 **2** 3 4 5  
Très rare Courant

### DISPONIBILITÉ PIÈCES

Bonne.

### POINTS À SURVEILLER

**Corrosion :** les points sensibles habituels de la carrosserie et du châssis pour un véhicule qui évolue habituellement en environnement humide, boueux ou salé dans les régions littorales ou de montagnes.

**Moteurs :** increvables. A peine rodés à 150.000 km !

**Points faibles :** boîte transfert, accouplements de la transmission.

A l'AV, un nouveau porte-moyeu permet le montage d'un triangle inférieur, ancré lui-même sur un châssis auxiliaire boulonné sous la coque et qui supporte un pont de 604 Turbo D et ses cardans. Chacun des deux ponts comporte un dispositif de glissement limité pour éviter le patinage d'une roue sur sol glissant. Au centre se trouve la pièce majeure, signée Dangel, une boîte de transfert à deux rapports synchronisés recevant le mouvement de la boîte primaire par l'intermédiaire d'un mini-arbre dissimulé dans un tube de réaction. Elle le redistribue aux ponts AV et AR en