

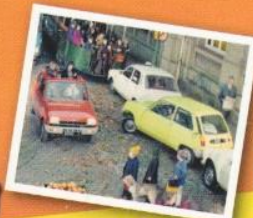


Auto Classiques Plus

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

LA GRANDE SAGA DE LA R5



- 1972-1985 : une belle histoire
- Les coulisses de sa conception
- Quelle R5 collectionner aujourd'hui

À L'ESSAI

- Panhard 24 BT
- Citroën BX 19 Digit
- Porsche 356 A
- Rover P6 ➤ Ford T
- VW Coccinelle 1300
- Opel Manta

Et si vous craquiez pour une ancienne ?

C'est abordable !

➤ 30 voitures à partir de 1200 €

C'est simple !

➤ Nos bons plans pour bien acheter



40 ans déjà !

LE GRAND MATCH

PEUGEOT 504 TI / RENAULT 16 TX

GUIDE D'ACHAT

Les points à vérifier lors de l'essai



DOSSIER

Quelle ancienne pour rouler tous les jours ? 10 modèles économiques, fiables et sympas !

+ 12 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...

L'indestructible contre l'anticonformiste

Macadam à deux

Nées à une époque où le réseau autoroutier français se développe, ces deux berlines sont destinées à y squatter la file de gauche. Mais leurs carrosseries apparaissent si différentes, qu'on pourrait croire que leur prétention à la vitesse est leur seul point commun ! Une confrontation s'impose... Réalisé par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle



X voies



Peugeot 504 TI
1979



à partir de 2 000 €

Renault 16 TX
1977



à partir de 1 600 €

Après le demi-succès (échec ?) de la Frégate, la Régie se devait d'innover sur un créneau où la concurrence était bien installée. Chez Peugeot, la 404, en dépit d'une séduisante ligne signée Pininfarina, continuait de jouer la carte du classicisme. En 1965, la bombe R16 éclate ! Son profil bicorps intrigue avec son hayon (une spécialité maison depuis la R4 lancée en 1961). À l'automne 1968, le Lion réplique avec la 504. Elle aussi surprend par sa ligne, qui certes rallie davantage les suffrages que celle de la Renault. En outre, la sochaliennne peut compter sur une robustesse à la hauteur de la réputation de la firme franc-comtoise. Résultat, nous voici en présence de

deux rivales qui ne s'adressent pas forcément à la même clientèle. Et, aujourd'hui encore, leurs amateurs appartiennent à deux camps bien distincts.

À ma gauche, une 504 TI de 1979. À ma droite, une 16 TX du millésime précédent. Bref, ce qui se fait alors de mieux dans chaque gamme. Au menu, un équipement généreux, des performances de premier plan et un charme très *seventies*. Et au milieu, deux journalistes qui useront de toute la subjectivité dont peuvent être capables les fans d'anciennes.

Deux reines, une seule couronne ?

Pour départager nos deux vedettes, une multitude d'appareils de mesures perfectionnés : un brin de mauvaise foi, des enfants, un gobelet, une bassine... Il est temps de découvrir les redoutables épreuves auxquelles nous les avons soumises. En voiture...

La voie royale

« On aime l'agrément du moteur, la robustesse légendaire, le confort des sièges et l'accessibilité. »

« On aime moins la boîte à 4 vitesses, la position de l'accélérateur, l'évanouissement rapide des freins. »



Le propriétaire : Olivier

Auto durable

« Après une 403, une 404 et une première 504 (ces deux-là déjà avec injection), cette TI était la suite logique. Elle avait à peine 9 mois et moins de 7 000 km, quand mon père l'a achetée en janvier 1980. Secondée seulement il y a quelques années par une 406, elle a toujours été vaillante. Une seule panne (sans immobilisation) et les plaquettes sont d'origine. Robuste ? Non, indestructible ! »



Le toit ouvrant est un équipement de série sur la TI. L'ouverture est manuelle, certes, mais plutôt aisée.



L'injection tient presque son rôle. Mais, si la puissance est respectable, côté gain de consommation, c'est raté !

Un grand merci à Denis, le papa d'Olivier, qui n'a pas pu être des nôtres, à cause de problèmes de santé, mais qui n'a pas hésité à nous laisser son auto. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1971 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	104 ch à 5200 tr/mn
Couple	168,7 Nm à 3000 tr/mn
Alimentation	Injection mécanique
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques/Disques
Pneus	175 HR 14
Dimensions L x l x h	4,49 x 1,69 x 1,46 m
Poids	1220 kg
Vitesse maxi	173 km/h
Accélération 0-100 m D. A.	33s6
Conso. moyenne	10,4 l/100 km
Réservoir	56 l
Coffre	448 dm ³

C'est avec bonheur, voire fierté, que je vais prendre le volant d'une des plus grandes réussites de l'industrie automobile française, tant en longévité qu'en variété. En plus de trente ans de carrière, Peugeot commercialisa sa 504 en cinq carrosseries différentes à un peu plus de 3 700 000 exemplaires. De quoi régner en maître dans la jungle automobile. Cette berline, j'en rêvais enfant, en la voyant nous doubler sur la voie de gauche. Moi, coincé au plus près de la bande d'arrêt d'urgence, sur le skai marron de la vieille 304 break de papa. Je ne voue pas une haine sans bornes à la marque au losange, mais une berline de classe ne peut-être que tricorps. Et ce n'est pas Jaguar, BMW, Mercedes et Rolls-Royce qui me contrediront. Moi, je prends le volant d'une authentique routière, luxueuse et robuste à souhait. Je n'ai pas besoin d'en aligner deux. D'ailleurs, le Lion ne fera qu'une bouchée de ces R16.

Cœur de lion

Me voici parti dans le tumulte de la circulation moderne. Du couple, des chevaux et un étagement de boîte quasi idéal. Je m'élance sans effort, pour m'approprier directement la file de gauche. Ça ralentit, ça repart, je suis le rythme sans peine. Mais dès que la route se dégage, le terme "ancienne" prend tout son sens. C'est bruyant ! Et pas du genre à vous flatter l'esgourde, mais plutôt à vous inciter à lever pied. Quatre vitesses seulement – j'entends déjà les quolibets de Pierre-Louis. Qu'importe, le 2,0 litres à injection mécanique, fort de 104 ch, fait merveille. Mais, l'heure n'est pas à l'attaque. Sous une pluie battante, la direction très (trop ?) souple et les vieux pneus TRX desséchés ne sont pas pour me mettre en confiance. Même si le train arrière, moderne pour l'époque, offre une suspension indépendante, c'est une propulsion de caractère. Bien que j'en sois un fervent défenseur, je n'ai pas envie de me retrouver "les portières en avant" [Abécédairiste p. 97], au milieu des embouteillages. Heureusement,

 Fonctionnelle et sans fioritures, la planche de bord fait dans le charme discret.



Jérôme

à allure raisonnable, aucun souci. Toutefois, si de prime abord les freins semblent mordants et prêts à répondre, leur efficacité s'évanouit au fur et à mesure que la pédale s'enfoncé.

Dans un fauteuil

Au fil des kilomètres, je considère cette auto comme une familiale accomplie. Que l'on soit conducteur ou passager, on est confortablement assis, comme dans le Chesterfield du salon. L'habitacle est spacieux, et positionner enfants et sièges-autos est d'une simplicité rare. D'autant que l'on dispose de quatre ceintures à enrouleur. Et dans les années 1970, tout le monde ne pouvait pas en dire autant (Pierre-Louis, si tu m'entends...). Certes, la malle arrière est loin d'être aussi pratique que le hayon, quand il s'agit de transporter des objets encombrants, mais comme je n'ai pas l'intention de laisser la famille sur le trottoir au profit des bagages, j'avoue préférer les 448 dm³ que m'offre le volumineux coffre. Vous cherchez une auto fiable, confortable, capable d'emmener famille et bagages sur la route des vacances ? Il vous faut une 504. En revanche, si vous préférez un utilitaire pratique, contactez Pierre-Louis !

Jérôme Fombelle

POUR EN SAVOIR PLUS

À lire

- Livre
 - La Peugeot 504 de mon père, François Allain, ETAI
- Revue technique
 - RTA n° 285

Les sites Internet

- Club
 - Amicale504.fr
- Généraliste et forum
 - 504.org
- Pièces détachées
 - Cipere.fr
 - Comptoirdulion.com
 - Serie04.com

Peugeot 504 TI
de 1973 à 1979



Production globale :
2 624 650 berlines



La porte du bonheur

Un hayon sur une berline, qui plus est le portedrapeau de la gamme, il fallait oser ! Renault l'a fait. Et pour convaincre Jérôme, le rétrograde défenseur des voitures à malle, et tous les réticents au progrès, je ne vous présente pas une, mais deux R16 TX ! Et ils ont fière allure, les fleurons de la Régie : doubles phares carrés, aileron arrière, jantes Gordini et toit ouvrant électrique optionnel. Les vitres avant sont électriques et le verrouillage centralisé ferme d'un coup les cinq portes. J'en connais un qui va prendre une raclette au chapitre équipement... Sous le capot, le 1 647 cm³ de 93 ch qui, bien aidé par le fameux appendice aérodynamique, propulse l'auto à plus de 170 km/h – enfin, selon la brochure de l'époque. Même si nous disposons aujourd'hui de l'anneau de vitesse de Montlhéry, l'âge et le kilométrage respectables de nos montures (160 000 km pour la noire, 250 000 km pour la jaune) ainsi que la météo pour le moins capricieuse ne nous incitent pas à faire le test. Mais nul besoin de pousser la TX dans ses retranchements pour apprécier son potentiel.

Bien sous tous rapports

Confortablement installé dans un fauteuil club, j'écoute avec attention Jean-Paul, l'heureux propriétaire de la R16 noire, m'expliquer le fonctionnement du levier de vitesses. Perché derrière le volant, il dérouté quelques instants le néophyte que je suis. Première en haut, vers le conducteur, seconde en dessous. Très en dessous, d'ailleurs, puisque mon genou droit est invité à prendre congé ! Renseignements

pris, le débattement du levier est variable d'une auto à l'autre, celui de la jaune étant bien moindre. La trois et la quatre encadrent le point mort, tandis que la cinq (oui, oui, Jérôme, la cinq !) se cache vers le pare-brise. Mais rapidement, le plaisir prend le dessus : bon étagement de la boîte, souplesse et relative nervosité du moteur, la conduite en milieu hostile, comprenez dans la banlieue parisienne de 2012, se révèle agréable. À tel point qu'une utilisation quotidienne est parfaitement envisageable. Demandez aux membres de l'Amicale R16... Et grâce au cinquième rapport, l'appellation d'autoroutière revendiquée par cette version n'est pas usurpée. La consommation et les tympans y gagnent beaucoup, permettant de partir en vacances sans peur (de la part de l'heureux propriétaire) et sans reproche (d'une famille parfois moins sensible aux charmes des anciennes).

Très souple du jarret

Confortable, la R16 comble également notre ami photographe qui sert de passager. Décidément très accueillante, elle offre le gîte... Et la gîte à chaque virage. Une posture typique des Renault de l'époque, qui ne remet pas en cause leur tenue de route. Sur parcours sinueux, les reprises toniques déclenchent la satisfaction du conducteur (ceux qui m'ont croisé ont dû me voir bomber le torse). Aucune menace dans le rétroviseur ne vient gâcher la fête ! Saluée à l'époque pour sa grande modularité, la Voiture de l'année 1965 conserve aujourd'hui cette polyvalence qui en fait une auto aussi attachante qu'utilisable tous les jours.

Pierre-Louis Champeaux

Au menu, un volant spécifique, une batterie de compteurs ronds très "sport" repris à la TS, et un levier de vitesses derrière le volant commun à toute la gamme.



Pierre-Louis

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1 647 cm ³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	93 ch à 6 000 tr/min
Couple	128,5 Nm à 4 000 tr/min
Alimentation	1 carburateur double corps
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques/Tambours
Pneus	155 R 14
Dimensions L x l x h	4,24 x 1,63 x 1,45 m
Poids	1 065 kg
Vitesse maxi	170 km/h
Accélération	1 000 m D.A. 34 s
Conso. moyenne	9,15 l/100 km
Réservoir	50 l
Coffre	410 à 1 450 dm ³ (banquette rabattue)



Le point fort de la R16, c'est la modularité. Son hayon et sa banquette rabattable (pas moins de 7 configurations sont prévues) libèrent un espace de 1 500 dm³ !

« On aime son hayon si pratique, sa modularité et son équipement généreux. »

« On aime moins la faible disponibilité des pièces de rechange. »

POUR EN SAVOIR PLUS

A lire

Livre

• La Renault 16 de mon père, Bernard Vermeylen, ETAI

Revue technique

• Expert Automobile n° 103
• RTA n° 339

Les sites Internet

Généralistes et forums

• Amicale-r16.com
• Renault16.xooit.fr
• Renault-16.dynamicforum.net
• Renault16.com

Pièces détachées

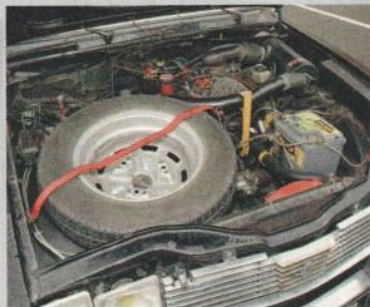
• Melun-retro-passion.com
• Oscaro.fr



Renault 16 TX
de 1973 à 1980



Production globale :
2 193 000 R16



Les pièces en rouge et en jaune révèlent l'origine de cette R16. C'est en effet une spécificité des autos de la Marine nationale.

Les propriétaires : Jean-Paul et Jacky

Toujours en R16

« Nous sommes respectivement vice-président et président de l'Amicale Renault 16. Je possède la noire depuis un an, tandis que Jacky profite de la jaune depuis 2003. Et aucun de nous ne possède d'auto moderne. Nos trajets, nous les faisons quasi exclusivement en R16 ! L'une de celles de Jacky approche d'ailleurs des 400 000 km, preuve de la solidité de la machine. Un chiffre que des modèles actuels ont bien du mal à atteindre. »



La soif ou la douche?

Malgré leurs différences, ces deux autos visent un même but. Un peu d'objectivité, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, parviendra peut-être à les départager, pour couronner la reine de la route ?



CONFORT SUR ROUTE BOSSELÉE AVANTAGE 504

Parce qu'une routière est faite pour avaler les kilomètres sans meurtrir le dos de ses occupants, ce match ne pouvait occulter le confort. Direction la piste pavée de l'autodrome de Linas-Montlhéry, une bassine d'eau suspendue au-dessus de la tête. Que le moins mouillé l'emporte...



Jérôme :
Ne croyez pas que le toit ouvrant fuie. Je suis parfaitement sec... Du moins, pour l'instant !



Pierre-Louis :
Ma bassine est déjà vide. Je devrais plutôt en profiter pour m'arrêter et ramasser les escargots. Mouillé pour mouillé... Et Le résultat est sans appel : je suis trempé et j'ai froid.

CONSOMMATION

AVANTAGE R16

Jérôme:
J'aurais dû prévoir un bidon de carburant.
Ça pèse, quand même! Et j'en vois un qui rigole...



Pour une routière, l'autonomie, c'est important. La consommation est donc déterminante. À défaut de pouvoir monter notre débitmètre, juge impartial dans ce domaine, utilisé lors de nos essais pour *Auto Plus*, nous avons eu recours à la bonne vieille méthode: un verre de SP98 dans chaque réservoir, voyons qui ira le plus loin.

Pierre-Louis:
Normalement, je gagne haut la main.
Surtout ne pas en renverser une goutte.

TRANSPORT D'ENFANTS AVANTAGE 504

Une bonne largeur aux coudes et de la place pour les jambes, la 504 gagne haut la main. Dans la R16, la banquette à ressorts et le petit encadrement de porte ne facilitent pas la mise en place des sièges. Quant aux ceintures fixes, leur ajustement est une vraie galère.

Pierre-Louis:
Ça devrait fermer... En claquant la porte bien fort! Attention, rentrez les bras! Et on arrête de respirer...

Jérôme:
Accoudoir central, ceintures à enrouler et de l'espace pour jouer; prêts pour les vacances?



ÉQUIPEMENT

AVANTAGE R16

Certes, la 504 offre des appuie-tête intégrés aux sièges avant et la direction assistée. Mais la R16 est équipée de commandes électriques, d'un accoudoir central, d'antibrouillards, d'un tableau de bord d'avion et surtout d'une boîte à 5 rapports.



Pierre-Louis:
Verrouillage centralisé, toit ouvrant électrique, antibrouillards, tout le confort moderne, quoi.

Jérôme:
Et autant de risques de panne!

Jérôme:
La direction assistée, tu n'as pas ça, toi, hein?

Pierre-Louis:
Pourquoi jouer les petits bras, quand il suffit d'un peu de muscle.

€ LE BUDGET

Pour l'une comme pour l'autre, trouver la voiture à bon prix est un jeu d'enfant. Concernant le budget, les similitudes s'arrêtent là. Car, s'il est facile d'entretenir une 504, dénicher des pièces détachées de R16 est un véritable parcours du combattant.

LA COTE	504 TI	R16 TX
À restaurer	1000 €	800 €
À réviser	2000 €	1600 €
Prête à rouler	3500 €	3400 €

À restaurer: impossible de prendre la route sans gros travaux préalables.
À réviser: petit trajet possible, mais remise en état nécessaire.
Prête à rouler: l'auto est capable de parcourir 1000 km sans souci.

L'ASSURANCE	504 TI	R16 TX
Normale au tiers	208 €	206 €
Normale tous risques*	255 €	323 €
Ancienne au tiers	73 €	73 €
Ancienne tous risques*	132 €	147 €

Profil: Homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

LES PIÈCES*	504 TI	R16 TX
Disques + plaquettes de frein AV	125 €	119 €
Disques + plaquettes de frein AR	174 €	53 €**
Filtre à air	9 €	9 €
Filtre à essence	11 €	3 €
Filtre à huile	5 €	7 €
Bougies	8 €	12 €
Amortisseurs AV	105 €	155 €
Amortisseurs AR	115 €	152 €
Kit de distribution	(Chaîne)	(Chaîne)
Courroie d'accessoire	6 €	11 €
Kit d'embrayage	140 €	99 €
Phare avant	27 €	30 €
Feu arrière	24 €	26 €

* Moyenne des prix relevés sur Oscaro.com, Ebay.fr, Melun-retro-passion.com et Serie04.com ** Garnitures de frein AR

LES NOTES

	504 TI	R16 TX
Placement d'avenir	14/20	13/20
Au quotidien	18/20	16/20
Disponibilité des pièces	16/20	10/20

Bilan

Ligne de partage

La 504, classique, robuste, s'est forgée une légende à tout casser. En revanche, la R16, avant-gardiste et surprenante, fait son originale. Bref, si vous appréciez les astuces de votre voiture moderne, la Renault vous chouchoutera. Mais, si vous avez un faible pour les valeurs bourgeoises, la Peugeot a les arguments qu'il faut pour vous séduire. Suivez votre voie: progressiste ou plutôt tradi?