

Mentions légales Sommaire

Crédits photographiques

Peugeot Communication, Sven Larsson (Gazoline), Michael Krone, Hans J. Schneider, Valentin Schneider, DR ; en détail voir page 168. Si un des clichés avait échappé à notre recherche de droits, nous présentons nos excuses et prions le détenteur des droits de nous contacter.

Copyright 2015 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1^{ère} édition
Le contenu est en majeure partie issue du hors-série N° 26 et d'un article du magazine « Gazoline », édité par Pixel Press Studio, Bailly

Tous droits réservés. Toute reproduction, même partielle, de cet ouvrage est interdite. Une copie ou reproduction par quelque procédé que ce soit, photographie, microfiche, bande magnétique, CD-ROM, DVD, par Internet ou autre, constitue une contrefaçon passible de peines prévues par la loi du 11 mars 1957 sur la protection des droits d'auteur.

Directeur de l'édition

Hans-Jürgen Schneider

Conception de la couverture

Valentin Schneider

Réalisation, rédaction et production technique

Conception, graphisme, rédaction : Hans-Jürgen Schneider
Production numérique : Valentin Schneider
Traduction : Gabriele et Vincent Schneider

Impression

Westermann Druck Zwickau

Diffusion, distribution pour la France et les pays francophones

CAP Diffusion Rennes
e-mail : commercial@edilarge.fr
site web : www.capdiffusion.fr

Maison d'édition

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.
e-mail : info@schneider-text.com
site web : www.schneider-text.com

ISBN F (version française) : 978-2911870-32-3

Imprimé en Allemagne

Les chapitres

- 5 Préface de l'éditeur
- 6 Introduction : 504 de 1971 en voiture de collection aujourd'hui
- 14 1968 : développement et début de production
- 22 1969 : début de commercialisation de la berline, la 504 élue « Voiture de l'année »
- 26 1969 : présentation 504 Coupé et Cabriolet avec carrosserie Pininfarina
- 30 1969/70 : la 504 sur la voie du succès, version automatique
- 38 1970/71 : moteur diesel et deux litres essence, automatique pour les versions deux portes
- 48 1971/72 : 504 Break, Familiale, Commerciale
- 56 1971/72 : restylage berline, la 504 dans la publicité
- 62 1971/72 : restylage Coupé et Cabriolet
- 63 1971 : concept « Riviera » de Pininfarina sur base de Coupé
- 64 1971/72 : restylage Break, Familiale, Commerciale
- 66 1972/73 : levier de vitesses central pour la berline, modifications des breaks
- 70 1973-77 : 504 Break en ambulance, avec ou sans toit surélevé
- 74 1973/74 : 504 L en réponse à la crise pétrolière, restylage toutes versions
- 82 1974/75 : moteur six cylindres pour Coupé et Cabriolet, restylage toutes versions
- 90 1975/76 : changements en détail tous modèles
- 94 1976/77 : restylage berlines, breaks, deux portes
- 102 1977/78 : production de la deux-millionième 504, restylage toutes versions
- 110 1978/79 : moteurs diesel plus puissants, restylage toutes versions
- 118 1979/80 : restylage Coupé et Cabriolet, changements en détail de tous les modèles
- 128 1980-1983 : dernières modifications, fin de production en 1983 en France
- 140 1981-85 : modèles quatre roues motrices de Dangel des versions Break et Pickup
- 148 1979-2005 : Pickup sur base de 504 ; production du Pickup en France, Argentine, Afrique
- 159 1969-1983 : 504 berline et Break en Australie et outre-mer
- 162 1970-1984 : 504 berline et Coupé V6 dans le rallye
- 166 Bonus : photos d'essai historiques, 504 berline en Grèce en 2015
- 168 Crédits photographiques

La technique

- 16 Plan en coupe berline 1968
- 20 Fiche technique berline 1968
- 35 Fiche technique berline 1969/70
- 36 Fiche technique Coupé, Cabriolet 1969/70
- 43 Fiche technique berline 1970/71
- 46 Fiche technique Coupé, Cabriolet 1970/71
- 52 Fiche technique et graphiques Break, Familiale, Commerciale 1971/72
- 58 Résultats d'essai longue durée 504 Injection 1971, plan en coupe
- 79 Fiche technique berline 1973/74
- 80 Fiche technique Coupé, Cabriolet 1973/74
- 84 Fiche technique Coupé, Cabriolet V6 1974/75
- 98 Teintes et garnitures berline 1977
- 100 Fiche technique berline 1976/77
- 101 Fiche technique 504 Break, Familiale 1976/77
- 114 Fiche technique berline 1978/79
- 122 Fiche technique Break, Familiale, Commerciale 1979/80
- 124 Fiche technique Coupé, Cabriolet 1979/80
- 133 Fiche technique Limousine, Break, Familial 1980/81
- 139 Fiche technique modèles 1983
- 144 Fiche technique Break Dangel 4x4
- 153 Fiche technique Pickup 1981/82
- 157 Fiche technique Pickup 1988
- 164 Victoires en rallye 504 berline et Coupé V6

Quand les voitures étaient encore confortables

Peugeot 504 : la grande classique

Avec un total de 3,7 millions d'exemplaires produits, la Peugeot 504 était le plus gros succès commercial de la marque à l'époque. La berline a été produite entre 1968 et 1983, les versions Coupé et Cabriolet signées Pininfarina ont été commercialisées à partir de 1969, les Break et Familiale ont fait leur apparition en 1970, suivis par le très pratique Pickup, qui a quitté les chaînes de montage argentines jusqu'en 1998 et dont l'assemblage s'est même poursuivi jusqu'en 2005 au Nigeria. La Peugeot 504 a également connu un franc succès en Allemagne. Elle était en effet plus confortable et moins onéreuse que ses concurrentes de chez Mercedes ou BMW. L'Opel Rekord et la Ford Granada ont certes été produites et vendus aussi massivement, mais elles n'avaient certainement pas la renommée de cette automobile française de grande tradition. L'élection de la 504 comme « Voiture de l'année » 1969 n'a donc pas été un hasard. Dans le sport auto, la 504 a été très compétitive dès le début, principalement en France, en Amérique du Sud et en Afrique. La 504 Coupé V6 a notamment remporté le Rallye de Côte d'Ivoire à plusieurs reprises.

Jusque dans les années 1990, il était fréquent de croiser des 504 au quotidien, mais elle a ensuite rapidement disparu des routes et de la mémoire collective. Après la chute du mur en 1989, de nombreux exemplaires ont été exportés vers l'est, et ces véhicules robustes et faciles à réparer ont littéralement inondé le marché de l'occasion africain. Certains jeunes apprentis aventuriers n'ont pas hésité à prendre la route pour emmener des 504 depuis l'Europe jusqu'au Sénégal ou en Côte d'Ivoire et de les revendre à bon prix pour faire suffisamment de bénéfices pour se payer des vacances et un billet de retour. Plus tard, un nombre incalculable d'autos a fini sa vie sur des casses en France en raison de différentes « primes à la casse », qui avait pour objectif de relancer l'économie automobile du pays en incitant les gens à acheter des voitures neuves.

Difficile de trouver des exemplaires en bon état

Avec cet ouvrage, nous souhaitons nous remémorer l'audace de Sochaux, à une époque où les voitures étaient encore confortables, familiales et spacieuses. Si la berline offrait déjà énormément de place à cinq personnes et un coffre volumineux pour profiter au maximum du voyage pour aller dans le Sud, les prestations d'un break Familiale (ou Familial) à sept places se rapprochaient de celles d'un monoplace. Dans les années 1970 et 1980, les versions Break, plus économique, et Commerciale, plutôt rustique, n'avaient rien à envier aux utilitaires d'aujourd'hui.

Quiconque pense acquérir une 504 comme voiture de collection doit être patient dans ses recherches pour trouver

un bon exemplaire. Les Breaks en bon état sont encore plus rares et plus chers. Les modèles tout-terrain de Dangel sur base de Break et de Pickup atteignent des prix élevés. C'est sur les sites de petites annonces en France que l'on a le plus de chances de trouver son bonheur.

Il n'est pas rare de trouver des voitures affichant plus de 300.000 km au compteur, mais ce n'est pas une raison pour se laisser décourager si les travaux d'entretien ont été effectués régulièrement. Les coûts d'entretien sont prévisibles car la 504 est une auto classique où tous les éléments importants sont parfaitement accessibles dans le compartiment moteur. Le problème le plus important est la rouille, surtout pour les premiers modèles. Bien souvent, elle faisait déjà son apparition sur des voitures qui n'avaient pas plus de deux ans, surtout lorsqu'elles étaient utilisées en hiver sur des routes salées. Encore aujourd'hui, on peut dire qu'une 504 bien entretenue reste parfaitement adaptée aux longs trajets et aux départs en vacances.

« La 504 est une véritable voiture-salon pour les passagers, mais aussi pour le conducteur, souligne le prospectus de 1972. Cette berline est confortable jusque dans les moindres détails, avec des équipements originaux et exclusifs tels que les appuie-tête réglables intégrés aux dossiers des sièges avant. »

Hans-Jürgen Schneider, Éditeur

Normandie, juillet 2015





À gauche : couverture du prospectus de 1971 pour le Coupé et le Cabriolet.
À droite : les vitres électriques sont de série sur les deux variantes. À côté : le cendrier à l'arrière est un must.



À droite : Le cabriolet bénéficie également du nouveau moteur, ce qui lui confère une image plus sportive. Ci-dessous : L'élégance du coupé a déjà séduit près de 4000 acheteurs début 1971. Aujourd'hui encore, le design signé Pininfarina fascine.



Ci-dessus : une des premières 504 Cabriolet au cours d'une sortie de véhicules anciens en 2011 en Normandie. Les jantes en alliage ne sont pas d'origine mais lui vont à merveille. Derrière, Panhard 24 Coupé et Peugeot 404 Coupé.

À droite : illustration du prospectus de 1971. La ligne sportive de la 504 Coupé pourrait suggérer une motorisation plus puissante. Mais le moteur V6 ne fera son apparition que quelques années plus tard.



1971/72

Des versions break supplémentaires, restylage

La 504 à tout faire

Les nouvelles versions Break, Familiale et Commerciale de la 504 élargissent la gamme de façon intelligente. Les imposants et confortables modèles à cinq portes sont très appréciés sur le marché, les chiffres de vente augmentent d'année en année. Pour les autres modèles, Peugeot se contente de peaufiner les détails en 1971/72.

À partir d'avril 1971, la gamme 504 s'étoffe de nouveau avec l'arrivée de deux breaks (types 504 D 11), de la Familiale sept places (types 504 F 11 et 504 F 20) et de la Commerciale (types 504 E 01 et 504 E 20). Parmi les particularités on retient le hayon qui s'ouvre en grand, le seuil de chargement bas, la charge admissible plus élevée ainsi que les feux et pare-chocs arrière modifiés.

Le break Super-Luxe est doté des mêmes finitions que la berline et reçoit, dans sa partie AR, une banquette rabattable avec dossier acajou stratifié, le plancher de charge étant également recouvert d'acajou. Il est proposé dans des teintes uniquement métallisées : gris clair 1321, vert 1322, beige 1333 et bleu clair 1158.

Capacité de charge impressionnante

Le break 504 est également doté des finitions de la berline, mais son plancher de charge est simplement recouvert de simili lavable, et il ne dispose pas des mêmes teintes de carrosserie que le Super-Luxe (vert Empire 1325, sable 1316, bordeaux 1335, bleu pastel 1314, bleu nuit 1160, blanc Alaska 1304). La familiale (type 504 F 11) reçoit une troisième

banquette amovible permettant d'accueillir sept personnes à bord, et les mêmes teintes que le break.

La commerciale, reconnaissable à ses feux ronds et à l'absence de vitre de protection, offre cinq places assises, avec banquette AR rabattable et elle reçoit le tableau de bord et le volant de la... 304 !

Deux moteurs essence et deux diesel

Elle n'a droit qu'à quatre coloris : sable 1316, bordeaux 1335, bleu pastel 1314 et blanc Alaska 1304. La familiale peut recevoir le moteur à essence de la berline ou le diesel XD 90 de la berline, la commerciale n'a droit qu'au moteur à essence 1796 cm³ dont la puissance a été ramenée

En bas à gauche : couverture du premier prospectus Break d'avril 1971. À côté : l'élégant Break Super-Luxe est un prodige adapté à la fois aux grands voyages et aux loisirs.



À gauche : la peinture métallisée n'est pas une option pour le simple Break. Il doit se contenter d'une couleur uniforme. Et sa surface de chargement est simplement couverte par un revêtement en plastique facile à nettoyer, ce qui en fait un utilitaire très pratique. Ci-dessous : le Break Super-Luxe est très élégant. Il ne s'agit pas d'un simple utilitaire, c'est un véritable break de chasse !

à 73 ch DIN à 5000 tr/mn (taux volumétrique abaissé à 7,5:1) ou au moteur diesel XD 88 (1948 cm³, 53,5 ch DIN à 4500 tr/mn). Ce modèle est moins bien équipé, et donc plus léger.

Le break, lui, est livré avec le moteur de la berline essence exclusivement. Suivant les modèles, le couple conique diffère : 9x37 sur la familiale essence et le break, 9x38 sur la commerciale essence et la familiale diesel et 8x37 sur la commerciale diesel. Au passage, ces utilitaires retrouvent un essieu rigide, mais quatre ressorts hélicoïdaux et deux amortisseurs assurent une suspension sévèrement durcie sur les commerciales (50 mm de flexion contre 75 sur les autres versions).

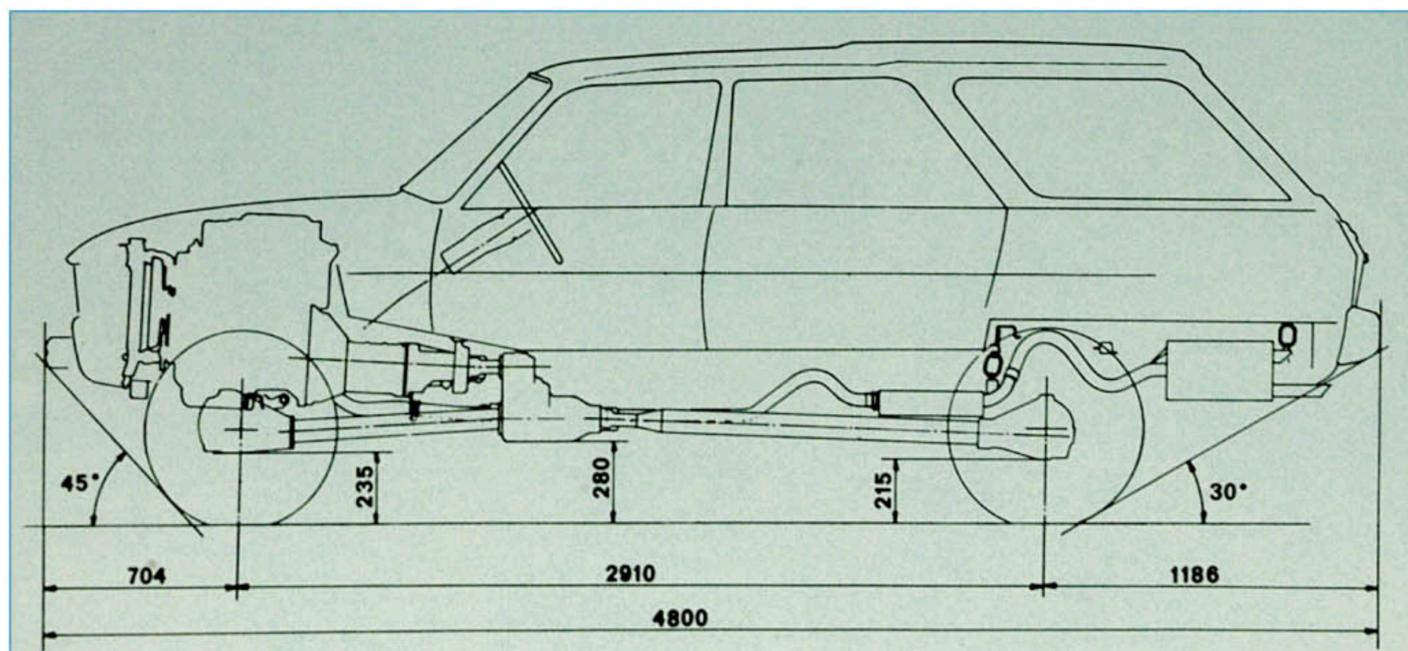


1981-85

Les modèles 4x4 de Dangel

Conçus pour le tout-terrain extrême

Peu avant l'interruption de la production de la 504, des versions tout-terrain ont fait leur apparition : les modèles 4x4 du spécialiste Dangel. Les versions 4x4 des 504 Break ou Pickup conçues par Dangel règlent pour de bon tous les problèmes que l'on pouvait avoir sur des terrains accidentés. Un 4x4 Dangel est fiable et extrêmement efficace. La technologie complexe à quatre roues motrices a conquis Peugeot sur toute la ligne.



À partir de 1981, la société spécialisée fondée la même année en Alsace par Henry Dangel (à Sentheim dans le Haut-Rhin) produit de petites séries de modèles 504 à quatre roues motrices, en se basant sur les versions Break et Familial GR ou GRD avec moteur essence ou diesel, ainsi que sur la 504 Pickup. Peugeot fournit les modèles de base directement à Dangel et intègre les véhicules préparés dans le catalogue officiel. Même si le caractère des tout-terrains alsaciens était un peu grossier, ils peuvent tout de même se mesurer aux 4x4 classiques tels que les Land Rover ou les Toyota BJ. Néanmoins, la puissance est un peu juste et la consommation plutôt élevée.

L'entreprise alsacienne a équipé la 504 d'une transmission intégrale permanente qui comprend, en plus de

En haut : 504 Break et Familial en version 4x4 Dangel, nettement plus haute que les modèles d'origine. Le schéma montre l'emplacement des éléments de transmission quatre roues motrices et du système d'échappement. À droite : le 4x4 Dangel vient facilement à bout des terrains escarpés.

la boîte de vitesses normale, un différentiel central à réduction enclenchable (1 : 1,95). L'essieu avant est en fait un essieu arrière retourné de Peugeot 604 Turbo D avec double bras triangulés légèrement plus larges, ce qui a nécessité l'élargissement des ailes avant.

Le châssis de la 504 a été renforcé par un cadre additionnel composé de deux longerons parallèles et de nombreuses traverses formés par des profilés en tôle d'acier pliés et soudés ; la carrosserie est fixée sur ce cadre auxiliaire qui supporte également le moteur, la boîte de vitesses et la boîte de transfert. La boîte de transfert est une conception Dangel. À l'avant, le 4x4 Break de Dangel est surélevé de 185 mm et de 160 à l'arrière. De plus, Dangel a installé des freins à disques plus grands à l'avant (279

