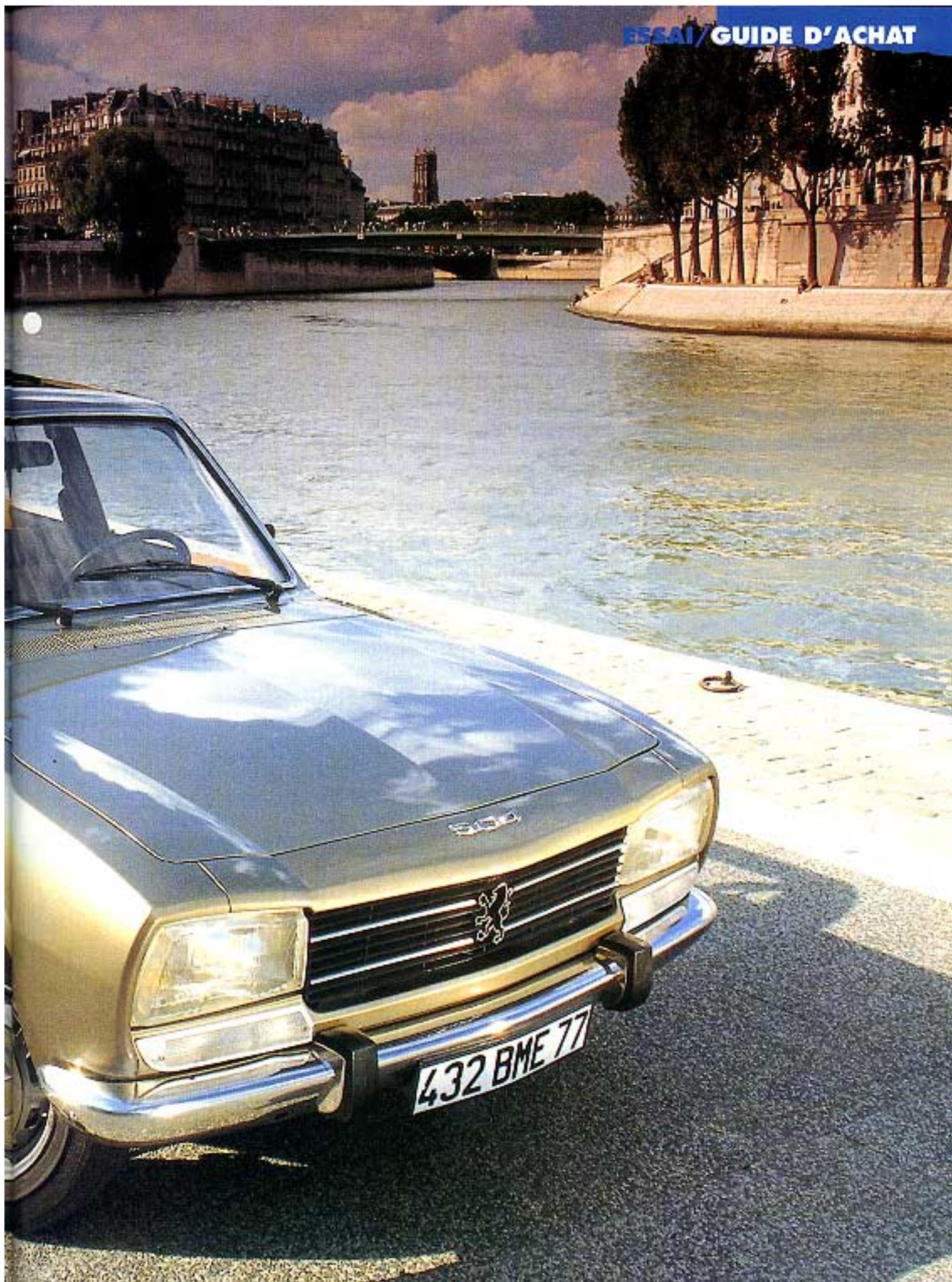


PÉPÈRE...

Avec plus de trois millions d'exemplaires produits, ça fait belle lurette que la 504 fait partie des murs. Elle a tout fait : la course, le taxi, véhicule des bourgeois de province, des "Papy Mougéot", des ministres, des familles entières, de Roubaix à Tombouctou, en passant par Buenos Aires.







Croyez-moi, la 504 en a alimenté des conversations dans la cour de récré de mon école ! A 8 ans, elle nous impressionnait avec son profil comme on n'en avait jamais vu et ses appuis-tête intégrés au dossier des sièges avant. On la trouvait terrible. On ne savait pas trop ce que c'était qu'une injection, sauf que ça semblait faire le même effet à une voiture que la potion magique à Astérix. Mais ce qui nous en collait plein la vue, c'était ses phares. Ils donnaient à la 504 un air très méchant, prêt à bouffer tout cru toutes les autres bagnoles. Leur seule qualité, et non des moindres, sera de faire reconnaître du premier coup d'oeil, grâce à leur dessin, toutes les autres Peugeot produites depuis.

Auto rétro

De l'eau a coulé sous les ponts. La fascination de l'enfance a fait place à l'indifférence la plus totale pour ce véhicule devenu parfaitement commun, pour ne pas dire "vulgaire". Quand on se met à aimer les voitures anciennes, on se désintéresse souvent de leurs homologues neuves, représentant "l'ordinaire" automobile du moment. Aujourd'hui, la 504 est devenue à son tour une voiture ancienne. Même si elle n'explosera jamais le box-office de la "voiture" de collection, il est temps de la redécouvrir sous ce nouvel éclairage.

Me voilà face à la bête, elle a une sacrée allure. Son capot plongeant, ouvrant la voie à la ligne montante de ceinture de caisse, cassée net par la chute du coffre, crée un audacieux profil, alors que la ligne du toit, doucement arrondie, équilibre l'ensemble. L'avant avec sa forme en V, accentuée par celle des phares, est toujours aussi impressionnant. Quant au design des feux arrière, il reste un modèle d'originalité. Le plus drôle de l'affaire, c'est qu'en relisant les essais réalisés dans la presse automobile du milieu des années 70, les confrères la trouvaient déjà esthétiquement démodée. C'était peut-être un signe...

Orange mécanique

C'est clair, chez Peugeot, ils n'avaient pas l'intention de claquer trop d'argent dans les ravalements de façade, un vague changement de calandre en 1977 pouvait "le faire". La solution pour rester dans le coup : proposer des couleurs "tendances", autant pour l'extérieur que l'intérieur, au risque d'altérer l'esprit du styling. La magnifique TI 1978 que nous vous présentons est en plein dans la tendance de son époque, avec sa peinture métallisée d'une couleur indéfinissable.

Une autre couleur bien seventies, parfaitement définissable elle, c'est celle de l'intérieur, J'ouvre la portière, et là : AAARRG ! Ils n'ont pas lu Vénilia ! Presque tout est beige très orangé, excepté le ciel de toit blanc. Le tableau de bord, lui, se partage entre le métal brossé et poli et un padding noir. Tu parles d'un sens du contraste. Si le design de l'intérieur n'a pas évolué depuis 1968, les beaux volants en bakélite assortis aux couleurs des sièges ont fait place à un gros truc en plastoc mou, noir et moche, mais qui tient bien dans la main, quoiqu'il conserve la curieuse orientation des premiers modèles, qui ne dépayserait pas un conducteur de 404.

Pour l'ambiance, la planche de bord, avec son épais padding et ses parties métalliques, nous ramène irrésistiblement dans les années 60. L'instrumentation, agréablement présentée dans ses compteurs ronds au cerclage brillant, fait luxe, mais côté précision, y'aurait à redire. L'installation du compte-tours dans le tableau de bord a nécessité l'exil de la montre, face au passager. La petite tocante rectangulaire fait un peu accessoire à deux francs de chez Maxauto, surtout si on la compare au bloc allume-cigares/cendrier, au dessin soigné, et pourvu d'un éclairage permanent vert fluo, le seul truc fun de la 504 ! Les sièges avant disposent d'un intelligent système de réglage qui relève l'assise, au fur et à mesure qu'on les rapproche de la planche de bord, très pratique quand on n'a pas le format basketteur.

Le poids des ans

Allez, on y va ! La clé de contact est à gauche, pour cause de levier sous le volant en début de carrière -sauf que là, le levier est au plancher ! Les pédales sont larges et parfaitement disposées, les pieds les trouvent naturellement. L'embrayage est agréable et la boîte précise. La direction assistée permet de manoeuvrer l'auto sans efforts. De plus, depuis 1977, son ratio est plus rapide, supprimant ainsi la bagarre permanente avec le volant propre aux modèles précédents. Nous voilà partis. La 504 est particulièrement nerveuse : en poussant dans les tours, on peut faire cirer les roues arrière à chaque changement de rapport. Pas étonnant que la TI soit



créditée d'un excellent 11,9 secondes au 0 à 100 km/h. Allons jouer sur l'autoroute. La suspension indépendante des 4 roues se moque des changements de revêtement de la première portion de l'autoroute du Sud.

Confortablement installés, nous filons à bonne allure, ma non tropo car, arrivés vers les 3 800 tours, le moulin commence à... mouliner grave, au-dessus de 4 000, il gueule tout ce qu'il peut ! On en est à envisager de passer la 5' sauf que... y'en n'a pas ! Pourquoi tant de haine ? Because le rapport de pont. Un truc incroyablement court qui tire à 3,79. On comprend pourquoi la 504 est nerveuse. Si les rapports de pont ultra courts sont monnaie courante sur les petites voitures européennes, il est assez surprenant d'en trouver un sur un modèle de cette taille. il donne cependant au conducteur un sentiment de puissance et de, souplesse lui permettant une conduite presque sportive sur les nationales et les départementales, d'ailleurs

majoritaires en France à l'époque du lancement de la 504. je m'en vais donc m'amuser un peu sur ces routes. Yaouh ! C'est vraiment son domaine. Notre Peugeot s'y promène avec bonheur et célérité. On double pied dedans, on joue du levier de vitesses, je commence même à attaquer dans les virages : erreur. C'est là que la 504 nous rappelle ses limites. L'indépendance de ses suspensions vire à la déclaration d'indépendance tout court, Toute en mollesse, la caisse se prend pour un gros bateau dès que l'on arrive un peu vite sur un virolo. Mieux vaut aborder mollo, elle est pas faite pour le talon pointe ! Heureusement, le freinage est puissant et endurant, à condition, évidemment de caresser la pédale centrale avant de tourner le volant. Conçue il y a 30 ans, la 504 revendiquait des performances intéressantes à l'époque, malheureusement pour elle aujourd'hui dépassées par l'évolution du réseau routier, à moins d'être

bricoleur et de lui installer une boîte 5 de 505, c'est possible...

Ambiance

Mais après tout, la 504 n'est qu'une brave berline de père de famille, dont le but principal reste de véhiculer quatre personnes confortablement. Pour peu qu'on ne la brusque pas, elle sait parfaitement se faire oublier. Spacieuse, souple, nerveuse, la 504 TI vous invite au voyage sur les nationales et les départementales, à un train rapide et sécurisant, dans une ambiance rappelant les années 60, ou les années 70, selon qu'il s'agisse d'une des premières ou dernières versions. Si vous êtes nostalgiques, elle est sans doute faite pour vous.

Remerciements à Jean-Claude Chaussat pour le prêt de son auto, ainsi qu'à la concession Darl'Mat Peugeot.



Ci-dessus, l'alu brossé donne une touche sixties à l'auto. Ci-contre, le design des feux fait l'originalité de la face arrière. Ci-dessous, la 504 s'intègre encore parfaitement à la circulation moderne.

