



PEUGEOT
204^{GL}

Révolution CULTURELLE

Révolution à Sochaux ! Après tant d'années de classicisme bourgeois, le Lion se réveille soudain, et lance en 1965 une petite berline qui, sous une robe presque trop sage, propose des solutions mécaniques si modernes qu'elles sont encore d'actualité, près de quarante ans plus tard...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



Relativement compacte tout en proposant des solutions techniques modernes, la 204 obtiendra un très large succès auprès du public, peugeotiste acharné ou non, Une première !



Cette fois, c'est Peugeot qui fait la Une de l'Auto-Journal en 1964, avec un dessin présentant la future bombe de Sochaux ! Une silhouette qui n'est toutefois pas sans rappeler la récente Austin Morris 1100 dessinée par un certain Pininfarina... Cette petite 6 CV compte s'attaquer aux Renault 8 et Simca 1000, lesquelles ne laissent au Lion que les miettes du festin... Jusque là, Peugeot s'est confiné dans un traditionalisme de bon aloi, alignant les "sacrés" numéros à zéro central et propulsions héritant de père en fils du classique pont à vis. Et puis, boum !, d'un coup,



En haut, plastique noir de rigueur sous les yeux du conducteur : ça sent le début des années 70 !
Ci-dessus, et très curieusement, l'espace intérieur de la 204 n'a rien à envier à celui de sa grande sœur la 404 !

voilà les solutions techniques d'avant-garde qui déferlent en avalanche en direct du bureau d'études : un beau quatre cylindres de 1 130 cm³ tout en alu avec arbre à cames en tête et disposé transversalement au-dessus des roues avant motrices, une boîte placée sous ce moteur et faisant bloc avec le différentiel, et, en prime, quatre roues indépendantes et des disques à l'avant. Prenant un sacré coup de vieux, Mamie 403 ne lui dit pas merci !

Salut, Jacqueline !

Mais si la fiche technique est assez décoiffante, la carrosserie, elle, ne doit pas "défriser" le bourgeois qui, comme chacun sait, est à l'époque le client privilégié de la maison Peugeot. On fait dans le sobre, le sérieux, tout en demandant à Pininfarina un petit coup de patte. On t'a reconnu, Jacqueline ! La grille de calandre, toute en fi-

ne dentelle d'inox, enserrant les phares ovales, s'inspire en effet visiblement de la Cadillac ainsi prénommée et réalisée par le maître transalpin en l'honneur de Jackie Kennedy. On aurait pu trouver pire comme modèle... La partie centrale, lumineuse avec ses importantes surfaces vitrées, semble toutefois avoir été tronçonnée sur une 404 : mêmes volumes, mêmes types de portières aux vastes surfaces planes simplement soulignées d'un jonc chromé. Il n'y a guère que l'arrière pour choquer. Non qu'il soit vraiment disgracieux — et certainement moins que sur la première version 65-66 affublée d'un croupion étriqué juste éclairé par deux lanternes ovoïdes — mais cet appendice donne quand même l'impression d'avoir été rajouté au dernier moment. Peut-être justement pour rassurer l'homme à la 403, soucieux de la respectabilité que procure un

ACHETER UNE PEUGEOT 204 BERLINE

Il y a peu, la 204 passait encore pour une voiture d'occasion. Du reste, elle est encore bien présente dans la circulation en province. De même, dénicher une 204 de "Papy" en impeccable état d'origine, comme celle de notre essai, calfeutrée sous des couvertures, n'est pas du domaine de la fiction. Si l'amateur privilégiera une première version avec son curieux "cul de poule", ses petits feux et ses demis pare-chocs, la dernière version (1974-76) demeure toutefois la plus performante. Côté budget, tablez sur 1 700 € pour une 204 irréprochable, sachant qu'un modèle à restaurer se trouve à partir de 200 €, voire cadeau... Certains accessoires (doubles optiques, kit Nardi de vitesses au plancher, butoirs de pare-chocs...) peuvent être des

"plus" appréciés. Mécaniquement, pas de soucis : moderne et fiable, le moteur ne craint que le chaud comme toutes les Peugeot (vérification indispensable du circuit de refroidissement). Sinon, vidange moteur tous les 5 000 km, plus souvent si usage urbain intensif, et c'est tout ! Non, le problème n°1, c'est la rouille qui frappe surtout les modèles d'après 1966 (ailes arrière, bas de caisse, planchers, attaches de suspension AV/AR, jupe arrière, fond de coffre et fixations de berceau moteur). Les garnitures intérieures, de piètre qualité, ont aussi tendance à se décoller (ciel de toit, contre-portes) ou à se fendiller (tableau de bord, volant gainé) sous l'effet du soleil. Quant au toit ouvrant optionnel, attention à son étanchéité...

LES GRANDES DATES

1965 : lancement en avril de la nouvelle 204, 1^{re} traction avant Peugeot (1 130 cm³, 53 ch DIN, 138 km/h). En septembre, lancement du break 204.
1966 : à l'automne, pare-chocs arrière d'une seule pièce et nouveaux feux. Lancement des dérivés coupé, cabriolet et fourgonnette.
1967 : au salon de Paris, tableau de bord à trois cadrans ronds. Moteur diesel sur break (1 255 cm³, 40 ch, 120 km/h).
1968 : au salon de Paris, volant gainé, Barres stabilisatrices sur version Grand Luxe.
1969 : en juillet, moteur plus puissant (55 ch).
1971 : assistance de freinage Mastervac et alternateur.



Sourire en inox et écusson de calandre pour la berline 204 jusqu'à 1974.



Les toutes premières 204 recavaient ces feux ovoïdes.



La 204 sera également déclinée en coupé et cabriolet. Vive la jeunesse !



En bonne Peugeot, la 204 connaîtra aussi diverses variantes utilitaires.



Lion détourné et non plus écusson sur calandre désormais noire... et teinte flashy au milieu des années 70 !

1974 : en septembre, calandre noire. Moteur diesel en option sur la berline (1 357 cm³, 45 ch, 130 km/h).
1975 : en septembre, moteur essence 1 127 cm³ (carbu. de 34, 59 ch, 141 km/h).
1976 : fin de production en juillet.

coffre volumineux. Pour ma part, j'aurais bien vu une poupe en pente douce aussi gracieuse et moderne que celle de la Morris 1100. A quelque chose près, le dessin "visionnaire" de l'Auto-Journal...

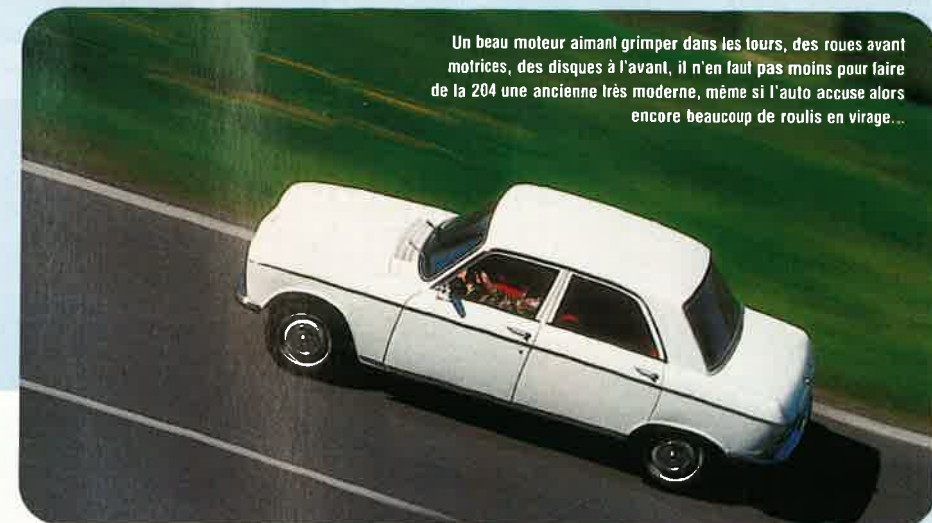
Bonjour, tristesse...

Malgré tout, la 204 n'a pas de mal(le) à afficher moins de quatre mètres de long, un argument non négligeable pour stationner en zone bleue. Surprise en entrant par la première porte à gauche. Que c'est vaste ! Grâce à l'empattement long — et à la traction avant — qui rejette les roues aux extrémités de l'auto, Peugeot a réussi à offrir un espace intérieur aussi habitable que ceux des 403 et 404, avec, en prime, cette indéfinissable odeur de plastique et de tapis caoutchouc propre à la 204. Yeux fermés, on la reconnaît ! Par contre, en les ouvrant, c'est aus-



si gai qu'une cellule de Trappiste. Et encore, on dispose ici d'un modèle Grand Luxe dont la sellerie en peluche rouge flatte l'œil autant que le séant. Mais derrière le noir volant, que c'est triste Venise ! Une planche de bord, une vraie étagère comme sur la 2 CV, avec deux profonds renforcements en guise de fourre-tout, le bouton d'essuie-glaces et la commande de chauffage. Point. Au-dessus, les trois compteurs ronds de ce millésime 1969 rassemblent les indications basiques : vitesse, carburant, volt-mètre et température d'eau alors qu'une grosse montre justifie à elle seule l'appellation Grand Luxe. Néanmoins, la qualité de cette instru-

Ci-contre, Jacqueline Kennedy ! Enfin, c'était plus exactement le prénom du prototype Cadillac (faisant référence à Jackie, l'épouse du célèbre président américain) ayant inspiré le dessin de la proue de la 204 !



Un beau moteur aimant grimper dans les tours, des roues avant motrices, des disques à l'avant, il n'en faut pas moins pour faire de la 204 une ancienne très moderne, même si l'auto accuse alors encore beaucoup de roulis en virage...

mentation rappelle celle des réveille-matin made in Corea que l'on gagne au tir forain... Ça y est, ça tourne. On a bien sûr mégoté sur l'insonorisant : il n'y a qu'à claquer les portières pour s'en convaincre et, franchement, au tarif auquel la 204 était affichée, très au-dessus de ses rivaux R8 et Simca 1000, cela frise la correctionnelle. Oui mais, écoutez-moi ce moulin, Monsieur ! Et c'est vrai que le 1 130 en alu respire comme une mécanique actuelle. On pourrait presque dire de compétition. Souvenez-vous d'ailleurs en passant que le moteur de la 204, quelque peu retravaillé, s'est retrouvé dans les CD-Peugeot engagées aux 24 Heures du Mans !

L'alerte de Sochaux

Le pommeau caoutchouté du levier au volant poussé vers le haut en 1^{re}, le grand frein à

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PEUGEOT 204 GL, 1969

MOTEUR 4 cyl. en ligne tout alu en position transv., 1 130 cm³ (75x64 mm), 53 ch DIN à 5 800 tr/mn, 8,45 mkg à 3 000 tr/mn, rapport volumétrique 8,8:1, soupapes et arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carbu. inversé Solex 32 PBISA 3 - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage sec à diaphragme, boîte 4 rapports ent. synchro. - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, disques AV, tambours AR - **SUSPENSION** AV triangles inf., combinés ressorts-amort., barre stab. ; AR à bras tirés obliques, combinés ressorts-amort., barre stab. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 3,99 m, larg. 1,56 m, haut. 1,40 m, empat. 2,59 m, voies AV/AR 1,32/1,26 m - **PNEUS** 135x14 - **POIDS** 865 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 138 km/h, 0 à 100 km/h 19,6 sec., km DA 38,4 sec. - **COTE (+)** 1 700 €.



main entre les sièges descendu, et en route ! La direction, très légère, et braquant court, permet de se dégager en un clin d'œil. Là, on monte les rapports en savourant la douceur de la commande et la montée en régime du vaillant quatre cylindres. Vive et alerte, cette petite ! Le fin volant réagit comme un guidon de vélo, léger et précis. Déjà en 4° ! Ah, bien sûr, il faudrait un cinquième rapport, car à 140 compteur, le petit moteur mouline et le fait savoir. Quoique... A part les R8 Gordini, qui en avait à l'époque ? Car cette mécanique en veut et monte facilement dans les tours. Je me souviens ainsi de certaines 204 bien menées qui devaient taper un bon 150 chrono, vexant à mort les propriétaires de 404 injection qui ne pouvaient que tenter de les suivre... tant que c'était droit ! Car en attaquant les lacets, la 204 s'accroche avec une belle obstination. Attention, ramè-nous bien les choses à leur vraie valeur : la première traction avant Peugeot — si l'on excepte les uti-

litaires D3A et J7 sortis bien avant — n'a rien à voir avec une actuelle 206 ou 307 dont les liaisons au sol très élaborées gommant toute sensation et scotchent l'auto en virage. Non, la 204 vire en prenant beaucoup de roulis, dans un grand sifflement de pneus, mais en offrant plus de sécurité que la plupart de ses rivales. Pour le conducteur moyen des sixties, quel progrès par rapport à une Simca 1000 ou 404 ! Sous-vireuse, la 204 ? C'est sûr, jusqu'à la caricature, mais, en levant prestement le pied, l'arrière dé-boîte gentiment et tout rentre dans l'ordre. Enfin, c'est un style de conduite que la 204 n'apprécie pas spécialement, et les passagers généralement encore moins !

Non, tout au long de sa vie, elle a su conserver une réputation d'auto tranquille, douce, confortable et sûre. Et en plus, fiable et facile à revendre. En somme, un bon capital. Même un capital-sympathie toujours d'actualité : lors de notre séance photos, des enfants à la sortie de l'école ont tourné autour de notre Peugeot immaculée : « Dites, elle est plus belle que celle de mon papy, votre 204, M'sieur ! »

Merci à M. Morette, concessionnaire Peugeot et collectionneur des autos au Lion, pour le prêt de sa 204, ainsi qu'aux artisans dentelliers de la rue des Tables au Puy-en-Velay et tout particulièrement "A la ville du Puy" (tél. 04 71 09 50 48).

SUPER !

- ▲ Mécanique moderne et fiable
- ▲ Confort et espace intérieur
- ▲ Pièces d'usure disponibles
- ▲ Utilisable au quotidien

QUOIQUÉ...

- ▼ Ouille, ouille, ça rouille !
- ▼ Finition "à la française"
- ▼ Pièces d'habillage rares
- ▼ Pas très excitante

Comme ce le sera également plus tard avec la 504, la poupe de la 204 est curieusement dessinée...

PEUGEOT 204 GL



Traction AV

4 CV

203 - 403 R8

SUPER PRIX !

Claude RENEL

SUPER PRIX !

NOUVEAU POUR TAV :

Pompe à essence avec levier amorçage et filtre : **60 €** • Régulateur 6 volts TAV : **35 €** ; 4 CV - Dauphine : **30 €** • Tuyaux de frein voiture complète (en cuivre) : **45 €** • Nouveau mécanisme embrayage à prix intéressant : **120 €** neuf • Disques : **53 €**, etc.

4 CV - Dauphine :

Pompe à eau, dernier type 4 CV - Dauphine : **60 €** • Rétro à pinces : **23 €** • Important stock de freinage • Maître-cylindre, cylindre de roue, étrier pour 2 CV, 3 CV, 203, 403, 404, 204, 304, 504, Aronde, P60, R12 G, R15, R17, R16, Simca 1000 • Flanc blanc 12-13-14-15-16 : **30 €** les 4 • Thermo-eau • Pression huile 6 modèles : **30 €** • Important stock pistons, segments, coussinet, joints culasse, dynamo, démarreur • Joncs chromés de gouttière : **3 €** • Tissus divers, velours, moquette, skaï, tibiaude, prix intéressants.

Réservoir essence neuf en tôle origine pour 2 CV : **20 €** • Batterie à l'ancienne 112 A, 6 V : **53 €** et 85 A, 6 V : **45 €** •

Nombreux optiques toutes marques, amortisseurs, cardans, pots d'échappement.

Ets RENEL Claude SARL
271, route de Strasbourg - 01440 VIRIAT
Tél. 04 74 45 15 64 - Fax 04 74 45 31 08

Présent à la bourse de Mougins

CABRIO 2000

Spécialiste de la capote automobile

Capotes pour :

Alfa Spider.....	440 €	Peugeot 204-304.....	425 €
Fiat 850.....	435 €	Peugeot 504.....	445 €
Honda S600-S800.....	445 €	Porsche 356.....	690 €
MG A.....	450 €	Renault Caravelle/Floride.....	445 €
MG B, C.....	390 €	Triumph TR2, 3, 4, 6.....	420 €
Peugeot 404.....	685 €	1000 autres modèles, nous consulter	

Livre dans toute la France avec notice de montage



Tél. 04 91 72 58 19 - Portable 06 80 41 42 80

www.melun-retro-passion.com

Melun - Retro - Passion

Pièces pour :
Citröen : Tracron*, 2 CV*, Ami 6*, 24 bi*, 24 ci*, ID, DS
Panhard : Dyna, PL17*, 24 bi*, 24 ci*, 204, 304, 504
Peugeot : 202, 203*, 403*, 404*, 204, 304, 504, R8*, R10*, R12, R15, R16, R17
Renault : Frégate*, 4 CV*, Dauphine*, 1000*, 1300, 1301, 1500, 1501
Simca : Modèles V8, Aronde*, P60*, 1000*, 1300, 1301, 1500, 1501
Autres : nous consulter

Pompe à essence avec levier pour DS, 4 CV, Dauphine, Dauphinoise, R8, R10
Simca 1000, 1200 S, Aronde, Ariane 4, P60 - 203, 403, 404 : **37,35 € TTC**

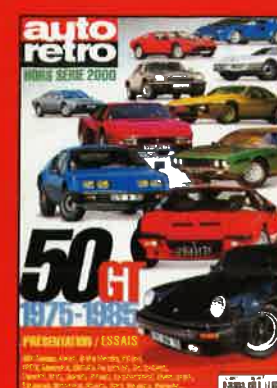
Un coup de fil, les pièces en stock vous sont envoyées par la poste ou par transporteur en 24 h à 48 h

60, rue Vauchère - 77115 Blandy-les-Tours
Tél. 01 64 81 31 00 - Fax 01 64 81 31 09
(sur Autoroute A5, sortie n°16, à 500 mètres)

Retrouvez les hors-série Auto Retro



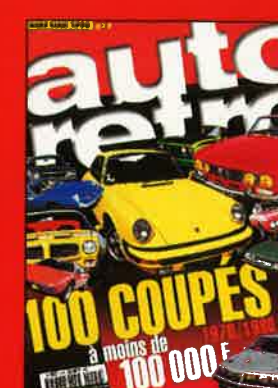
30 ANS DE ROADSTERS ANGLAIS



50 GT 1975-1985



100 BERLINES 1965-1975



100 COUPÉS À MOINS DE 100 000 F

BON DE COMMANDE à retourner à AUTO RETRO - BP 419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Désignation	Prix unitaire	Quantité	Total
30 ANS DE ROADSTERS ANGLAIS	4,88 €		
50 GT 1975-1985	4,88 €		
100 BERLINES 1965-1975	4,88 €		
100 COUPÉS À MOINS DE 100 000 F	4,88 €		
Montant de ma commande			
Frais d'emballage et d'envoi : 1,52 € par exemplaire soit 1,52 € x =			
MONTANT TOTAL			

Veuillez me faire parvenir ma commande à l'adresse suivante :

Nom Prénom
Adresse
Code postal Ville
Tél. Fax E-mail

Veuillez trouver ci-joint mon règlement

☐ par chèque ou mandat à l'ordre de AUTO RETRO ou

☐ par C.B. n°

Date d'expiration : Signature

Conformément à la loi informatique du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.