

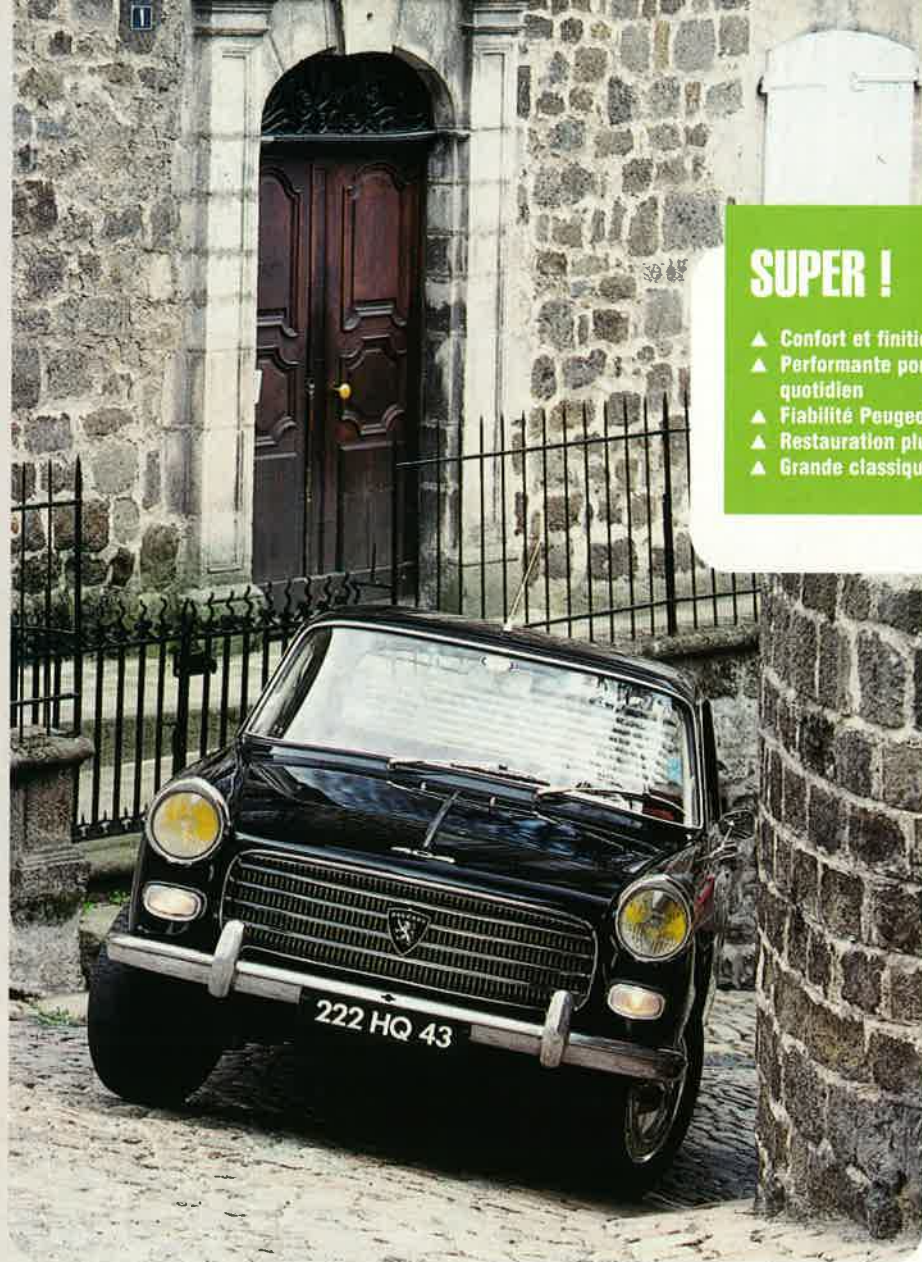


PROMOTION EN PROVINCE



A la fois discrète et chic, familiale et routière, la Peugeot 404, pour la plupart des automobilistes des années 60, est une sorte de promotion à laquelle on accède après des années de petites 5 CV éti-
quées. Un statut qu'elle conserve tout au long de la décennie...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



SUPER !

- ▲ Confort et finition
- ▲ Performante pour usage quotidien
- ▲ Fiabilité Peugeot
- ▲ Restauration plutôt facile
- ▲ Grande classique 60's

QUOIQUE...

- ▼ Pas gaie, gale...
- ▼ Certaines pièces coûteuses (freins, injection)
- ▼ Dansons sous la pluie...
- ▼ Trop classique ?

chez Fiat, Lancia, Austin, Morris, MG... «Ma, vous mé reconnaissez ?»

Fleur de province

Bien sûr qu'on la reconnaît, notre provinciale ! D'ailleurs, elle n'a jamais vraiment disparu du paysage, sautant au fil des ans du statut de routière bourgeoise à celui de taxi fumant pour finir en familiale remplie d'enfants bien bronzés. Haut perchée sur ses voies étroites, elle dandine du croupion sur la route bombée. Les longs feux verticaux, tels des carottes de bureau de tabac, amincissent encore cet arrière dont le coffre est joliment encadré par les lèvres des montants de custode qui se terminent en discrets ailerons. L'influence du prototype Lancia Florida est évidente. Dommage que le signor Farina ait cloné l'espèce... Un dessin dynamique qui se retrouve dans l'avant au capot incliné sur la large calandre marquée du Lion. Deux grands phares à visière et un vaste pare-brise panoramique, et voilà un ensemble très élégant au début des sixties. Mais qui va rapidement se démoder, beaucoup plus vite en tous cas que la DS rivale apparue pourtant cinq ans plus tôt...

La large portière se referme avec un clang ferailleux. Bourgeoise, peut-être, mais pas Mercedes. C'est d'ailleurs tout le problème des hauts de gamme Peugeot, jusqu'aux années 90, qui tentent alors de brigner le statut de Mercedes française. Cela étant, on est bien installé dans un habitacle plein d'arrondis (larges fauteuils confortables tout en courbes, douce inclinaison du tableau de bord) en contraste avec les lignes tendues et angles de la carrosserie d'un sobre noir profond. A ce sujet, notez en passant que Peugeot, sur ses premières 404, proposait d'audacieuses couleurs (vert turquoise, rouge tango...) répondant point par point à celles de la palette de l'ID19 Citroën. Cependant, on s'aperçut vite à Sochaux que le gris, l'ivoire ou le noir avaient la faveur d'une clientèle plus traditionaliste d'enseignants et notaires...

Heureusement, sur notre modèle de 1963, le tableau de bord est encore revêtu d'une teinte beige clair rehaussée par le bourrelet de plastique rouge assorti à la sellerie. De quoi rendre l'habitacle plus gai et lumineux. Les grands aérateurs de forme trapézoïdale des premiers modèles sont désormais circulaires et le combiné rectangulaire, derrière le grand volant crème, regroupe jauge à essence, ampèremètre, température et montre en dessous du tachymètre horizontal bravement gradué jusqu'à

Très latine, la ligne de la 404 n'est toutefois pas très novatrice : on la retrouve, quasi trait pour trait, sur d'autres productions européennes de l'époque. Un beau coup de poker pour le maître Pininfarina !

« J'aurais voulu être une Déesse, mais mes parents de l'austère maison Peugeot ne l'ont pas accepté ! Ça ne se faisait pas dans les bonnes familles. J'ai donc classiquement suivi la voie de ma sœur aînée, la 403... » C'est ce qu'aurait pu déclarer la 404 lors de sa présentation à la presse, en ce mois de mai 1960. Car cela faisait longtemps qu'on s'énervait à Sochaux du succès de la DS. Déjà, au Salon de Paris 1955, cette dernière vole la vedette à la nouvelle 403. Ensuite, la Citroën, sur la file de gauche des Nationales, ignore superbement la concurrence. Quelle concurrence, d'ailleurs ? Eh bien, on va voir ce qu'on va voir ! La mousse de la biè-

re sochalienne monte au nez des dirigeants et le Lion fourbit ses griffes. D'abord un bon quatre cylindres bien moelleux, un 1600 de 70 ch et couché à 45° pour obtenir un capot plongeant comme... (suivez mon regard !), puis un intérieur clair et lumineux avec des sièges souples garnis de Dunlopillo et un tableau de bord incliné doté d'aérateurs, aussi moderne que cette... (suivez toujours mon regard !). Et pourquoi pas une suspension pneumatique ? Un temps envisagée et testée sur des prototypes, cette solution est abandonnée : pas question de risquer un procès ou de payer des royalties à Citroën ! On se contente donc d'un combiné Mc Pherson à l'avant et du bon vieux pont arrière rigide. Quant à la carrosserie, on s'adresse au maestro Pininfarina, le roi du prêt-à-porter. C'est ainsi que la 404 apparaît, vêtue à la dernière mode du printemps 1960, avec une robe de la collection déjà galvaudée

Qui a dit que les Peugeot étaient terriblement austères ? Appréiez ici la combinaison des couleurs et l'élégant cercle-avertisseur au milieu du volant. Tut-tut !

ACHETER UNE PEUGEOT 404 BERLINE

Vous en rêvez ? De 300 € (à restaurer) à 3 500 € (état parfait), selon l'état et la finition, et la 404 est à vous ! Par rapport à beaucoup de ses contemporaines, elle a plutôt mieux traversé les épreuves du temps et il n'est pas rare d'en croiser. Doit-on y voir l'héritage de la réputation inoxydable de robustesse des Peugeot d'avant-guerre ? Inoxydable n'est pas vraiment le mot, bien que la 404 rouille plutôt moins que d'autres, surtout pour les modèles antérieurs au millésime 1667. A surveiller : bas de caisse et des ailes, planchers, tour des phares, fixations de cric et, plus grave, passages de roues et traverse arrière. Mécaniquement, attention à la chauffe ! Circuit de refroidissement et ventilateur débrayable sous haute surveillance, ce qui

n'empêche pas de s'offrir un joint de culasse entre 70 000 et 90 000 km ! Pas de soucis avec les modèles carbus : ceux à injection n'aiment pas rester immobilisés, la pompe (à faire vérifier par un spécialiste) pouvant gripper. La boîte est solide mais la tringlerie jusqu'à 1967 peut causer des ennuis. Le pont à vis exige une huile spéciale (Esso Gear Oil GT). Quant aux freins, ceux équipés de l'assistance Hydrovac (freins thermostables à partir du millésime 1965) sont très coûteux à réparer (pièces rares et intervention d'un spécialiste). Des pièces sont toujours disponibles dans le réseau Peugeot, sinon, le Club 404 (tél. 03 81 92 56 74 de 20h à 23h ou 01 42 63 57 25 de 7h15 à 8h15) est l'adresse qu'il vous faut.



L'habitacle de la 404 s'avère aussi accueillant que confortable. Et contrairement à une DS, les enfants, à l'arrière, ne sont pas obligés de voyager avec des petits sacs plastiques !

170. Mais qu'il est grand ce volant curieusement planté de biais ! Attention, scoliose ! D'ailleurs, à quoi reconnaît-on un conducteur de 404 ? Il a le buste de travers et le bras droit plus court que le gauche ! Blague garantie d'époque mais qui illustre bien la position pour le moins bizarre qu'on peut avoir derrière ce volant penché : soit on s'assied droit, face à la route, bras gauche tendu et le droit replié, soit on se cale de biais contre la portière pour garder les bras de même longueur. L'exagère ? Essayez, vous verrez !

Nationale 7

Silencieux, le 1600 ronronne comme un lionceau. Par ici la mince tige du levier de vitesses, fichée à droite derrière le volant à fine jante. Par ici et en bas pour enclencher la première. Pas simple, la grille ! Elle descend en droite ligne de celle de la 203, tradition franc-comtoise oblige. Malheureusement, elle n'a pas la

Comme une célèbre marque d'électroménager, la 404 semble délier le temps en étant «construite pour durer.» Ce gage de sérieux ne pouvait que séduire une clientèle avant tout conservatrice.



même précision que les fameuses horloges de cette belle région... Trouver la 2°, en haut mais décalée par rapport à la 1°, demande d'abord du calme, ensuite du doigté et, enfin, une timonerie bien réglée. Dur d'avoir une grille "à point" : j'ai possédé de nombreuses 404, en ai encore essayé trois récemment, et aucune n'avait exactement la même sensibilité au levier ! Mais après tout, chaque auto n'obéit qu'à son maître... 3° en bas, puis on pousse le dernier rapport en haut en direction des commandes de la "climatisation" comme on baptise alors le chiche chauffage sur la réclame de chez Peugeot. Souple voire onctueux au point

Très agréable à conduire en raison de son confort et de la souplesse de son moteur, la 404 est aussi à l'aise en ville que sur Nationales. Remarquez, à l'arrière, le petit store d'époque.



de reprendre en 4^e dès 40 km/h. le 1600 emmène la 404 sur le couple sans discuter.

Confortable et silencieuse, la 404 s'intègre parfaitement dans la circulation. Mais, à partir de 110-120 commence à s'élever le murmure sans cesse amplifié de bruits aérodynamiques. Bien sûr, l'aiguille du compteur file vers la droite au-delà du chiffre 140, mais le confort reposant de la Peugeot s'apprécie réellement aux vitesses légales d'aujourd'hui. Comme la plupart de ses contemporaines, elle est taillée pour la N7, pas pour le minuscule bout d'autoroute du Sud... Aussi, hop!, retour par la Départementale où le train arrière se tortille sur les bosses. Le pont à vis le démange! Une descente et au bout, un virage serré? Hum, pas violents ces freins! En appuyant fort, la pédale vibre légèrement et on sent les quatre tambours qui battent le rappel. Au point que les versions suivantes auront de puissants freins "thermostables" (appellation



Même Peugeot se mettra à l'heure "américaine" avec ces (timides) ailerons arrière. Un comble!

LES GRANDES DATES

1960 : présentation à la presse en mai de la nouvelle Peugeot 404 9 CV (1 618 cm³, 72 ch SAE, 142 km/h).

1961 : au printemps, version Super Luxe (peinture gris métal, sièges cuir, enjoliveurs divers...). Au salon de Genève, moteur injection 85 ch SAE disponible sur 404 SL (158 km/h). Au salon de Paris, lancement du cabriolet 404 (moteur carbu, ou injection). Nouveaux aérateurs ronds de tableau de bord, jantes gris métal.

1962 : nouvelles carrosseries coupé et break.

1963 : à l'automne, vilebrequin 5 paliers. Nouvelle berline Diesel (1 948 cm³, 60 ch, 130 km/h).

1964 : au salon de Paris, freins "thermostables", jantes à alvéoles, nouveaux enjoliveurs de roues sur SL et coloris.

1966 : à l'automne, tableau de bord 3 cadrans, feux et jupe arrière légèrement modifiés, roue de secours déplacée sous le coffre. Moteur carbu 76 ch et injection 88 ch en option sur 404 Grand Tourisme. Boîte auto. ZF en option sur 404 SL.

1967 : au salon de Paris, apparition de la 404-8, version dépouillée 8 CV dotée de freins à disques à l'avant. Nouvelle boîte de vitesses à grille européenne sur tous modèles. Modifications mineures (volant et tableau de bord).

1968 : disparition des coupé et cabriolet. A l'automne, suppression de la 404 injection et de la finition Super Luxe.



Une famille française sur les routes de France en 1960 : l'image parfaite de la 404!



Teinte sobre et élégante, intérieur cuir, toit ouvrant, rien à dire, cette 404 de 1964 porte bien son nom : Super-Luxe!



Les cabriolets et coupés 404 s'adressaient à une clientèle plus aisée et jeune d'esprit.



Familiale, break utilitaire, la 404 a tout connu... même une version pick-up!

1969 : au salon de Paris, suppression de la version 404-8 essence.

1971 : moteur essence ramené à 68 ch DIN.

1973 : lion de calandre doré sans écusson et frein à main à droite du volant.

1975 : arrêt de la 404 sur le marché français. Elle continue à l'export jusqu'à... 1978!

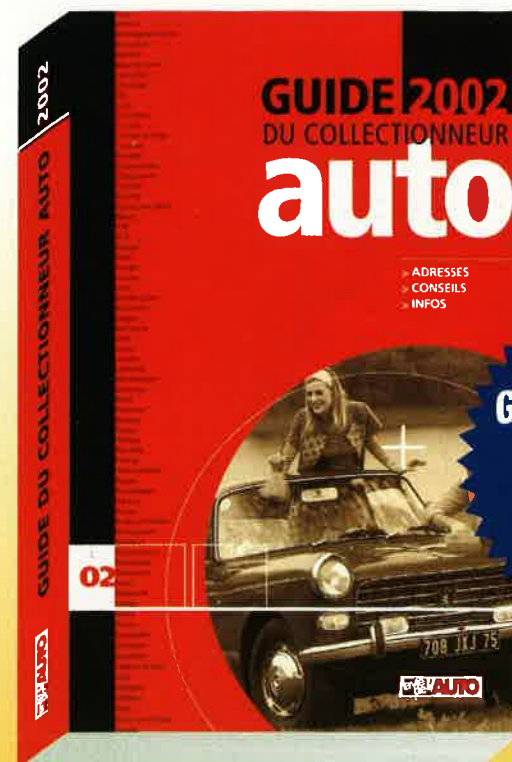
contrôlée) dotés d'une assistance très susceptible à ne titiller que d'un orteil circospect. Un coup de 3^e, en prenant soin de décomposer le mouvement, et la direction, très précise et douce, inscrit le nez dans l'entrée de la courbe. Sur le sec, elle vire sur des rails avec une belle vivacité, mais en insistant un peu trop, la 404 se plante sur sa roue avant extérieure au virage tandis que le pont rigide et les pneus protestent. Là, la motricité en prend un sérieux

coup, et il vaut mieux ne pas trop secouer la bourgeoise... Alors, si la route est glissante, assurez-vous que votre St-Christophe est bien accroché au porte-clés avant d'attaquer... Mais entre nous, vous imaginiez le notaire ou le prof d'histoire s'amusant à ça? ■

Merci à Jean Pestre, président d'Auto Rétro Ponot et de la ligue Auvergne de véhicules anciens (tél. 04 71 09 06 17) pour sa disponibilité coutumière.



Indispensables, pour tous les passionnés d'automobiles de collection!



GUIDE + COTE
48 €
(Port compris)
au lieu de 53 €



TOUTES LES ADRESSES!

400 pages + de 2 000 adresses

- Clubs, musées
- Professionnels
- Centres de contrôle technique
- Toute la législation

24 € seulement
(dont 5 € de frais de port)

TOUS LES PRIX!

+ de 500 pages
10 000 modèles cotés
900 photos
2 500 résultats de ventes aux enchères

29 € seulement
(dont 6 € de frais de port)

BON DE COMMANDE

à retourner à La Vie de l'Auto - Service commandes - BP 419 - 77309 Fontainebleau Cedex - Tél. 01 60 71 55 66 - Fax 01 60 71 55 36

Guide Auto 2002	Cote Auto 2002	Guide + Cote Auto 2002
☐ 24 €	☐ 29 €	☐ 48 €

(Ces prix s'entendent frais de port compris après augmentation des tarifs postaux du 02/04/02)

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

Vous trouverez ci-joint mon règlement à l'ordre de LVA Edition.

☐ par chèque ☐ par mandat
☐ par CB 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.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PEUGEOT 404, 1963

MOTEUR 4 cyl. en ligne incliné à 45°, culasse alu, 1 618 cm³ (84x73 mm), 72 ch SAE à 5 400 tr/mn, 13,3 mkg à 2 500 tr/mn, rapport volumétrique 7,2:1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, vilebrequin 3 paliers, 1 carbu. Solex 34 PBICA - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque sec. (électromagnétique à poudre Jaeger s.d.), boîte 4 rapports ent. synchro., pont à vis sans fin - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** sans assistance, tambours AV/AR - **SUSPENSION** AV à roues indép., système Mc Pherson à ress. hélic. et amort. télesc. ; AR à essieu rigide et ress. hélic., barres de poussée et amort. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4,42 m, larg. 1,62 m, haut. 1,45 m, empat. 2,65 m, voies AV/AR 1,34/1,28 m - **PNEUS** 165x380 - **POIDS** 1 070 kg - **VITESSE MAXI** 142 km/h - **COTE** (+) 2 600 €.