

# EUROPE AUTO

LE PÉRIODIQUE AUTOMOBILE EUROPÉEN

11<sup>e</sup> ANNÉE • MAI 68  
N° 15 NOUVELLE SÉRIE

2,50<sup>F</sup>

ESSAIS : BMW 1600 TI  
Cortina E

Match Renault 16 TS  
contre Renault 16

340 000 km en Fiat 124

SUSPENSE AU MANS

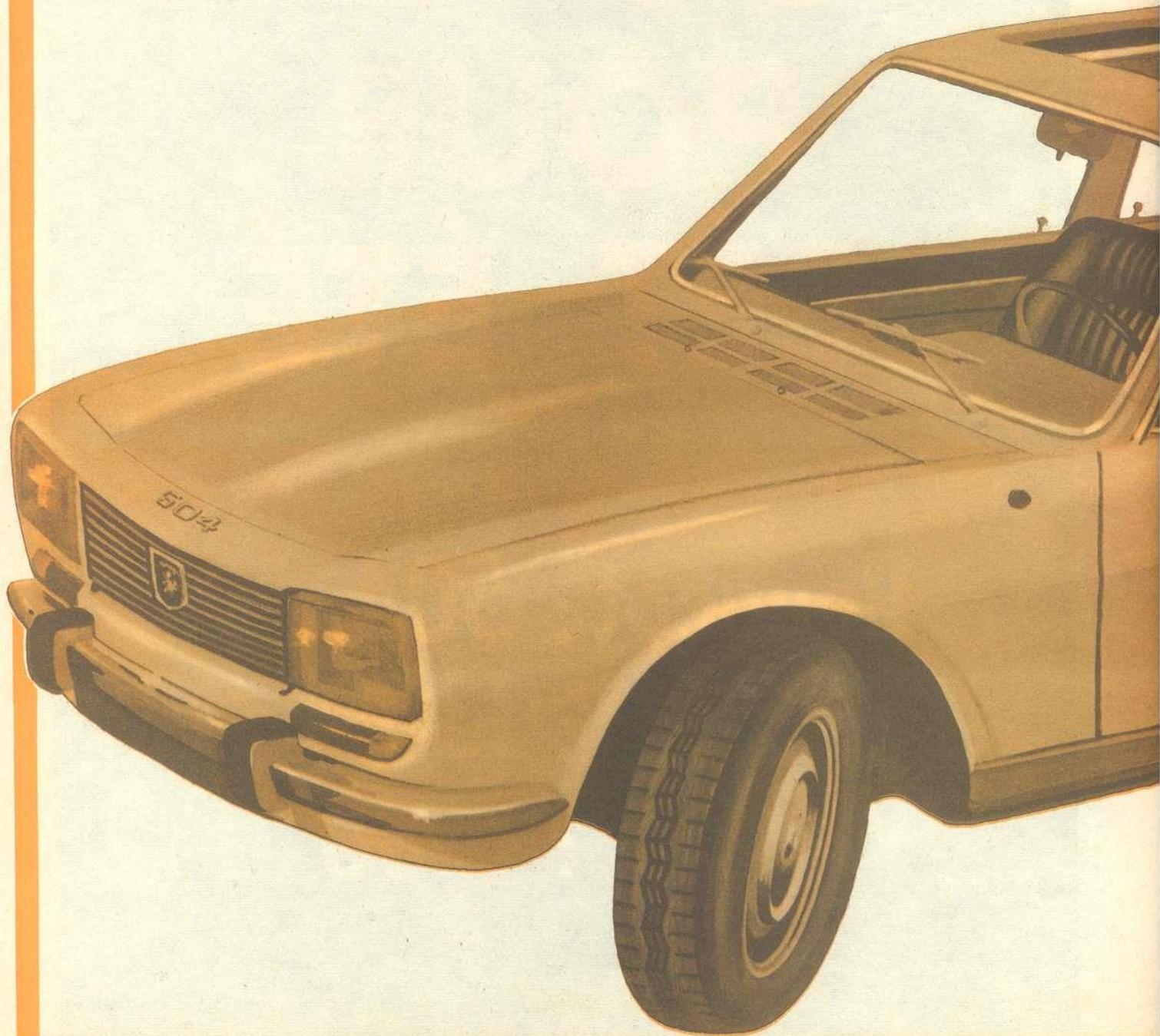
Essai  
international  
**MERCEDES**  
**220**

# TOUT SUR LA PEUGEOT 504

Voir pages 9 à 12

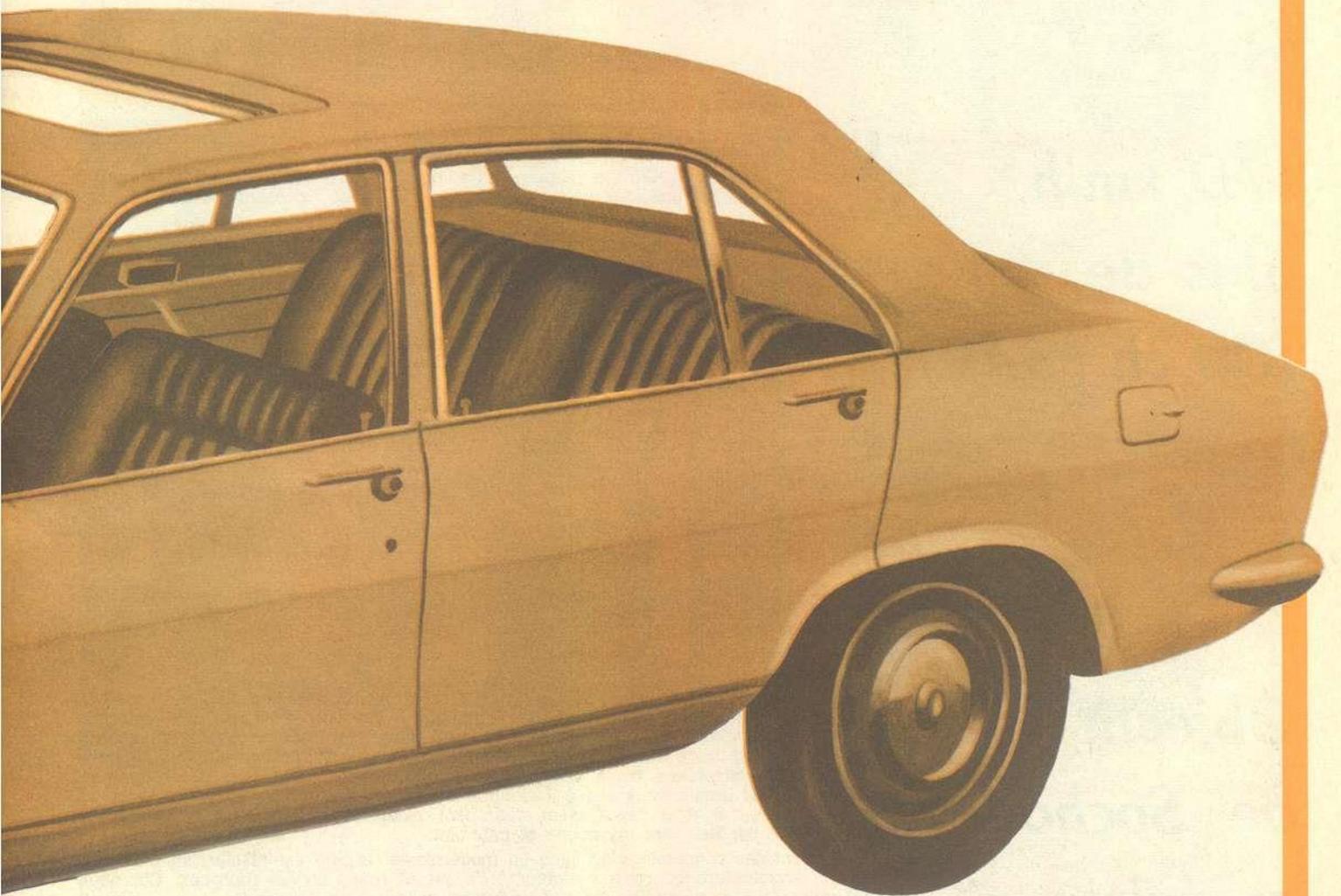


# VOICI LA P telle qu'elle



# PEUGEOT 504

## sera cet été



L'ETE SERA CHAUD, AU MOINS DANS LE DOMAINE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES GRANDS CONSTRUCTEURS EUROPEENS. APRES LA RENAULT 16 TS, VOICI LA PEUGEOT 504, QUI SERA BIENTOT SUIVIE D'UNE FIAT (LA 130) ET D'UNE VOLKSWAGEN (LA NOUVELLE 1600). PROCHAIN MODELE ANNONCE POUR CET ETE : UNE SIMCA 1800.



# La nouvelle PEUGEOT s'appelle 504 et non 405

## Il y a plus qu'une nuance...

170 km/h  
plus de  
100 ch (SAE)

Objectif  
de Sochaux :  
en faire  
une grande  
routière  
classique

Il en est des grands constructeurs automobiles comme des époques historiques. Chacun peut se définir en un slogan. Fiat, c'est le début du miracle italien : CV, brio et fantaisie ». Citroën renoue la tradition jacobine (en matière technique) : « le modernisme est une idée neuve en Europe ». Peugeot représente le courant légitimiste.

De la 402 à la 403, de la 403 à la 404, il ne s'est agi que de successions sans révolution de palais. De décade en décade, le « peugeotiste » retrouvait les vertus du classicisme, Brusquement la légitimité du règne des grandes 400 fut remise en cause par le phénomène 204.

D'emblée, cette enfant terrible prit le contrepied de la philosophie de ses aînées. A la propulsion classique, elle opposa la traction avant ; au moteur longitudinal, le moteur transversal ; à la carrosserie berline-berline, la carrosserie compacte.

La coexistence des deux conceptions semble tourner au plébiscite du courant moderniste par la clientèle. Malgré un gabarit et une cylindrée moindres, la 204 offre des performances et une habitabilité voisines de celles de la 404. Le « peugeotiste » a désormais le choix entre deux modèles finalement assez comparables, la classique 404 et la moderne 204. Il n'a plus le choix entre deux véhicules de classes nettement différentes.

Si la 404 a été presque rejointe par le peloton des moyennes cylindrées (mené par la Peugeot 204 et la Simca 1100), elle a été doublée par les échappées du peloton 1500/1600 (Fiat 125 et maintenant Renault 16 TS). Peugeot se devait de relever le défi.

La nouvelle Peugeot s'appellera 504 et non pas 405 comme il en avait été question. Cette dénomination a son importance. Une 405 aurait été un véhicule de standing équivalent à celui de la 404 mais de conception plus moderne, destiné à remplacer son aînée. La 504 est une voiture de classe supérieure qui complète par le haut la gamme existante.

Au point de vue carrosserie, la 504 se présente comme une berline 4 portes, 5 places (2 sièges séparés à l'avant, une banquette à l'arrière). Plus spacieuse intérieurement que la 404, le gain de place est procuré moins par l'accroissement du gabarit que par une meilleure habitabilité ; arrière trapu de style 204. Contrairement à celle de la 404, la carrosserie de la 504 est du style compact ; ailes sans décrochement. La visibilité est améliorée grâce à l'adoption de six glaces latérales, de montants de pavillon minces et d'un capot avant nettement plongeant. Ultérieurement, la berline sera épaulée par des versions coupé et cabriolet.

Faisant des concessions de ligne au modernisme, la 504 est résolument classique par son architecture générale ; moteur à l'avant et roues arrière motrices. Classique également dans sa géométrie, le moteur quatre cylindres en ligne.

Le moteur de la 504 entrera dans la catégorie des 10 CV avec une cylindrée de près de 1 800 cm<sup>3</sup>. Dans sa version initiale, la 504 développera plus de 100 ch (SAE) et atteindra près de 170 km/h. Par la suite, la 504 sera également commercialisée en version injection avec une puissance supérieure et une vitesse de 180 km/h environ. D'ores et déjà, la 504 entend prendre sa place parmi les grandes routières européennes.

La boîte de vitesses sera celle de la 404 mais, pour répondre aux performances augmentées, la 504 fera appel à quatre disques assistés pour assurer son freinage.

Avec la 504, Peugeot disposera d'une arme efficace pour faire face à ses principales concurrentes. Il devrait reprendre l'avantage sur la 125 Fiat. Mais Fiat, de son côté, ne reste pas inactif.

A l'heure (voir pages 13 et 14) du marché commun un degré de plus va être franchi dans l'escalade (fort heureusement pacifique) de la concurrence entre les grands constructeurs européens.

La Peugeot 504 sera présentée dès les premiers jours de l'été. La commercialisation suivra aussitôt.