

peugeot504.info

AUTOMOBILE

SPORT
MECANIQUE

EN SUPPLEMENT "SPORT MECANIQUE"

DES 24 HEURES DU MANS
AUX 1000 kms DE PARIS
TOUTE L'ACTUALITE
SPORTIVE

NUMERO 270 - NOVEMBRE 1968 - MENSUEL

LES 80 NOUVEAUTÉS 1969 ESSAI COMPLET PEUGEOT 504



3,00 F

BELGIQUE 30 FB

CANADA 50 cts

ESPAGNE 44 pts

ITALIE 380 L

PAIS-BAS 3,00 F

PEUGEOT

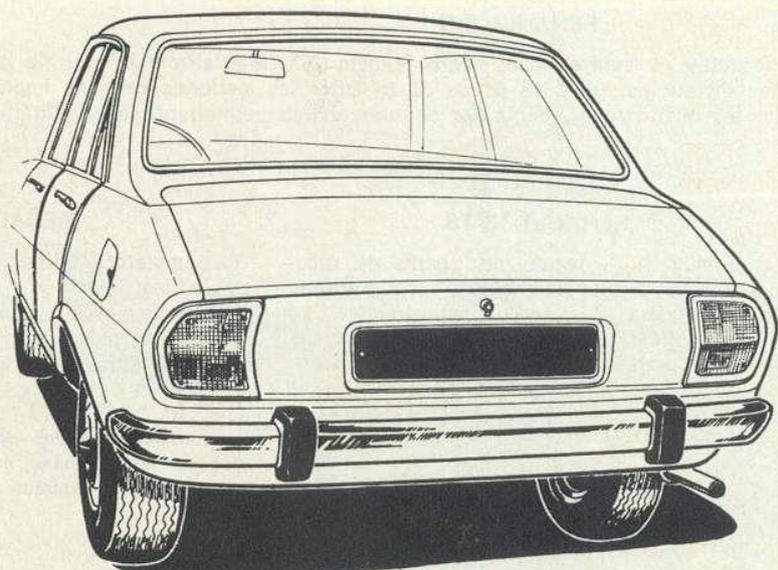
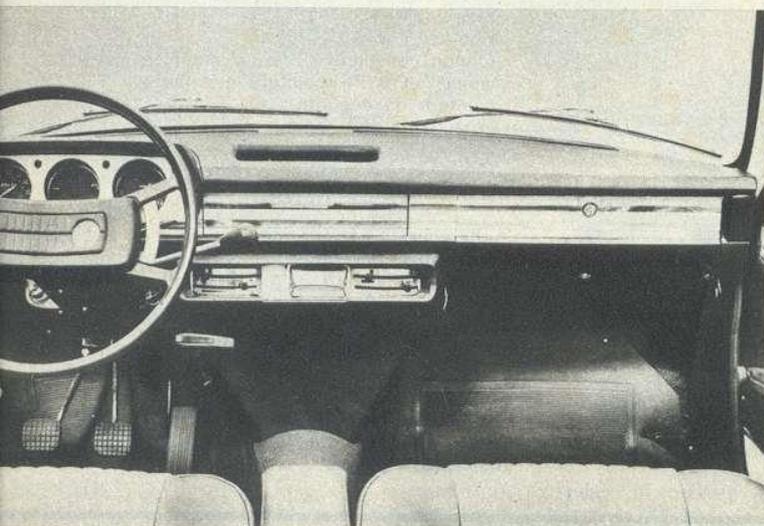
PEUGEOT 504

Nombreux étaient les fervents de la marque, les enthousiastes de Sochaux, les « fans » du vieux lion, entourant et admirant ce nouveau prétendant au titre de berline de prestige française. Déjà longuement présentée dans notre numéro précédent, nous n'en rappellerons ici que les caractéristiques principales. Le moteur, à carburateur ou à injection, est un 1796 cc de 82 ch ou 97 ch DIN suivant la version (76 ch et 90 ch DIN lorsque le ventilateur

est embrayé) monté à l'avant et incliné à 45°. Le pont arrière suspendu est une nouveauté pour Peugeot. Les roues indépendantes devraient lui conférer une tenue de route et un confort supérieur à ceux de la 404. A noter aussi une voie avant plus large (1,42 m) que la voie arrière (1,36 m).

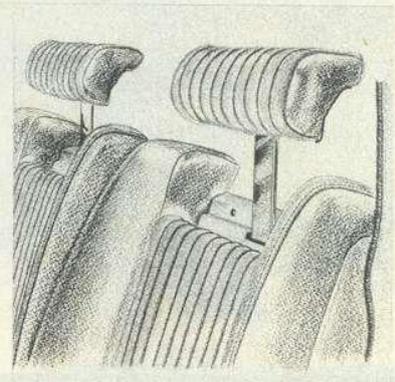
Pour la première fois quatre freins à disque sont montés sur un modèle sochalien. Ils sont assistés par le dispositif Mastervac déjà utilisé sur les 204.

Ci-dessous, les trois cadrans ronds sont ceux de la 404, tandis que le volant largement matelassé correspond aux normes de sécurité. A remarquer que la pédale d'accélérateur n'est plus suspendue et que la commande de frein à main se trouve à droite.



Ci-dessus, l'arrière est certainement la partie la plus discutée de la voiture. Mais combien de modèles fortement décriés lors de leur apparition ne connurent de lendemain aux retentissants démentis. Cela en devient presque un lieu commun. Toujours est-il que ces groupes optiques contiennent des phares de recul montés en série, ce qui, en France, dénote déjà le grand luxe.

Ci-contre, première voiture française à être équipée d'appui-tête en série. Fort pratique pour le passager, ils ne sont qu'un élément de sécurité pour le conducteur, leur position trop en retrait (ils ne sont pas réglables en avancée) ne pouvant en faire un élément de confort. Toutefois, sur ce plan, il faut noter celui des sièges dont le réglage en longueur se combine à un réglage en hauteur dans la position avancée. Cela permet aux petits conducteurs, obligés de conduire près du volant, de ne pas se retrouver les cuisses bloquant ce dernier.



TARIF PEUGEOT

204

LUXE	9.000
GRAND LUXE	9.850
Toit ouvrant	150
BREAK	
Essence	10.250
BREAK	
Diesel	11.900
CABRIOLET	11.400
Hard-top	1.050
COUPE	11.850

504

Toit fixe	13.100
Toit ouvrant	12.300
Supplément sur berline toit ouvrant, garniture cuir et simili	1.200
Injection	1.500



PEUGEOT 404

A ceux qui annonçaient déjà sa mise à la retraite, Peugeot réplique par deux modifications qui ne sont autre que deux modernisations de ce modèle. Un alternateur fait son apparition et des freins à disque sont montés à l'avant. Le freinage est assisté.

Tous les modèles de la gamme 404 reçoivent des portières de sécurité. Un épais bourrelet garnit le haut tandis que poignées et cendriers sont encastrés et la manivelle coulée en matière souple.

Les cabriolets et coupés 404 sont équipés d'un levier de vitesses au plancher.



TARIF PEUGEOT 404

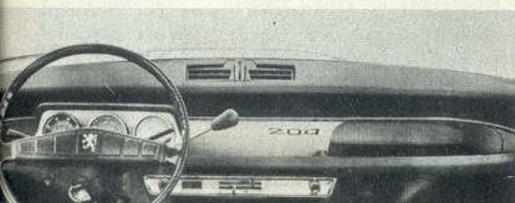
8 CV	10.250	COUPE CARBURATEUR	18.350
9 CV GRAND TOURISME	11.150	COUPE INJECTION	19.550
Toit ouvrant	200	FAMILIALE GRAND LUXE :	
Boîte automatique	1.450	Essence	12.150
Pneus spéciaux	50	Diesel	14.050
SUPER LUXE	12.700	Super luxe	12.900
Pneus spéciaux	50	LIMOUSINE COMMERCIALE :	
8 CV DIESEL	13.050	Grand luxe	10.950
Toit ouvrant	200	Essence	13.000
CABRIOLET :		Diesel	
CARBURATEUR	17.850		
INJECTION	19.050		
Hard-top	1.335		

PEUGEOT 204

Cette gamme reçoit quelques améliorations. Sur les modèles à essence on notera une attache moteur mieux suspendue, une surface de freinage augmentée à l'avant et un compensateur plus efficace. Les Grand Luxe sont dotées d'une barre antiroulis à l'avant et à l'arrière, et d'un volant rembourré. Il eût été préférable que tous les modèles bénéficient de ces éléments de sécurité et de confort. Les coupés et cabriolets sont dotés de projecteurs à double parabole permettant l'emploi d'une ampoule à iode pour le faisceau route.

Tous les modèles 204 bénéficient de pare-chocs recouverts d'une bande caoutchoutée, tant à l'avant qu'à l'arrière. Moins visible est la tuyauterie d'échappement à deux silencieux. A l'intérieur, les sièges sont montés sur glissières à billes.

Les 204 Grand Luxe reçoivent ce volant à moyeu rembourré. D'autre part les portes sont recouvertes de panneaux matelés tandis que les manivelles et poignées sont conçues de façon à ne pas être dangereuses en cas de chocs.



ALPINE

Présentée il y a deux ans, la berlinette 1500 venait de recevoir le moteur de la R 16. Ce 4 cylindres étant développé en version TS, il fallait s'attendre à voir Alpine suivre cette progression. La grosse nouveauté s'appelle donc « Berlinette 1600 », qui, tout en gardant sa ligne originale comme la boîte de vitesses de la 1300, est maintenant dotée du moteur R 16 TS, très légèrement modifié. Cette modification s'accompagne de quelques retouches de détails de la carrosserie qui visent donc la 1600, et également la 1300, ces deux modèles se présentant sous une forme identique. Pour ce qui est facilement repérable, on notera les nervures d'ailes élargies, afin de pouvoir abriter plus facilement les jantes larges, deux prises latérales à l'avant placées sous le pare-chocs pour favoriser le refroidissement des freins, des phares longue portée incorporés, des phares au diamètre augmenté (180) et, enfin, une finition meilleure destinée à améliorer l'étanchéité aux points névralgiques : portières, capot moteur et coffre.

Le gain de puissance procuré par le 1600 TS n'est pas très important et se situe à 2 ch au régime maximum. Si précédemment, on avait obtenu environ 90 ch du R 16, le R 16 TS développe 92 ch,



soit presque 5 ch de plus que la berline, grâce aux deux carburateurs Weber double corps et aux modifications portant sur l'admission de l'échappement.

et aux modifications portant sur l'admission de l'échappement.

TARIF ALPINE

Berlinette 1600	25.400 F
Berlinette 1300	
Cabriolet	26.900 F
Coupé GT 4	
Berlinette 1300 S	30.450 F
Berlinette 70 1100	
Cabriolet	20.600 F
Coupé GT 4	

Ci-contre à l'intérieur, toujours pour les deux versions 1300 et 1600, on remarque une augmentation du recul des sièges, obtenue grâce au recul des tirants de roues, des garnitures intérieures, et, en ce qui concerne les accessoires, un rétroviseur à deux positions, un témoin de frein à main et une commande de lave-glace non plus manuelle, mais au pied, à partir d'une pédale placée à gauche de la commande d'embrayage.



C. G.

Apparue en 1966, la CG à carrosserie polyester réalisée chez Chappe et Gessalin à Briec-Comte-Robert, empruntait la mécanique Simca et plus exactement l'ensemble motopropulseur du coupé 1000 Bertone. Depuis, après la sortie d'un modèle spécialement préparé pour la compétition, CG conservait le moteur 1000 et c'est tout récemment qu'il vient d'installer la 1200 S du coupé. Livrable soit en coupé à hard top amovible soit en spider, ces deux versions existent également en 1000 mais cette fois dans la dernière version 1000 S.

Extérieurement, on distingue les deux modèles par la prise d'air du radiateur avant (1200 S) par les projecteurs longue portée à iode et antibrouillard (en option sur la 1000 S) par les jantes larges aussi (en option toujours sur la 1000 S), alors que le bossage du capot commun aux deux versions fut motivé par la présence d'un servo frein. On note également une modification dans la direction qui désormais est du type à crémaillère. CG pense débiter officiellement en compétition (principalement en rallyes) dès la saison prochaine et facilitera également la participation de ses clients en leur livrant gratuitement des versions allégées.

Propulsion arrière, la CG adopte soit la Simca 1200 S soit la 1000 S. 1118 cc : tels qu'ils sont montés dans les berlins, ils développent respectivement 49 et 80 CV, le poids dépassant à peine les 650 kg. Les deux versions sont données pour 165 et 185 km/h.

Ci-dessous, à gauche, intérieurement, la disposition initiale a été conservée et les modifications ne portent que sur les détails : emplacement de certains cadrans, commandes

Sur la planche de bord, le bois a disparu et la différence marquante concerne les sièges qui sont désormais du type baquet.

TARIF CG

Spider 1200 S	21.980 F
Coupé 1200 S	21.480 F
Spider 1000 S	19.490 F
Coupé 1000 S	18.990 F



PEUGEOT 504

par J.-P. Thévenet

L'APPARITION d'une « nouvelle » Peugeot représente toujours un événement peu ordinaire. Un peu comme les déclarations télévisées du chef de l'Etat, on sait, par avance, ce qui va se dire ou se faire mais, par curiosité, fanatisme ou goût de la contrariété, tout le monde attend fébrilement.

Le climat dans lequel a été dévoilé la 504 n'a pas échappé à cette règle, d'autant que, pour la première fois depuis l'après-guerre, Peugeot se lançait avec cette 1800 sur le marché de la grande routière. Une grande routière que nous venons de soumettre dans de bonnes conditions de temps et de routes à nos essais et mesures habituelles.

Nous avons donné, en détail, au fil de nos derniers numéros, les caractéristiques techniques de cette voiture ; nous ne reviendrons donc sur celles-ci aujourd'hui que dans ses très grandes lignes.

Comme toutes les Peugeot, la carrosserie porte la griffe Pininfarina ; elle habille un modèle d'un très grand empattement (2,74 m) conférant à la 504, on le verra, une excellente stabilité à grande vitesse. Intérieurement, le choix des teintes est très discuté mais l'aménagement est tout à la fois bien traité et relativement complet. On apprécie en particulier le dessin des sièges et, surtout, la possibilité offerte par leur réglage. L'habitabilité est très convenable (celle d'une véritable 5 places) et la visibilité satisfaisante. La position de conduite est à l'abri de la critique, volant et pédalier présentant une géométrie bien étudiée.

Nous avons moins aimé la teinte et la qualité de la matière plastique dans laquelle est moulé le volant et, surtout, l'énorme moyeu rectangulaire qu'il porte. De plus, les deux touches d'avertisseur fixées à chacune des extrémités ne nous semblent pas remplacer, sur le plan de l'efficacité, le cerclo-avertisseur connu sur la 404. Ajoutons encore que si la disposition circulaire des trois cadrans ne nous gêne pas dans son principe, nous l'avons moins appréciée sur le plan pratique, car la lisibilité des chiffres et des

différentes indications est si relative qu'il faut un œil d'épervier pour surveiller tout cela. Enfin, nous aurions souhaité trouver, compte tenu de l'emplacement du frein à main, un témoin lumineux pour celui-ci ; la poignée est en effet presque dissimulée sous la planche de bord et les distraits peuvent démarrer lorsque celle-ci est serrée.

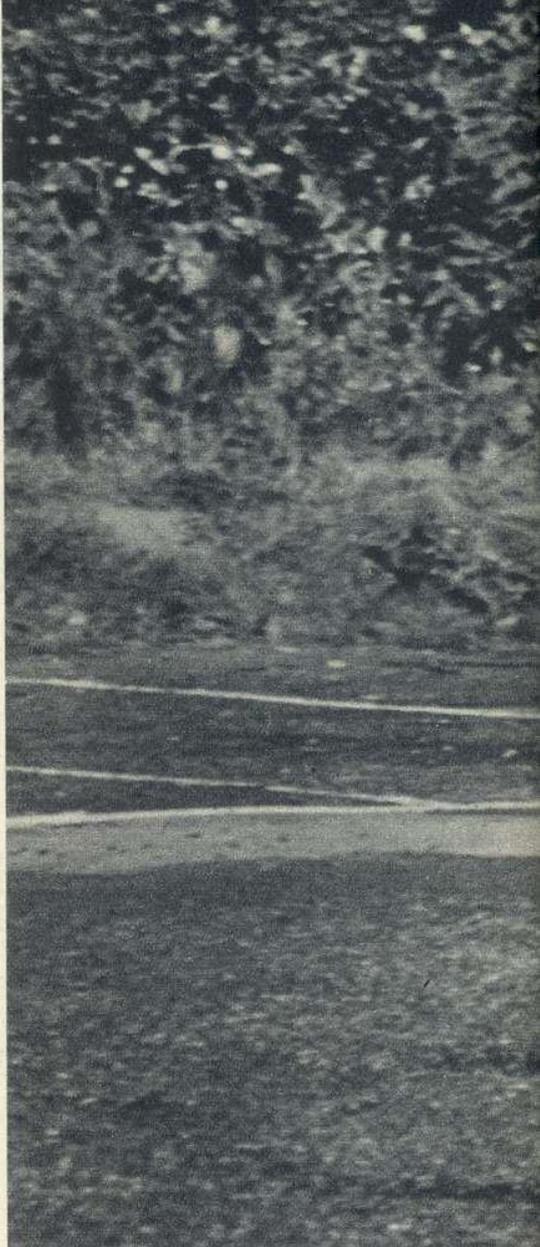
Mécaniquement, la 504 est une 1796 cc dont le moteur développe 87 ch S.A.E. à 5 500 tr/mn. Ce groupe, tout comme celui de la 404, est incliné et rappelle d'ailleurs dans sa philosophie de conception toutes les caractéristiques de sa sœur aînée, ce qui est également le cas de la boîte de vitesses. Par contre, la suspension arrière est entièrement nouvelle puisque le pont hypoïde est suspendu et ce, fort efficacement, nous avons pu le constater. Côté freinage, innovation également puisque l'on rencontre quatre freins à disques bénéficiant d'une assistance.

Moteur

À Montlhéry, nos résultats d'accélération se superposent rigoureusement avec ceux annoncés par le constructeur. C'est-à-dire 19"3/10 aux 400 m et 36"4/10 aux 1 000 m, départ arrêté. En vitesse maxi, Peugeot fait preuve de plus de modestie puisqu'il ne

revendique pas plus de 156 kmh, alors que la voiture dont nous disposions devait réaliser, sur route, presque 162 kmh. Il est intéressant de comparer tous ces chiffres à plusieurs autres obtenus notamment par la concurrente française la plus directe de la 504 (la Renault 16 TS) et par la voiture la plus rapide de la production sochaliennne avant l'apparition de la 504, c'est-à-dire la 404 à injection. De la même façon, il nous a semblé utile de fixer les prétentions de la 504 sur le plan performances par rapport à des sportives avouées comme l'Alfa Romeo 1750 par exemple. Enfin, nous avons également retenu la plus « véloce » des voitures de la gamme inférieure, la Fiat 125 :

MARQUES	ACCELERATIONS		VITESSE MAXI A MONTLHERY
	400 m	1 000 m	
Renault 16 TS	18" 5/10	35"	166,4 kmh
404 injection	18" 6/10	35" 6/10	158,7 kmh
Alfa Romeo 1750	17" 3/10	32" 3/10	179,1 kmh
Fiat 125	18" 7/10	35" 2/10	157 kmh
Peugeot 504	19" 3/10	36" 4/10	158,9 kmh





Que faut-il retenir de tout cela ?

La 504 est moins rapide et surtout moins nerveuse que la Renault 16 TS. De la même façon, elle ne peut, pour ceux qui aiment rouler rapidement, faire oublier la 404 à injection. D'autre part elle ne peut inquiéter dans la cylindrée une voiture à caractère sportif et, enfin, elle ne tient même pas tête au meilleur modèle de la classe inférieure. Mais, au fond, tout cela est-il grave ? Non, franchement non, notre essai a pu nous le prouver. La vitesse maxi de ce modèle est très suffisante et pour qui accepte de solliciter judicieusement le levier de vitesses, les dépassements, même sur route sinueuse, ne présentent jamais une difficulté particulière. Ne demeure donc que le seul problème de l'agrément de conduite. Ici, il nous faut avouer que les choses sont un peu plus sérieuses : une 1800 actuelle devant pouvoir, sur sa lancée, escalader une bonne rampe sans obliger son conducteur à recourir à la 3^e, ce qui est pourtant le cas du modèle qui nous intéresse. Hors de cette nécessité de s'élever au niveau de la concurrence sur

le seul objectif performances, le bilan moteur reste malgré tout assez positif. Cela surtout parce que souplesse et silence, absence de vibrations et onctuosité dans les reprises collaborent brillamment en toutes circonstances. Reste le problème consommation qui ne nous a pas chagrinés particulièrement puisque, avec 11,5 litres aux 100 km, nous avons soutenu une moyenne comparable à la bonne moyenne des utilisateurs mais qui n'a pas pu, malgré tout, nous faire oublier un assez surprenant 14,4 litres aux 100 km en conduite rapide, chiffre assez compromettant si on le rapporte à une moyenne « rondelette » bien sûr, mais jamais extraordinaire.

Transmission

La boîte de vitesses a sensiblement progressé en synchronisation par rapport à ce que nous avons pu essayer jadis sur la 404. Il arrive parfois que la marche arrière proteste si l'on vient à l'engager trop rapi-

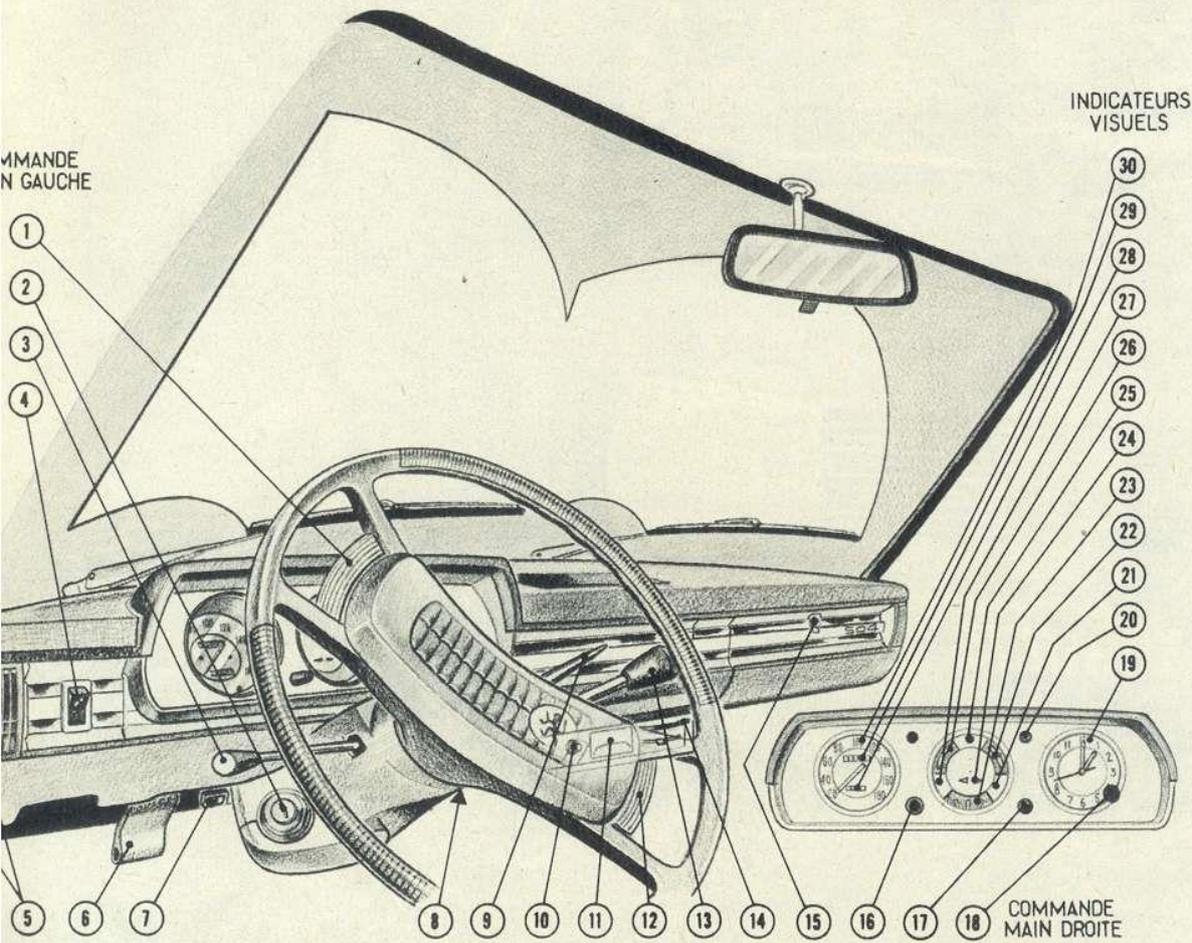
dement mais cela n'est jamais très grave. L'étagement correspond à 45 kmh en première, à 90 kmh en deuxième ; la troisième qui est très « longue », atteignant presque 140 kmh. La seule note véritablement critique ira au sirènement assez prononcé de la pignonerie, surtout en deuxième sous faible accélération. Pour la petite histoire notons que le levier de vitesse s'agit aussi facilement que frénétiquement sur mauvaise route.

Direction

La direction est précise et, surtout, remarquablement stable même à très haute vitesse sur route très déformée. Elle a le très grand mérite de ne transmettre aucune réaction de train avant et d'avoir un temps de réponse très court. Elle nous semble toutefois sensiblement trop démultipliée pour évoluer rapidement et aisément sur route très sinueuse. De façon plus indiscutable encore

« Elle roule pour vous »

LE TOUR DU



COMMANDES MAIN GAUCHE

1. Avertisseur sonore.
2. Contact-démarreur.
3. Commutateur d'éclairage.
4. Commande d'essuie-glace (commande de lave-glace au pied).
5. Buse de climatisation et commande sous planche de bord.
6. Ouverture du capot moteur.
7. Interrupteur des feux de stationnement.

COMMANDES MAIN DROITE

8. Starter.
9. Commande de clignotants.
10. Allume-cigare.
11. Cendrier.
12. Avertisseur sonore.
13. Levier de changement de vitesse.
14. Climatisation et ventilation.
15. Ouverture de la boîte à gants.
16. Mise à zéro du compteur journalier.
17. Rhéostat d'éclairage du tableau de bord.
18. Mise à l'heure de la montre.

INDICATEURS VISUELS

19. Montre électrique.
20. Témoin de sécurité de frein.
21. Témoin de pression d'huile.
22. Thermomètre.
23. Jauge à essence.
24. Témoin de clignotants.
25. Témoin de starter.
26. Ampèremètre.
27. Témoin de phares.
28. Compteur journalier.
29. Totalisateur kilométrique.
30. Compteur de vitesse.



PROPRIETAIRE

Spacieux, traité avec une grande sobriété, l'habitacle de la 504 offre cinq places du fait de la présence de sièges avant séparés qui bordent une boîte à gants formant accoudoir. Le tableau de bord est ceinturé d'un bourrelet antichocs, et seul les trois cadrans circulaires rappellent la 404. Les sièges, aux dossiers enveloppants, sont réglables à la fois en hauteur et en longueur. Ils forment couchette et comportent, en plus, un appui-tête incorporé. Les portières sont garnies d'un épais rembourrage dans leur partie supérieure, et la poignée de fermeture fait également office de poignée de maintien. Les commandes d'ouverture sont encastrées. Le coffre, d'une hauteur relative, est en revanche très profond. Quant à la roue de secours, Peugeot a opté pour la solution idéale en la plaçant à l'extérieur, juste sous le plancher arrière, la commande de son support étant logée à l'intérieur.

elle manque nettement de rappel en sortie de virage serré, négocié à très faible allure. Ce défaut est surtout perceptible dans des conditions de trafic urbain où il devient véritablement nécessaire d'aider le volant à reprendre la position souhaitée avant de réattaquer la ligne droite. Il serait injuste, avant d'en terminer, de ne pas souligner l'excellent rayon de braquage, surtout si on veut bien le rapporter au gabarit de ce modèle.

Confort

C'est incontestablement une des plus belles qualités de la voiture qui se révèle, dans ce domaine, l'égale des plus grandes routières du moment. L'absence de bruits de roulement, de mouvements parasites vraiment inquiétants, est telle que les plus longues étapes se parcourent sans la moindre fatigue.

Tenue de route

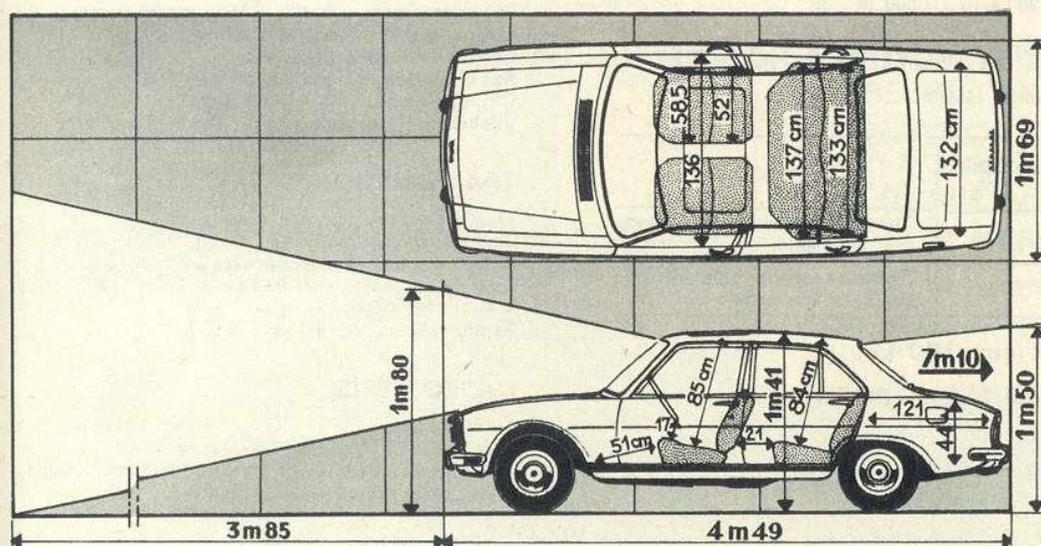
Rien de bien passionnant dans la conduite d'une 504 pour ceux qui aiment la conduite personnalisée, l'art du pilotage n'intervenant jamais, tant la voiture est tolérante. Virant bien à plat, glissant à la limite des 4 roues, ni l'état de la route, ni les excès au volant ne parviennent à la départir de son flegme qui se traduit par une adhérence quasi permanente des 4 roues. Seul un revêtement très humide lui laisse manifester une certaine tendance à glisser de l'avant, de même qu'un virage serré dont on veut sortir très rapidement la porterait à glisser de l'essieu arrière ; c'est sans doute en grande partie ce merveilleux équilibre qui, plus que toute autre chose, fait assez fréquemment regretter l'absence de quelques chevaux supplémentaires.

Freins

Une sensation très fugitive de fermeté en début de freinage à basse vitesse pour les ralentissements importants, une légère augmentation de la course à la pédale et de l'effort à appliquer après une descente très rapide et, pour le reste, la critique s'éteint d'elle-même. Très généralement le freinage de cette voiture est efficace, sûr, endurant, bien équilibré ; que peut-on demander de mieux ?

Carrosserie

Il faudrait pouvoir augmenter légèrement la surface de balayage des essuie-glaces dans la partie gauche du pare-brise, mieux insonoriser les ailes arrière, car les projections de graviers y trouvent de trop faciles échos ; enfin et surtout retravailler à la réduction des bruits aérodynamiques beaucoup trop importants sur une voiture de cette classe.



VITESSE MAXIMALE

Monthéry - anneau de vitesse : 2 548,24 m (2 personnes à bord)

1 ^{er} tour	58" 9/10 - 155,749 kmh
2 ^e tour	58" 4/10 - 157,083 kmh
3 ^e tour	57" 9/10 - 158,439 kmh
4 ^e tour	57" 8/10 - 158,713 kmh
5 ^e tour	57" 7/10 - 158,988 kmh

ACCELERATIONS

Monthéry - départ arrêté (2 personnes à bord)

400 m : 19" 3/10 - 1 000 m : 36" 4/10

Reprise à 40 kmh en 4^e : 400 m : 20" 6/10 - 1 000 m : 39"

CONSOMMATIONS EN CARBURANT ET MOYENNES HORAIRES

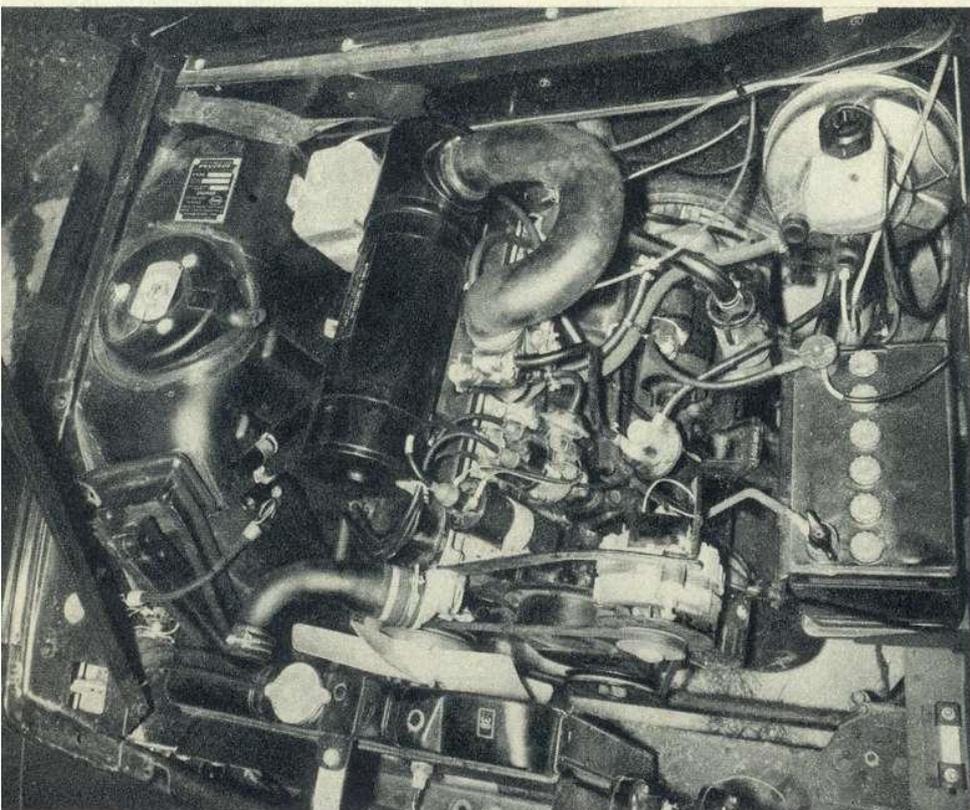
relevées durant l'essai de la 504

ITINERAIRE	KM	CONSOM. EN LITRES aux 100 km	MOYENNE kmh	OBSERVATIONS
1 ^{re} ETAPE	189	14,4	90,8	Circulation moyenne. Temps très ensoleillé.
2 ^e ETAPE	113	10	73	Trafic beaucoup plus intense, quelques averses.

Parcours ville : 15,8 L aux 100 km

Parcours routier : 10 à 14,4 L aux 100 km

Le moteur de la 504 développe 87 ch SAE à 5 500 tr/mn.



PERFORMANCES et CARACTERISTIQUES

MOTEUR

Emplacement : avant.
 Nombre de cylindres : 4.
 Alésage-course : 84 x 81 mm.
 Cylindrée : 1 796 cc.
 Distribution : soupapes et culbuteurs.
 Alimentation : 1 carburateur Solex.
 Allumage : bobine et distributeur.
 Rapport volumétrique : 8,35 à 1.
 Puissance maxi : 87 ch SAE à 5 500 tr/mn.
 Couple maxi : 15 mkg à 3 000 tr/mn.
 Graissage : sous pression.
 Refroidissement : par eau.
 Circuit électrique 12 V - 55 Ah.
 Vilebrequin : 5 paliers.

TRANSMISSION

Traction : roues arrière motrices.
 Embrayage : monodisque à sec.
 Boîte de vitesses : 4 rapports synchronisés.
 Rapport de boîte : 1. 0,273 ; 2. 0,461 ; 3. 0,710 ; 4. 1 ; AR 0,267.
 Rapport de pont : 9 x 35 - 0,257.

CARROSSERIE

Autoporteuse.
 Type : berline 4 portes - 5 places.
 Couleurs de base : blanc, beige, bleu, noir, rouge, vert, gris métallisé, bleu métallisé.

SUSPENSION

Avant : roues indépendantes, bras triangulé inférieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à double effet, barre stabilisatrice.
 Arrière : roues indépendantes, bras tirés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à double effet, barre stabilisatrice.

FREINS

Disques sur les 4 roues.

DIRECTION

Crémaillère - Ø de braquage : 10,90 m.

PNEUS

175 x 14.

CAPACITES

Essence : 56 litres.
 Huile : moteur 4 litres - boîte 1,15 litre - pont 1,2 litre.
 Eau de refroidissement : 7,8 litres.

POIDS

En état de marche : 1 200 kg.

PUISSANCE FISCALE

10 CV.

PRIX : 13 100 F

Suppléments :

Toit ouvrant 200 F - Garniture cuir et simili 1 200 F - Injection 1 500 F.

CONCLUSION

La 504 est, sans contestation possible, une des voitures les plus homogènes que nous connaissions, non seulement dans sa catégorie, mais également sur le marché en général. Disposant d'une tenue de route excellente, d'un confort de suspension remarquable, d'un freinage sans surprise, elle est le prototype même de la routière intelligente et honnête sur laquelle on a su concilier agrément et sécurité.

Nous pensons qu'en insufflant un peu plus de punch à son moteur, elle est capable de s'élever au niveau des très grandes routières du moment et, dans tous les cas, de devenir sans discussion « la voiture de l'année ».

Cela dit, il n'est pas impossible que la jeune génération d'automobilistes lui fasse un reproche que nous considérons comme la plus belle des louanges : la 504 ne demande pas qu'on la conduise, mais simplement que l'on consente à l'accompagner. En somme, « elle roule pour vous »...

POUR

- TENUE DE ROUTE REMARQUABLE
- TRÈS BON CONFORT DE SUSPENSION
- FREINAGE EFFICACE ET ENDURANT
- DIRECTION PRÉCISE ET STABLE
- MOTEUR SOUPLE ET SILENCIEUX
- BONNE POSITION DE CONDUITE
- RAPPORT AGRÉMENT - PRIX INTÉRESSANT

CONTRE

- MOTEUR MÉRITANT UN PEU PLUS 'D'ALLÈGRESSE' DANS LES REPRISES
- DIRECTION UN PEU TROP DÉMULTIPLIÉE ET MANQUANT LÉGÈREMENT DE RAPPEL À BASSE VITESSE
- BRUITS AÉRODYNAMIQUES IMPORTANTS
- Boîte de vitesses bruyante à certains régimes
- Appétit en carburant assez solide

