



# AUTO Classiques

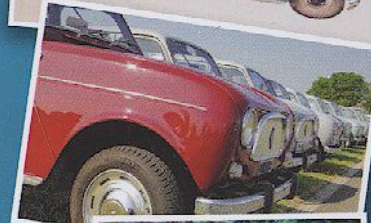
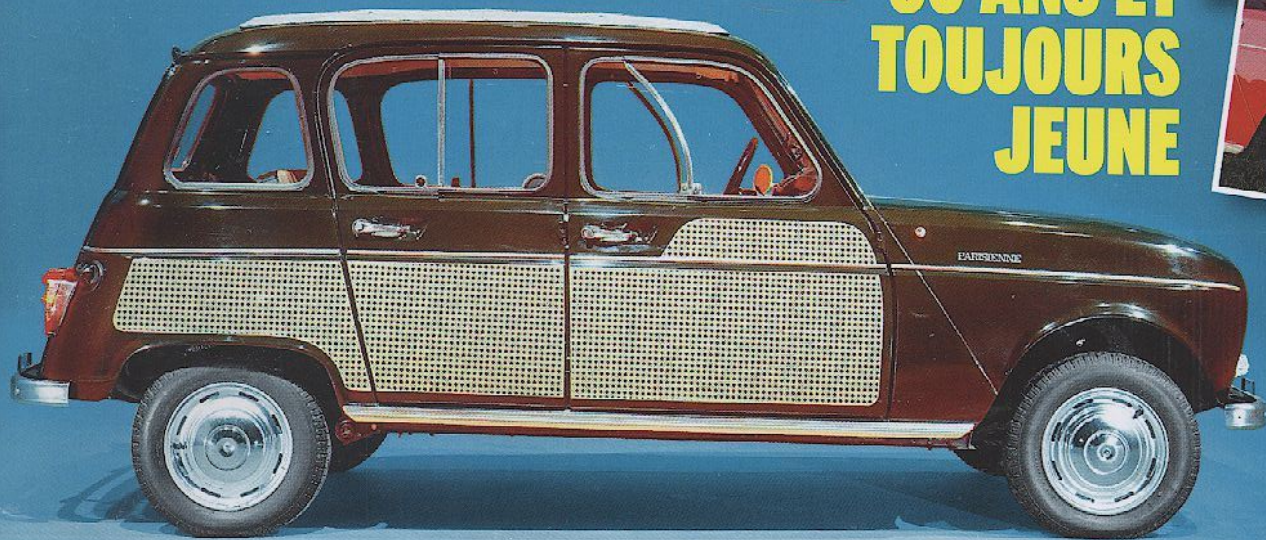
LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

# PLUS

# RENAULT 4

**DOSSIER** 60 ANS ET  
TOUJOURS  
JEUNE



- > L'HISTOIRE DÉTAILLÉE
- > TOUTES LES VERSIONS
- > NOTRE GUIDE D'ACHAT

**À L'ESSAI** > Citroën AX Sport > Facel Vega Excellence > Ford Taunus 20M TS > Pick-up F 100 > Lada 1200 Break



## RENAULT 15 **CONTRE** PEUGEOT 504

**MATCH** LE DUEL DES COUPÉS FRANÇAIS

**FAITES-LE VOUS-MÊME**  
INSTALLER UN  
INDICATEUR DE  
TEMPÉRATURE D'EAU



**LA BONNE AFFAIRE  
DU MOMENT**

## CITROËN BX

L 15147 - 55 - F: 4,50 € - RD



+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR VÊTRE

# À L'OP



1973  
À PARTIR  
DE 3800 €

## Peugeot 504 Coupé - Renault 15 TS

Deux coupés 4 cylindres d'une centaine de chevaux, ça ne peut pas être bien différent d'une marque à l'autre, non ? Sauf si leurs géniteurs ont des visions opposées de l'automobile, comme c'est le cas pour Peugeot et Renault au début des années 70. Un bond de 50 ans en arrière va nous le démontrer...

Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle.  
Photos : Benjamin Asket / Virage Agency



# POSÉ



1974  
À PARTIR  
DE 7000 €

**P**our Peugeot, proposer un coupé est une tradition depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les 203, 204 et 404 y ont eu droit, et la nouvelle 504 ne va pas y échapper. Dévoilé en février 1969, soit six mois après la berline, il reprend la recette traditionnelle des productions franc-comtoises, avec une transmission aux roues arrière et une carrosserie à deux portes. Sous le capot, le 1796 cm<sup>3</sup> à injection (103 ch SAE), de la berline, remplacé dès le millésime 71 par un 1971 cm<sup>3</sup> de 110 ch SAE. Du côté de la Régie Renault en revanche, ce type de carrosserie ne fait guère partie de la culture maison. Il y a bien eu les Floride et Caravelle, mais cela s'apparentait

davantage à un cabriolet doté d'un hard-top... fixe. Mais contrairement à son rival sochalien, le Losange veut être présent sur tous les segments du marché. Il va donc extrapoler un coupé de la récente R12, sans renier à ses nouveaux fers de lance la traction avant et le hayon. Ce sont d'ailleurs deux modèles qui sont présentés à l'automne 1971, les différences se situant au niveau des phares, rectangulaires sur la R15 et ronds sur la R17, et la vitre de custode, plus grande sur la 15. Sous le capot, aux côtés d'un petit 1289 cm<sup>3</sup> de 68 ch SAE (version TL), la TS reçoit le 1565 cm<sup>3</sup> de 102 ch SAE qui équipe également la R17 TL. Un bloc qui lui permet de venir chasser sur les terres de la 504 Coupé jusqu'à

ce que la Peugeot abandonne son 4-cylindres pour le V6 PRV fin 1974, la Renault n'ayant jamais eu droit à cette mécanique réputée plus noble.

## Voitures cultes, journalistes incultes

Ne perdant jamais une occasion d'enfiler leurs costumes d'époque, Jérôme et Pierre-Louis ont longtemps hésité avant de choisir leur monture du jour. Le premier fait une infidélité au Lion en se laissant séduire par une Renault 15 TS du millésime 73 dans une teinte jaune éclatante. Le second, privé de chevrons, s'est épris d'une 504 Coupé du cru suivant dans une superbe livrée bleue. Coups de pattes d'eph', crépages de perruques, le duel peut commencer...



PEUGEOT 504 COUPÉ 4 CYL.

1969-1983



Production:

14 583 exemplaires en BVM



↑ Critiquée à sa sortie pour ses performances jugées un peu justes, la 504 Coupé va rectifier le tir dès 1971 avec ce 2.0 injection, plaisant à défaut d'être rageur.



↑ La sellerie beige illumine un habitacle par ailleurs un brin austère. Elle est en Tepline, une appellation Peugeot pour désigner une sorte de skai.

# PEUGEOT 504 COUPÉ

## Le garant des traditions

**L**a 504 Coupé, c'est d'abord une ligne, élégante, raffinée. Dessinée par Pininfarina, elle ne doit absolument rien à la berline apparue quelques mois plus tôt. Elle a parfaitement traversé le temps, faisant aujourd'hui du modèle un classique apprécié des collectionneurs. Certes, la Renault 15 de Jérôme, bien servie par sa couleur, ne manque pas de piquant. Mais difficile de parler de beauté intemporelle: ses roues sont trop petites, avec des enjoliveurs affreux, ses porte-à-faux trop importants... Je préfère de loin le classicisme de bon goût de la Peugeot. Sur ce modèle de début de carrière, le plastique n'est pas encore venu gâcher la fête, tandis que ses feux (doubles devant, triples derrière) lui confèrent une forte personnalité. Montants de custodes et de pare-brise très fins, jantes alu, intérieur chaleureux et cossu, la 504 ne joue pas dans la même cour que Jérôme et sa R12 déguisée.



Pierre-Louis

### Traditions familiales

Derrière un volant trois branches (un accessoire d'époque, celui d'origine n'en comptant que deux) à la jante bois épaisse, je suis tout de suite à mon aise et me délecte du confort offert par les sièges, garnis par un joli « Tepline » marron, répondant au bois du tableau de bord et du pommeau de vitesses. Seule difficulté à l'installation, l'ancrage supérieur des ceintures avant est trop bas, et situé loin derrière le siège avant. Il faut se contorsionner pour les saisir et, une fois attachées, elles »

↓ Avec son levier de vitesses au plancher et son compte-tours en série, la planche de bord de la 504 Coupé ajoute quelques touches de sport bienvenues à un environnement bourgeois.

### pour en savoir plus



#### LIVRES

- ▶ La Peugeot 504 de mon père, François Allain, ETAI
- ▶ La Peugeot 504, la berline des jours heureux, Xavier Chauvin, ETAI
- ▶ Auto collection n° 52, Auto Passion

#### REVUES TECHNIQUES

- ▶ RTA n°285, Peugeot 504, moteurs à injection, ETAI
- ▶ RTA Peugeot 504 Ti et injection (reprises des n°s 285, 301 et 330), ETAI

#### LES SITES INTERNET CLUBS

- ▶ Amicale504.fr
- ▶ Leclub504.com
- ▶ Museepeugeot.com

#### ET GÉNÉRALISTES

- ▶ 504cc.com
- ▶ 504.org
- ▶ Nicosfly504.free.fr

#### PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ Cipere.fr
- ▶ Comptoirduion.fr
- ▶ Museepeugeot.com
- ▶ Serie04.com



↑ Avec l'arrivée du compte-tours dans le combiné en septembre 1970, la montre est déplacée au centre de la console, qui évolue aussi dans sa partie inférieure.



» appuient sur l'épaule. Neiman à gauche, une tradition Peugeot, je tourne la clé et le 2.0 s'élance. D'emblée, le moteur séduit par sa souplesse et sa discrétion. Capable d'évoluer sur un filet de gaz sous les 2000 tr/mn sans hoqueter, il permet d'évoluer sereinement en ville. En prime, la visibilité est excellente, sous tous les angles. Une impression de facilité confirmée par la boîte, malgré un pommeau de vitesses qui paraît monté à l'envers. Bref, malgré un physique de diva, la 504 n'est en rien capricieuse, et met vite en confiance. Seule réserve, les commandes inversées, là aussi une tradition de la maison, qui m'obligent à réfléchir avant d'enclencher les clignotants ou les essuie-glaces. Mais on s'y fait rapidement, confirmant l'impression que la 504 est une ancienne facile à prendre en main, même pour un conducteur novice. Et pourquoi pas en famille... L'auto étant fiable, aucun risque de faire le coup de la panne à sa moitié et sa progéniture! Les places arrière, bien creusées, offrent un espace suffisant pour deux adultes, tandis que la soute affiche une profondeur intéressante, les formes régulières du coffre facilitant son chargement. Les qualités d'une... 504 berline en somme, l'élégance des lignes en plus. Toutefois, en l'absence de 5<sup>e</sup> rapport, réservé aux derniers exemplaires, inutile d'emmener la belle sur autoroute. À 90 km/h, l'aiguille du compte-tours avoisine déjà 3000 tr/mn, ce qui laisse présager d'un volume sonore élevé à 130 km/h.

### Le poids des traditions

Rassuré par une tenue de route saine et un freinage puissant, je hausse le rythme. L'auto reste fidèle à elle-même, facile et confortable. Mais la centaine de chevaux doit tirer 1,2 tonne, et la mécanique semble moins à son aise dans la seconde moitié du compte-tours. Deux raisons qui m'incitent à ne pas trop pousser la 504 dans ses retranchements, d'autant que mes talents de pilote risquent de paraître bien maigres au volant d'une propulsion sous la pluie! Non, seul ou en famille, la 504 Coupé 2.0 excelle dans le registre de la balade. Son châssis rassure, sa conduite apaise, son équipement complet séduit (vitres électriques, compte-tours et console centrale de série). En dépit de son physique de star, la 504 Coupé reste avant tout une 504. Robuste, accueillante, attachante, une superbe auto taillée pour les voyages... sur le réseau secondaire de préférence.

↓ Les jantes Dunlop sont un accessoire d'époque typique des 504. Elles leur vont parfaitement, et ont l'avantage de recevoir des pneus « classiques », contrairement aux jantes TRX montées en fin de carrière.



Philippe,  
le propriétaire

Membre de l'Amicale 504 (Amicale504.fr), je possède ce Coupé de 1974 depuis 2013. Achetée grise, elle a été refaite en 2019 et repeinte en bleu, une teinte au nuancier de 1972, à cette occasion. Auparavant, elle avait passé 5 mois chez le carrossier pour le changement des planchers avant et la réfection des ailes et des bas de caisse. Il faut dire qu'elle avait bien vécu: je suis le huitième propriétaire! Une étape nécessaire pour en profiter pleinement, ce que je fais lors de sorties avec le Ren'Car 76 (RenCar76), club multimarque dont je suis secrétaire.



↑ Une assise bien creusée, une hauteur sous plafond respectable et une position naturelle: il fait bon voyager à l'arrière de la 504 Coupé.



**On aime**  
 Sa ligne,  
 son comportement,  
 son confort.

**On aime moins**  
 Ses ceintures  
 avant, son  
 caractère trop  
 placide ?



↑ Avec sa belle profondeur et ses formes régulières, le coffre se révèle logeable. Seul bémol, un seuil de chargement élevé.



↑ Ton caisse en début de carrière, cette grille derrière le capot finira sa vie en noir, tandis que les chromes disparaîtront.

**LA TECHNIQUE**

<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1971 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	104 ch DIN à 5200 tr/mn
Couple	14,9 mkg DIN à 3500 tr/mn
Alimentation	Injection Kugelfischer
<b>Transmission</b>	Aux roues AR, boîte 4 vitesses synchronisées
<b>Freins AV/AR</b>	Disques / disques
<b>Pneus AV/AR</b>	175 HR 14
<b>Dimensions</b> L x l x h	4,36 x 1,70 x 1,36 m
<b>Poids</b>	1220 kg
<b>Vitesse maxi</b>	179 km/h
<b>Accélération</b> 1000 m D.A.	32,9 s
<b>Conso. moyenne</b>	10 l/100 km
<b>Réservoir</b>	56 l
<b>Coffre</b>	350 dm <sup>3</sup>

# RENAULT 15 TS

**V**ous souvenez-vous de la R15? C'est devenu une rareté. Dans mes plus jeunes années je l'adorais. Il faut dire que ma mère en conduisait une jaune. Comme ici, mais en version TL. Et puis adolescent, alors que notre coupé avait passé l'arme à gauche depuis longtemps, elle m'est apparue démodée. Ringarde, même. Mais aujourd'hui, je la trouve géniale. Originale. Alors que la 504 Coupé, c'est d'un banal! Bien sûr, je connais le couplet sur la rigueur du châssis Peugeot, sur la fiabilité des mécaniques, blablabla. Mais entre les deux, c'est indéniablement la R15 qui me donne envie d'aller faire un tour. Quand on la croise dans la rue, on s'arrête, on s'extasie et on la contemple. La 504, elle, passe complètement inaperçue. C'est du vu et du revu. Si la R15 attire ainsi tous les regards c'est pour sa ligne audacieuse plus que pour sa couleur. Ses grands pare-chocs chromés aux airs d'américaine... Son arrière « fastback »... Son capot nervuré... Ses grandes vitres de custode... Et surtout, comme toute automobile méritant l'appellation de coupé, ses portes sans montants. Car oui, ici le nom n'est pas usurpé. Il s'agit bien d'un coupé, n'en déplaise aux détracteurs du hayon. Difficile d'ailleurs de croire que les soubassements sont ceux de la R12. Car seuls les éléments mécaniques sont communs. La carrosserie, comme l'habitacle, sont entièrement nouveaux et le look est pour le moins sportif.

## Le charme du coupé

L'heure est venue de remonter le temps. Et pas besoin de perruque ni de chemise voyante. Je me glisse délicatement au volant de mon coupé sport. M'enfonçant joyeusement dans des sièges confortables, à défaut d'offrir un bon maintien. J'enfile mes gants de conduite en cuir et chausse mes »

↓ *Si la planche de bord noire n'est pas des plus originales, la batterie de compteurs mérite le détour. C'est avant tout elle, qui nous fait généralement préférer les Phase 1. Il faut dire qu'ensuite, le dessin du combiné est bien moins heureux.*

## Le meilleur des deux mondes



Jérôme



↑ *Suspension souple et sièges moelleux, la R15 est une bonne compagne pour rouler, tant qu'il ne s'agit pas de taquiner le chrono. Un poil sous-vireuse, jamais survireuse, elle est*

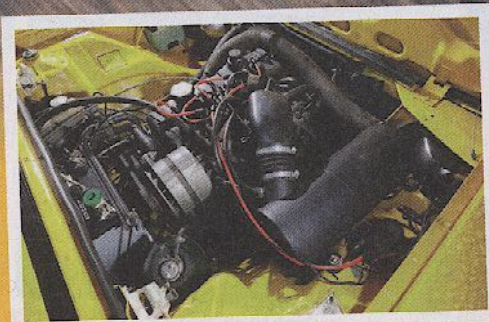


## Thierry, de TB'rauto,

le propriétaire

J'ai un faible pour les populaires françaises, que nous achetons, réparons, restaurons et revendons. Notre spécialité? Les Citroën, Peugeot, Simca et Renault des années 50 à 70, parmi lesquelles la R15 TS essayée aujourd'hui. Mise en circulation en mai 1973, elle est entièrement d'origine et n'affiche que 74060 km. Si vous voulez en savoir plus, allez faire un tour sur [surtbrauto.biz/fr](http://surtbrauto.biz/fr) ou appelez-nous au 01 30 66 53 19.

”



↑ Avec 90 ch DIN et une cylindrée de 1565 cm<sup>3</sup>, le moteur de la R12 est loin d'être ridicule quand il n'a qu'une tonne à tirer. En plus il est fiable, et sa distribution par chaîne ne demande qu'un entretien réduit.



↑ D'origine, pas de console centrale. Les boutons des vitres électriques sont situés sur la planche de bord, à droite du combiné. Un emplacement inhabituel, mais finalement assez pratique.

### RENAULT 15 TS

1971-1976



Production :  
32 177 exemplaires

# ESSAI Peugeot 504 Coupé / Renault 15 TS

**On aime**

Son look, la souplesse du moteur, le confort, le hayon.

**On aime moins**

La rareté du modèle, les suspensions trop souples.



## LA TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1565 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	90 ch DIN à 5500 tr/mn
Couple	122,5 Nm à 3500 tr/mn
Alimentation	Carburateur double-corps
<b>Transmission</b>	Aux roues AV, boîte 4 vitesses
<b>Freins AV/AR</b>	Disques ventilés/tambours
<b>Pneus</b>	155 SR 13
<b>Dimensions</b> L x l x h	4,26 x 1,63 x 1,32 m
<b>Poids</b>	1000 kg
<b>Vitesse maxi</b>	170 km/h
<b>Accélération</b> 0-100 m D.A.	34,4 s
<b>Conso. moyenne</b>	8,8 l/100 km
<b>Réservoir</b>	55 l
<b>Coffre</b>	300 dm <sup>3</sup>



↑ L'assise est creusée. En conséquence, on est assis bas, les genoux légèrement relevés. Certains apprécieront, d'autres pas. Mais c'était la condition sine qua non pour garder fièrement le buste droit et la tête haute.



↑ Le seuil de chargement est particulièrement haut et la forme du coffre, qui épouse la suspension, la roue de secours et la goulotte d'essence, est plutôt torturée. Mais les 300 dm<sup>3</sup> restent honorables et l'accès facilité par le hayon.



**pour en savoir plus**

**LIVRE**

- Les Renault 15 & 17 de mon père, Jean-Baptiste Colboc, ETAI

**REVUES TECHNIQUES**

- RTA nos 313 et 378, ETAI
- L'Expert automobile n° 80

**LES SITES INTERNET CLUB GÉNÉRALISTES ET FORUMS**

- Amicale.r15r17.pagesperso-orange.fr
- Univr1517.fr

**PIÈCES DÉTACHÉES**

- Arsif-pieces-auto-collection.fr
- Melun-retro-passion.com
- Retroptic-auto.com

» lunettes de soleil. Pendant que la main gauche empoigne le volant à deux branches perforées, la main droite réveille le petit 4-cylindres et son carburateur double-corps. Sous mes yeux trône une enfilade de compteurs ronds, bien à l'abri sous autant de casquettes. Quelques coups d'accélérateur et le moteur gronde. Le compte-tours s'anime. Je ne sais pas encore ce que me réserve la mécanique, mais l'ambiance est déjà là. Première enclenchée, je m'élançai à l'assaut des routes des Yvelines. Le moteur fait preuve d'une incroyable souplesse. Rond et onctueux, il reprend bas et hurle haut quand on le pousse. Il a la santé, c'est sûr. On est loin d'une sportive pur sucre, affublée d'un double arbre italien, mais l'ensemble fait illusion et le plaisir est là. L'auto est confortable et la balade est agréable. Le couteau entre les dents, ça se dégrade un peu. Roulis et tangage sont prononcés. Sujets au mal de mer, s'abstenir. En revanche, le freinage est bon, malgré une course de pédale assez longue. Mordant et endurant, bien aidé par une auto qui dépasse à peine la tonne. La motricité, elle, est vite prise en défaut sur cette chaussée humide. La puissance est modeste, mais il n'est pas difficile de faire patiner le train avant en sortie de virages serrés. En revanche, le train arrière est sans surprise. Bien accroché à l'asphalte, on peut compter sur lui dans n'importe quelle situation. L'auto est stable, sûre, sans difficulté, avec un soupçon de piquant qui pourrait faire illusion et une bonne dose de sous-virage.

### Les atouts d'une berline

Elle est tout aussi fréquentable que la R12 à qui elle doit ses entrailles, avec un petit truc en plus, le hayon. Oui, avec 300 dm<sup>3</sup>, le coffre n'est pas grand et sa forme quelque peu torturée accueille de surcroît la roue de secours. Encore qu'avec seulement 350 dm<sup>3</sup> dans son gros coupé lourdaud, Pierre-Louis ne devrait pas crâner. Mais il offre un avantage de taille, pour qui veut charger gros, et surtout long: le hayon. Une troisième porte qui s'invite sur tous les modèles de la gamme, ou presque. Tout le génie de Renault, dont la R12 fut privée. Seule ombre au tableau, la banquette n'est hélas pas rabattable. Peut-être était-ce le compromis acceptable pour offrir des places arrière dignes d'emporter deux adultes. Car là, sur la banquette moelleuse à l'assise creuse, on peut se laisser bercer, légèrement incliné en arrière, et profiter de la belle luminosité qui envahit l'habitacle par ces grandes vitres de custode, ouvrantes qui plus est. Devant ou derrière, on est à l'aise. Mais la meilleure place est encore dehors, à la contempler. Quelle ligne! Je l'avais oubliée.

⬇ *L'entourage chromé est très élégant. Cette grande bouche lui donne des airs de petite muscla car américaine (si, si, je vous assure). À partir de 1976, les phares s'agrandissent et le chrome n'est plus qu'en partie basse. Un style un peu moins percutant.*



↑ *Les petits feux horizontaux sont très inclinés. Ils n'offrent pas une bonne visibilité pour les autres usagers, mais ils s'intègrent parfaitement. Peut-être ma partie de l'auto préférée.*





## La classe ou l'épate ?

Les voitures françaises sont réputées pour toujours manquer d'une mécanique digne d'apporter la sportivité tant recherchée. Et c'est d'autant plus vrai sur les carrosseries coupé. À défaut, nous nous contenterons ici d'une ligne élégante et classique chez Peugeot, qui met davantage l'accent sur le luxe et le confort pour qui veut voyager avec classe. En face, Renault vient jouer les trouble-fêtes et défie la tradition sochaliennne en jouant l'esbroufe avec une auto tout en gueule. Mais ces critères esthétiques mis à part, quelle est la meilleure des deux pour rouler au quotidien, option week-end à quatre ? Car les fiches techniques ne laissent planer aucun doute : nous n'irons pas taquiner le chrono sur circuit.

Sans parler d'arracher le bitume, une poignée de chevaux se révèle toutefois nécessaire pour ne pas sombrer dans le ridicule, pour que le ramage s'accorde au moins un tout petit peu avec le plumage. Départ arrêté, vitesse maximum, kilomètre lancé, on ne leur épargne rien. Et c'est la 504, plus lourde mais aussi plus puissante, qui prend les devants sur tous les terrains (179 contre 170 km/h en Vmax et 32,9 contre 34,4 s au 1000 m D.A.).

**PERFORMANCES**

**AVANTAGE 504**

Sans tricher,  
impossible  
d'être devant.

Jérôme

Avec 103 ch DIN,  
c'est moi le  
Pierre-





Avec le hayon, pas besoin de ranger. Il suffit de jeter !  
**Jérôme**

**Pierre-**

## COFFRE

### EX AEQUO

Un week-end à quatre ne serait rien sans emporter les valises qui vont avec. Les volumes sont assez proches, avec un léger avantage pour la 504 (350 contre 300 dm<sup>3</sup>) dont le coffre est plus logeable. Mais le hayon de la R15 offre un meilleur accès, facilite le chargement et peut permettre, le cas échéant, d'emporter des objets longs, même si la banquette n'est pas rabattable. C'est l'égalité parfaite.



## CONFORT

### EX AEQUO

Assise basse... Buste légèrement allongé... Bonne  
**Jérôme**

Nul! Zéro! J'ai les genoux dans le  
**Pierre-**

À l'avant comme à l'arrière, difficile de départager nos deux autos. Sur la banquette, la position dans la R15 n'est pas idéale, mais les places sont lumineuses. Les suspensions sont également plus souples et absorbent mieux les chocs. La 504 offre plus d'espace à bord, mais l'assise et les amortisseurs sont un peu plus raides. C'est avant tout une affaire de goût.

## AUTONOMIE

### AVANTAGE R15

Le petit 1600 de la R15 n'a besoin que de 8,8l de carburant pour parcourir 100 km, contre 10l avec la 504. Un gouffre, d'autant que les volumes de réservoir sont presque identiques (55 litres sur la R15 et 56 litres sur la 504). L'autonomie de la R15 dépasse donc celle de la 504 de plus de 60 km. Un abîme quand il s'agit de marcher jusqu'à la prochaine pompe en cas de panne sèche.



Si je bois de l'éthanol, ça  
**Pierre-**

## le budget

LA COTE	504 COUPÉ	R15 TS
À restaurer	3 100 €	2 300 €
À restaurer	7 000 €	3 800 €
Prête à rouler	11 000 €	5 400 €

L'ASSURANCE	504 COUPÉ	R15 TS
Normale au tiers	212 €	226 €
Normale tous risques*	323 €	431 €
Collection au tiers	41 €	41 €
Collection tous risques*	142 €	103 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

\* Avec vol et incendie.

La 504 se veut bien plus chère à l'achat. En revanche, elle est plus facile à trouver et plus facile à entretenir, car les revendeurs de pièces ne sont pas rares. Avec la R15, vous aurez l'embaras plus que le choix, tant elle se fait discrète en annonce. En ce qui concerne la restauration, seuls les éléments mécaniques se trouvent. Pour le reste, c'est le néant.

LE PRIX DES PIÈCES	504 COUPÉ	R15 TS
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	46 €	29 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	8 €	8 €
Plaquettes + disques AV	109 €	57 €
Garnitures + cyl. de roue AR	135 €	70 €
Amortisseurs AV/AR	281 €	180 €
Silencieux d'échappement	105 €	100 €
Kit de distribution	Chaîne	Chaîne
Kit d'embrayage	162 €	110 €
Phare avant	141 €	150 €
Feux arrière	29 €	70 €
Pneumatiques (x 2)	111 €	100 €

Moyenne des prix relevés sur : Oscaro.com, Ciper.fr, Serie04.com, Melun-retro-passion.com, Retroptic-auto.com et Rezulteo-pneu.fr

## LES NOTES

	PEUGEOT 504 COUPE 2.0	RENAULT 15 TS
Placement d'avenir	14/20	12/20
Au quotidien	16/20	16/20
Disponibilité des pièces	14/20	10/20

## Bilan

### Question de philosophie

Si vous préférez soigner votre image en toute discrétion, la 504 est un excellent choix. Parfaite dans toutes les situations, elle est élégante sans excès. De quoi passer inaperçu avec un soupçon d'originalité. Si, en revanche, vous aimez que l'on vous remarque, c'est vers la R15 qu'il faut vous tourner. Originale et aguicheuse, elle joue l'esbroufe. Mais en version TS, ses performances ne sont pas en reste. Un bon moyen de se démarquer du voisin, dans la rue comme au rendez-vous du dimanche matin.