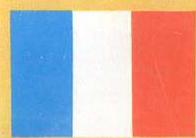


deux nouveautés, un inventaire exclusif



**FIAT 5 CV
TRACTION AVANT**



**PEUGEOT 504
BREAK**



ESSAI : LA GS CITROËN NOUVELLE VERSION

LA 504 BREAK

un utilitaire
qui ne jouera pas
les utilités

■ Il était attendu. Nous l'avons guetté et surpris avant sa sortie. Le break 504, flanqué d'une commerciale et d'une familiale, figurera bientôt à côté des 204, 304, 404. Il sera commercialisé au mois de mai. A ce propos, déplorons que cette marque, comme beaucoup d'autres, présente un nouveau modèle en dehors d'un Salon. Les constructeurs français et étrangers se montrent très réservés vis-à-vis de ces manifestations annuelles dont ils contestent la signification. Or ces Salons conserveraient ou retrouveraient leur attrait si les exposants avaient la courtoisie et l'habileté de réserver aux visiteurs la primeur de leurs créations. La désinvolture la plus voyante règne actuellement en cette matière. Fiat vient de lancer sa 127 quelques semaines après le Salon de Genève, dont elle aurait rehaussé l'intérêt, et nous craignons, en souhaitant nous tromper, que le break Citroën GS n'apparaisse qu'en fin d'année, peu après le Salon de Paris.

On objectera que le break 504 n'offre pas l'importance d'une nouvelle 5 CV Fiat. Certes, mais chez Peugeot il va occuper une place exceptionnelle. Chef de file de sa

catégorie, il est en même temps le plus important de tous les modèles de la marque. Précisons que sa longueur atteint 4,81 m contre 4,58 m pour le modèle correspondant de la gamme 404, et 1,70 m de large contre 1,62 m. Le moteur qui entraîne ce nouveau modèle est naturellement soit le 11 CV, 1971 cm³ à carburateur que l'on trouve sur la berline depuis le dernier Salon, soit le nouveau diesel de 2112 cm³ qui, du point de vue fiscal, n'est considéré que comme un 8 CV.

Si par ses dimensions et sa mécanique, l'utilitaire Peugeot s'apparente étroitement à la berline 504, on constate que sur deux points il s'écarte de celle-ci pour se rapprocher de la 404.

Tout d'abord, il conserve l'essieu arrière rigide et le pont hypoides de la 404. On ne retrouve pas, sur ce nouveau modèle, les roues arrière indépendantes qui font bénéficier la berline 504 d'une tenue de route et d'un confort appréciés et représentent une de ses caractéristiques les plus intéressantes. On sait en effet que le moteur de la 504 s'éloigne peu de celui de la 404, alors qu'au contraire les deux voitures diffèrent sensiblement par leur

Suite page 28



2 NOUVEAUX MODÈLES 1971

Suite de la page 27

conception et leur suspension. Pourquoi Sochaux a-t-il renoncé aux roues arrière indépendantes sur son nouvel utilitaire ? Deux explications viennent à l'esprit. La première est que l'essieu rigide est plus simple et moins coûteux qu'une formule plus recherchée ; mais il faut également noter qu'un break est appelé à enregistrer des différences de charge considérables. Cela est plus vrai encore de la commerciale 504 qui permettra de transporter 600 kg. Dans de telles conditions, la suspension à roues indépendantes pose des problèmes délicats.

Nous avons parlé plus haut de deux points sur lesquels la nouvelle 504 se rapproche de la 404. En dehors de l'essieu rigide, propre aux deux véhicules, on trouve en effet sur le break 504 deux freins à disque à l'avant, deux freins à tambour à l'arrière, avec assistance. Ce dispositif est exactement celui qui figure sur les berlines 404, alors que les utilitaires 404 reçoivent

quatre tambours et les berlines 504 quatre disques. En adoptant un système hybride, le nouveau break 504 marque un progrès par rapport au break 404, mais il reste en deçà de la berline 504.

On oppose généralement un break à une berline et on considère que la famille actuelle des 504 va s'élargir en accueillant un nouvel utilitaire. En réalité, ce sont trois nouveaux véhicules qui vont faire leur apparition : une familiale, un break, une commerciale. On retrouve ici les trois aménagements qui existent pour la 404. Dans tous les cas il s'agit d'une carrosserie à quatre portes latérales, auxquelles s'ajoute un panneau arrière. Aucun break de chasse à deux portes n'est prévu.

La familiale permet de transporter 7 personnes. Les sièges du milieu, séparés et relevables, autorisent l'accès à la banquette arrière. Celle-ci peut s'escamoter, dégageant ainsi un volume appréciable pour le transport des bagages. L'équipement et les garnitures intérieures de la familiale sont identi-

ques à ceux de la berline.

Sur le break, on trouve une banquette arrière pouvant recevoir trois passagers. On peut rabattre vers l'avant soit le dossier, soit la banquette elle-même, ce qui permet de disposer d'un espace de chargement accru.

Quant à la commerciale 504, elle offre une charge utile de 600 kg contre 500 kg pour la commerciale 404. Sa présentation intérieure est simplifiée ; ainsi, le tableau de bord ne comporte pas les trois cadrans circulaires de la berline dont bénéficient la familiale et le break, mais un cadran rectangulaire. D'autre part, la boîte à gants n'a pas de couvercle. La banquette arrière peut être soit rabattue, soit déposée pour faire apparaître un volume utile très important. Si le conducteur est seul, le siège avant peut même être temporairement retiré.

Quel sera le prix de ces trois modèles ? Il n'est pas encore fixé, mais il pourrait se situer aux environs de 18 000 F pour la familiale et se rapprocher de 19 000 F pour

le break. Ces chiffres sont valables avec un moteur à essence. Le break 504 diesel coûtant 2 800 F de plus que le modèle à essence, le même écart devrait se retrouver pour les utilitaires.

On peut s'étonner que ces trois utilitaires 504 ne soient pas apparus plus tôt. Le break 204 avait suivi de quelques mois le lancement de la berline ; pour la 304, le break était né un an après. Dans le cas de la 504, on relève un délai important entre la commercialisation de la berline et celle du break. Près de trois ans ! Comment expliquer cette différence de politique ?

Il faut noter tout d'abord que le moteur diesel 504 est assez récent, puisqu'il ne date que du dernier Salon. Or il est indispensable, chez Peugeot, de disposer d'un moteur diesel avant de diffuser des modèles qui y font largement appel. L'emploi du gas-oil est en effet beaucoup plus répandu parmi les utilitaires que parmi les berlines. D'autre part, le constructeur a, semble-t-il, différé le lancement du break 504 pour une autre raison.

surpris
au cours
de sa
première
sortie,
le leader
des quatre
breaks
Peugeot



On ne voulait pas, à Sochaux, gêner prématurément la 404. Ce modèle voit sa diffusion s'amenuiser en France, mais les utilitaires de cette famille y conservent une position assez appréciable. En outre, à l'étranger, la 404 demeure largement exportée ; elle demeure, sur certains marchés, plus connue que la 504. En un mot, le constructeur ménage la 404 et la laisse poursuivre sa carrière ; elle continuera à être fabriquée l'année prochaine. L'apparition tardive des utilitaires 504 s'explique donc par la politique d'ensemble de Peugeot.

Il est naturellement difficile de se prononcer de façon catégorique sur l'accueil qui va être réservé à « l'utilitaire de pointe » de Peugeot, dont nos lecteurs ont la primeur, mais on peut penser que la clientèle s'y intéressera largement ; pour la 504 comme pour ses autres modèles, Peugeot dispose de deux atouts qu'aucun autre constructeur français ne possède simultanément : la familiale 7 places et le moteur diesel.

Jean MISTRAL

CARACTERISTIQUES

Longueur : 4,81 m

Largeur : 1,70 m

Carrosserie : 4 portes et un panneau AR

Moteur : essence, 11 CV, 1 971 cm³
à carburateur
ou diesel, 8 CV, 2 112 cm³

Pont arrière rigide

Freins : disques à l'avant
tambours à l'arrière

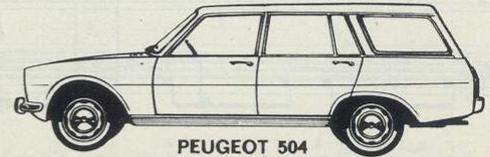
Trois versions :

Familiale : 7 places

Break à banquette AR rabattable

Commerciale : charge utile 600 kg
(contre 500 kg pour la 404)

HUIT BREAKS EN PRESENCE



PEUGEOT 504

Long. : 4,81 m. Poids : 1 280 kg. Prix : 18 000 F env.



PEUGEOT 404

Longueur : 4,58 m. Poids : 1 220 kg. Prix : 15 290 F



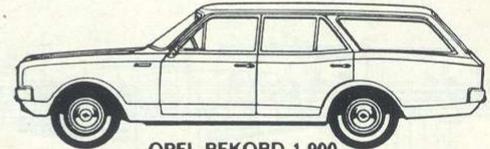
CITROEN ID 20

Longueur : 5,02 m. Poids : 1 400 kg. Prix : 21 416 F



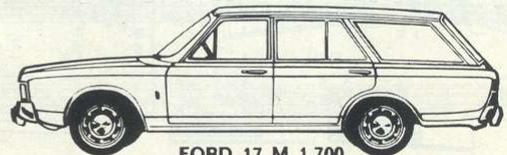
SIMCA 1 501

Longueur : 4,31 m. Poids : 1 090 kg. Prix : 15 495 F



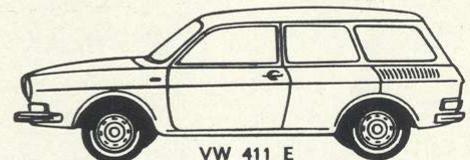
OPEL REKORD 1 900

Longueur : 4,55 m. Poids : 1 238 kg. Prix : 16 550 F



FORD 17 M 1 700

Longueur : 4,67 m. Poids : 1 170 kg. Prix : 15 765 F



VW 411 E

Long. : 4,52 m. Poids : 1 120 kg. Prix : 2 p. 15 830 F



VOLVO 145

Longueur : 4,64 m. Poids : 1 265 kg. Prix : 22 700 F



COUPE D'EUROPE 1971



deuxième rencontre

PEUGEOT 504 INJECTION CITROËN D SUPER

Dans notre dernier numéro, la Coupe d'Europe des routières 1971 s'est ouverte par la victoire de la Renault 16 TS sur la Fiat 125 S. Aujourd'hui le tirage au sort oppose deux voitures françaises de très large diffusion qui s'affrontent en quatre reprises rigoureuses : Performances, sécurité, agrément et budget.



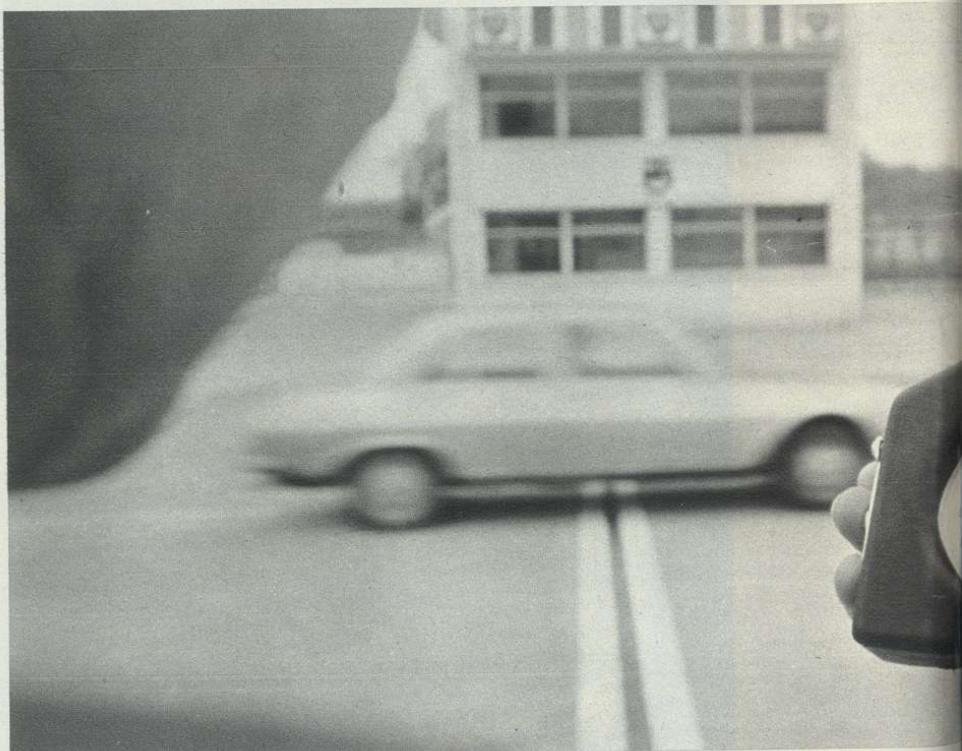
COUPE D'EUROPE

PEUGEOT 504 INJECTION

MOTEUR : en fonte. Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1971 cm³. Quatre cylindres en ligne. Alésage 88 mm. Course 81 mm ; groupe incliné de 45° vers la droite. Refroidissement à eau ; contenance du circuit 7,8 litres. Ventilateur à mise en route automatique. Alimentation par injection. Puissance maximale 97 ch DIN à 5 000 tr/mn. Couple maximal 16,9 mkg à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique 8,35 à 1. Contenance du réservoir 56 litres. — **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Levier de commande sous le volant. Boîte à quatre rapports synchronisés. — **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage 5,20 m. — **SUSPENSION** : avant et arrière à roues indépendantes. Barre anti-roulis à l'avant et à l'arrière. — **FREINS** : à disque sur les quatre roues, avec servo-frein à dépression, compensateur en fonction de la charge et témoin d'usure des plaquettes. — **PNEUMATIQUES** : 175 X 14. — **CARROSSERIE** : longueur 4,49 m, largeur 1,69 m, hauteur 1,46 m. Poids : 1 240 kg (640 kg à l'avant et 600 kg à l'arrière).

CITROËN D SUPER

MOTEUR : en fonte. Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1985 cm³. Quatre cylindres en ligne. Alésage 86 mm. Course 85,5 mm. Refroidissement à eau. Contenance du circuit 9,7 litres. Puissance maximale 91 ch DIN à 5 900 tr/mn. Couple maxi 14,4 mkg à 3 500 tr/mn. Rapport volumétrique 8,75 à 1. Contenance du réservoir 65 l. — **TRANSMISSION** : roues avant motrices. Levier de commande sous le volant. Boîte à quatre rapports synchronisés (cinq rapports contre supplément). — **DIRECTION** : à crémaillère (assistance contre supplément). Rayon de braquage 5,80 m. — **SUSPENSION** : avant et arrière à roues indépendantes ; dispositif hydropneumatique à correcteur d'assiette automatique. Barres stabilisatrices à l'avant et à l'arrière. — **FREINS** : avant à disque, arrière à tambours avec assistance et régulateur ; témoin d'usure des plaquettes. — **PNEUMATIQUES** : 180 X 380 à l'avant et 155 X 380 à l'arrière. — **CARROSSERIE** : longueur 4,84 m, largeur 1,81 m, hauteur 1,42. Poids 1 260 kg (830 kg à l'avant et 430 kg à l'arrière).



PEUGEOT : VITESSE MAXIMALE 168,6 KM/H



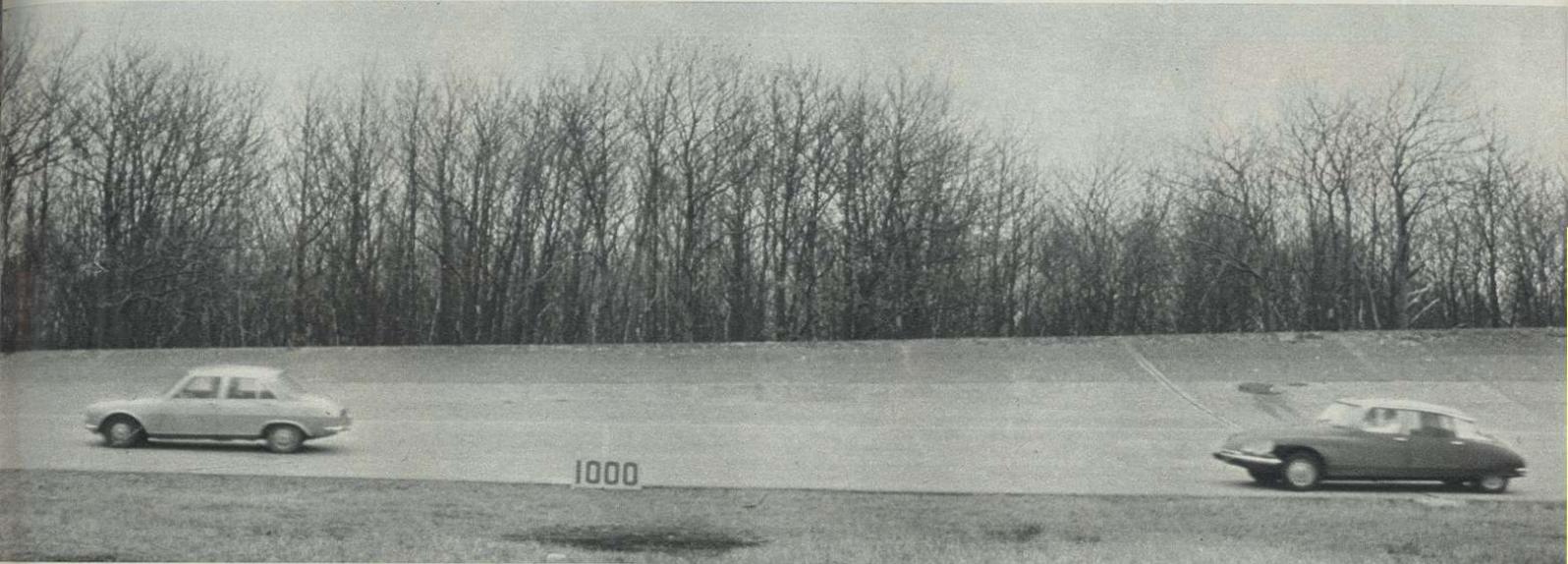
400 M. PEUGEOT : 18 s - CITROËN : 19 s 3/5

UN écart important apparaît entre les deux rivales dans le domaine des performances. En effet, pour couvrir le kilomètre départ arrêté, la Peugeot a demandé 34 s 2/5, alors que la Citroën exigeait 36 s 3/5. Cette différence de 2 secondes est très nettement perceptible par le conducteur, même si celui-ci ne possède pas un tempérament sportif. Sur 400 m départ arrêté, nous avons relevé un temps de 18 secondes pour la 504, contre 19 s 3/5 pour la D Super. Si nous rapprochons maintenant les vitesses

1. PERFORMANCES



CITROËN : VITESSE MAXIMALE 158,1 KM/H



1000 M. PEUGEOT : 34 s 2/5 - CITROËN : 36 s 3/5

maximales, nous trouvons d'un côté 168,6 km/h pour la Peugeot et de l'autre 158,1 km/h pour la Citroën. Précisons que les deux voitures en présence ont été mises à notre disposition par les constructeurs et que la D Super est un modèle à boîte quatre vitesses. Comme on peut le voir en examinant leurs caractéristiques qui figurent dans la page ci-contre, le poids des deux modèles est pratiquement identique. Il en est de même de la cylindrée des deux moteurs qui ne diffère que de 14 cm³, ce qui est infime pour des volumes

de l'ordre de 2 litres. Si la Peugeot prend l'avantage, c'est parce que son moteur est plus musclé que celui de la Citroën. La 504 ne dispose certes pas d'une mécanique d'avant-garde, puisque la 11 CV de Sochaux découle directement, à cet égard, de la 9 CV 404. Néanmoins son moteur développe 97 ch DIN, alors que celui de la D Super dispose de 91 ch DIN. La supériorité de la 504 se confirme par le rapprochement des couples : 16,9 mkg à 3 000 tr/mn pour la Peugeot et 14,4 mkg au régime de 3 500 tr/mn pour la Citroën.

**NET AVANTAGE
A LA PEUGEOT**

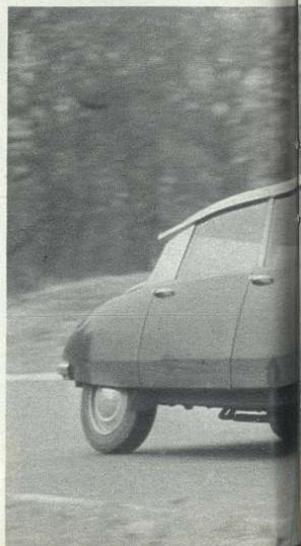
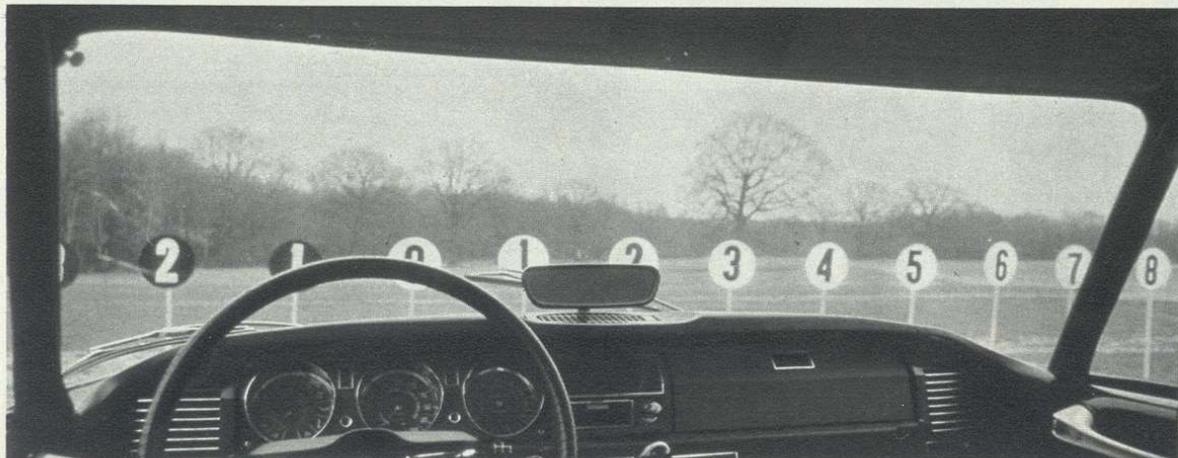
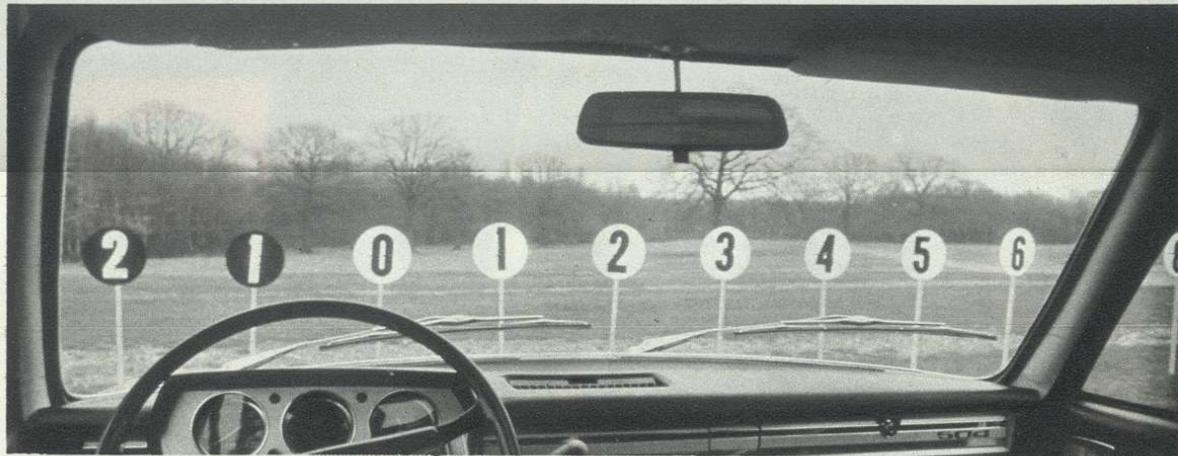


(Suite page 60.)

COUPE D'EUROPE



FREINAGE : DISTANCE D'ARRÊT A 80 KM/H - PEUGEOT : 26,50



Lorsque l'on examine ces deux photos, on remarque la plus grande visibilité offerte par le pare-brise de la D Super dont les minces montants limitent au maximum les angles morts. Dommage qu'il n'en soit pas de même à l'arrière ! La 504 est mieux favorisée à cet égard, alors que le champ vers l'avant est plus limité. En général, la 504 offre plus de clarté intérieure.

2. SÉCURITÉ

TENUE DE ROUTE

Très bien équilibrée, la 504 présente une grande stabilité en ligne droite comme en virages. Son caractère un peu sous-dirigé lui permet de pardonner au conducteur bien des erreurs. Elle demeure aisément contrôlable, quelle que soit l'allure, et cela même sur des revêtements inégaux. Son comportement apparaît beaucoup plus sûr que celui de la 404 ; l'adoption des roues arrière indépendantes se révèle bénéfique en matière de stabilité comme en matière de confort. La 504 ne mériterait donc que des compliments en ce qui concerne la tenue de route, si elle ne présentait en une circonstance précise une faiblesse marquée : sur la neige, sa conduite pose des problèmes.

Ce fait pourrait bien être dû à la charge relativement faible du train arrière, à la forte section des pneumatiques et à la démultiplication poussée de la direction. La tenue de route de la D Super demeure un modèle du genre. Sur sol sec ou humide, sur chaussée lisse ou inégale, en ligne droite comme en courbe, la Citroën garde sa trajectoire et son assise ; on peut seulement déplorer le coup de raquette qu'elle impose lors du passage sur un cassis prononcé ; ce défaut connu est propre à tous les modèles de la série D. Quoi qu'il en soit, la Citroën, à l'aise aussi sur la neige, apparaît légèrement supérieure à la Peugeot sur ce chapitre.

DIRECTION

La direction de la 504, très démultipliée, se révèle plus agréable que précise. On la trouve plaisante sur route, à toutes les allures, sauf en montagne, dans les épingles à cheveux serrées qui se succèdent parfois à un rythme soutenu. D'autre part, en circulation urbaine, la démultiplication généreuse ne permet pas toujours d'éviter un obstacle aussi rapidement qu'on le souhaiterait. En revanche, cette caractéristique se révèle agréable dans les manœuvres de stationnement car elle limite l'effort imposé alors aux conducteurs et aux conduc-

trices ; ces dernières se montrent sensibles à ce détail. De son côté, la Citroën propose une direction précise, mais très dure à manœuvrer. En effet, l'avant de la voiture est lourdement chargé. En ville, le handicap se révèle particulièrement désagréable lorsqu'il s'agit de se garer. La situation se modifie totalement si l'on choisit, contre supplément, la direction assistée. La D Super devient alors très maniable et peu fatigante. Dans la pratique, la plupart des acheteurs de cette voiture n'hésitent pas à se rallier à cette option.

FREINAGE

Rappelons que la 504 dispose de quatre disques, la D Super de deux disques à l'avant et de deux tambours à l'arrière. L'assistance est montée en série sur ces deux modèles, comme d'ailleurs sur toutes les voitures participant à notre Coupe d'Europe ; celles-ci sont soumises de notre part à un essai effectué à 80 km/h, avec une pression de 15 kg sur la pédale. Exceptionnellement, dans le cas de la D Super, nous n'avons appliqué qu'une pression de 10 kg, compte tenu de l'assistance très puissante dont elle bénéficie ; avec une pression de 15 kg, nous aurions bloqué les roues. Dans ces conditions, nous avons relevé une décélération moyenne de 6 m/s² avec la 504 et de 6,1 m/s² avec la D Super. La moyenne des distances d'arrêt a donné les résultats suivants :

26,50 m pour la Peugeot et 26,10 m pour la Citroën. Rappelons que ces distances de freinage ne présentent pas un caractère de rigueur mathématique, car elles dépendent de plusieurs facteurs, parmi lesquels les conditions d'adhérence du revêtement à l'endroit précis de la mesure. Néanmoins, les chiffres ci-dessus permettent de dire que les deux voitures présentent des qualités très voisines et satisfaisantes. Ajoutons que, dans le cas de la D Super, l'assistance énergique et la faible course de la pédale exigent un certain entraînement de la part du conducteur qui doit, naturellement, éviter de bloquer les roues. Précisons enfin que la mise en efficacité des freins est plus rapide (0,55 seconde) dans le cas de la 504, que dans celui de la D Super (0,80 seconde).

VISIBILITÉ - PHARES

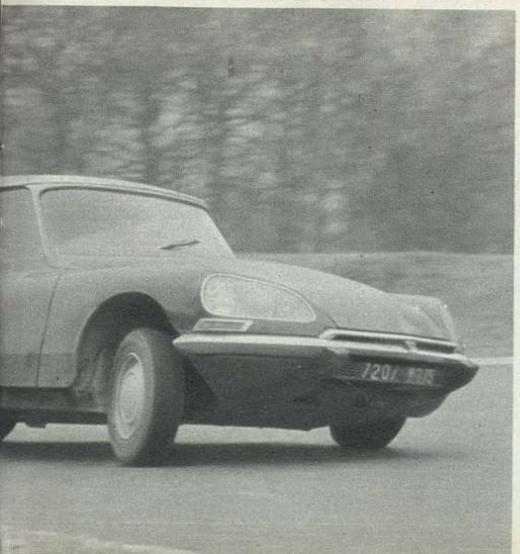
Un coup d'œil sur le document ci-contre montre, qu'en largeur, la D Super procure un champ plus étendu que la 504. On notera en particulier la minceur des montants du pare-brise sur la Citroën. Vers l'avant, en revanche, le long capot de la D Super constitue un handi-

cap. Vers l'arrière, la visibilité est mauvaise sur la Citroën ; l'assiette se modifie sans cesse, la lunette est petite, inclinée. Les phares directionnels sont appréciés sur la D Super et souvent adoptés, contre supplément. Les phares à iode de la 504 donnent satisfaction.

**LÉGER AVANTAGE
A LA CITROËN**



M. CITROËN : 26,10 M.



LA SÉCURITÉ

COUPE D'EUROPE



CONTENANCE DU COFFRE : PEUGEOT 451 dm³

SUSPENSION

Les roues arrière indépendantes, très bien étudiées, de la 504, procurent un confort appréciable et les pneus généreux absorbent bien les petites inégalités. Cette suspension classique est fort réussie. Néanmoins, elle ne peut procurer le moelleux qu'offre la D Super, comme toutes les Citroën pourvues d'une suspension hydropneumatique.

HABITABILITE

L'accessibilité est bonne sur les deux voitures. Il en est de même de l'habitabilité en largeur. Dans le sens de la longueur, le conducteur de la 504, s'il est de taille élevée, peut souffrir de ne pouvoir reculer son siège comme il le souhaiterait. A l'arrière, la Peugeot offre un volume convenable, alors que la Citroën réserve aux passagers un

emplacement exceptionnel ; ils pourraient presque croiser les jambes. La position au volant est agréable sur la Peugeot et réglable grâce aux rampes à inclinaison variable sur lesquelles glissent les sièges. Sur la Citroën, on se trouve très assis au volant, et l'on appuie sur les pédales presque de haut en bas. Dans le domaine de la maniabilité, il faut noter que le rayon de braquage de la 504 mesure 5,20 m contre 5,80 m pour celui de la DS très longue ; sa direction se révèle dure lorsqu'elle ne bénéficie pas de l'assistance.

SIÈGES

Sur la 504, on trouve des sièges avant bien dessinés, enveloppants, maintenant bien le conducteur dans les virages. Les appuie-tête incorporés aux dossiers rendraient des services s'ils se trouvaient placés

moins en arrière ou s'ils étaient réglables vers l'avant. A l'arrière, la banquette est bien rembourrée et l'inclinaison du dossier est appréciée des passagers ; l'accoudoir présente une largeur peu commune. Sur la D Super, le moelleux des sièges mérite des compliments, mais en dépit des progrès qu'ils ont accompli, les sièges avant laissent, en virages, le conducteur naviguer de gauche à droite. A l'arrière, la banquette offre un grand confort, l'accoudoir est bien disposé, le dossier bien incliné, la garde au toit largement suffisante.

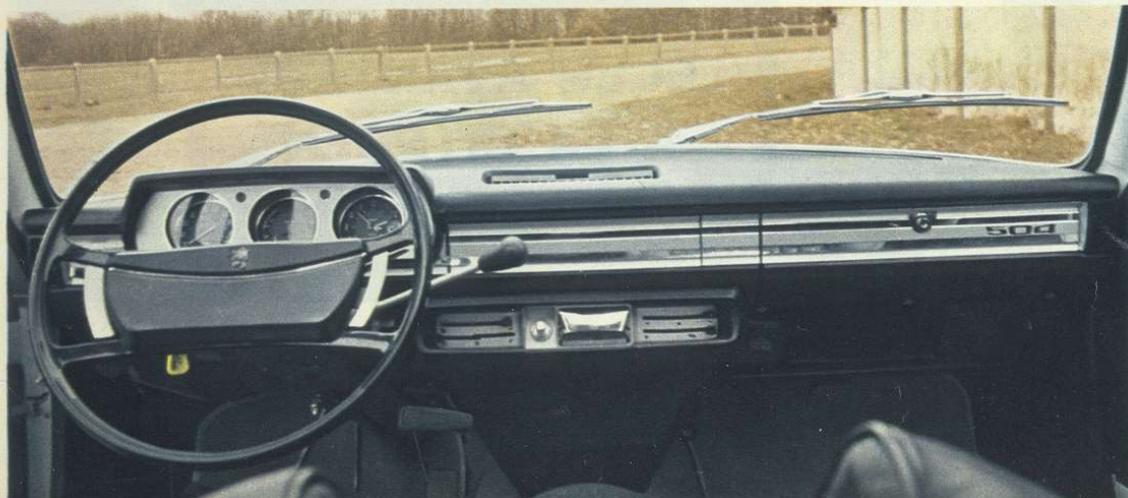
CLIMATISATION

Sur les deux voitures, les quatre glaces s'effacent totalement dans les portières à l'aide de manivelles assez dures ; à l'arrière, la 504 possède des déflecteurs fixes. Le toit ouvrant, livré contre supplément, est

très répandu sur les Peugeot. Les deux aérateurs centraux de la 504, les deux aérateurs latéraux de la D Super, orientables les uns et les autres, donnent de l'air frais. Le chauffage est, dans les deux cas, satisfaisant. La D Super dispose d'une sortie d'air chaud à l'arrière.

BRUIT

En cette matière, l'inégalité est frappante. Le moteur de la 504 tourne sans bruit ; la boîte est moins discrète ; le toit ouvrant siffle souvent, même lorsqu'il est fermé. Mais tout cela paraît dérisoire en comparaison du bruit qu'émet, à tous les régimes, le groupe de la D Super. Le niveau sonore est tel qu'il rend la conversation malaisée et qu'il pèse, à la longue, sur les nerfs du conducteur. Cette caractéristique marque la Citroën de façon déplaisante.



3. AGRÈMENT

COUPE D'EUROPE



CITROËN 432 dm3

BOITE DE VITESSES

Si la douceur de fonctionnement de la boîte, commandée au volant, se révèle satisfaisante sur la 504, le passage en première et en marche arrière s'accompagne parfois de craquements. La D Super dispose d'une boîte mécanique, avec levier au volant à grand débattement ; le passage des rapports est moyen.

EQUIPEMENT

Voir le tableau ci-contre. Rappelons que la D Super est le seul modèle de cette catégorie dont les clignotants ne reviennent pas automatiquement après usage.

COFFRE

Dans le coffre de la 504, nous avons pu loger des valises représentant un volume de 451 dm3, alors que celui de la D Super abrite

432 dm3. La roue de secours de la Peugeot se trouve sous le plancher du coffre, alors que celle de la Citroën prend place à l'avant, sous le capot où l'on trouve également des outils et un emplacement prévu pour un bidon d'huile.

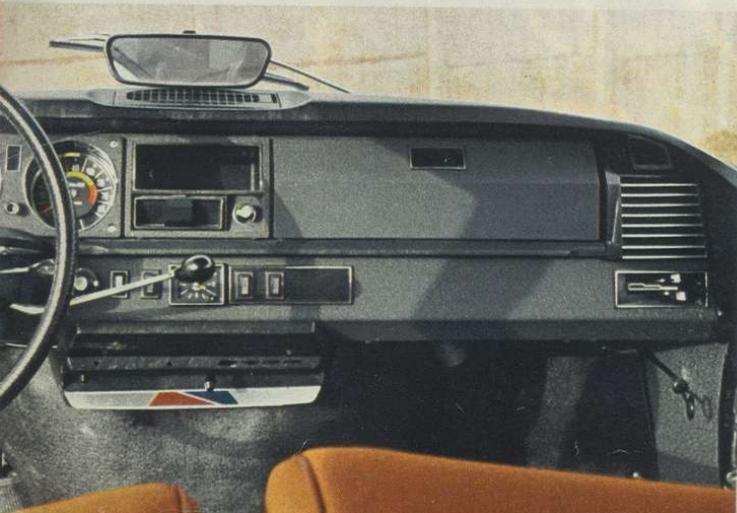
ESTHETIQUE

L'avant de la 504 plaît, alors que la bosse de l'arrière est plus discutée. La silhouette de la D Super est un peu démodée, mais on ne lui donnerait pas ses quinze ans d'âge.

BILAN D'ENSEMBLE

Malgré sa suspension exceptionnelle (alors que celle de la 504 est très bonne), la D Super s'incline de peu dans cette reprise : le bruit de son moteur, lancinant à tous les régimes, n'est plus acceptable en 1971.

INSTRUMENTS	PEUGEOT 504	CITROEN D SUPER
Compte-tours	Non	Oui
Totalisateur partiel	Oui	Oui
Température eau	Oui (zones)	Voyant
Température huile	Non	Non
Pression huile	Voyant	Voyant
Jauge à essence	Graduée en quarts	Graduée en demis
Témoin mini essence	Non	Non
Etat de charge	Voltmètre	Voyant
Montre	Oui	Oui
Starter	Automatique	Tirette, pas de voyant
Rhéostat tableau	Oui	Oui
Essuie-glace	2 vitesses	2 vitesses
Lave-glace	Electrique, couplé	électrique, couplé
Frein à main	Voyant	Pas de voyant
Appel lumineux	Feux route	Feux route
Avertisseurs	Sur branche volant	Commodo sous volant
Rétro jour et nuit	Oui	Oui
Lunette AR chauffante	Non	Oui (option)

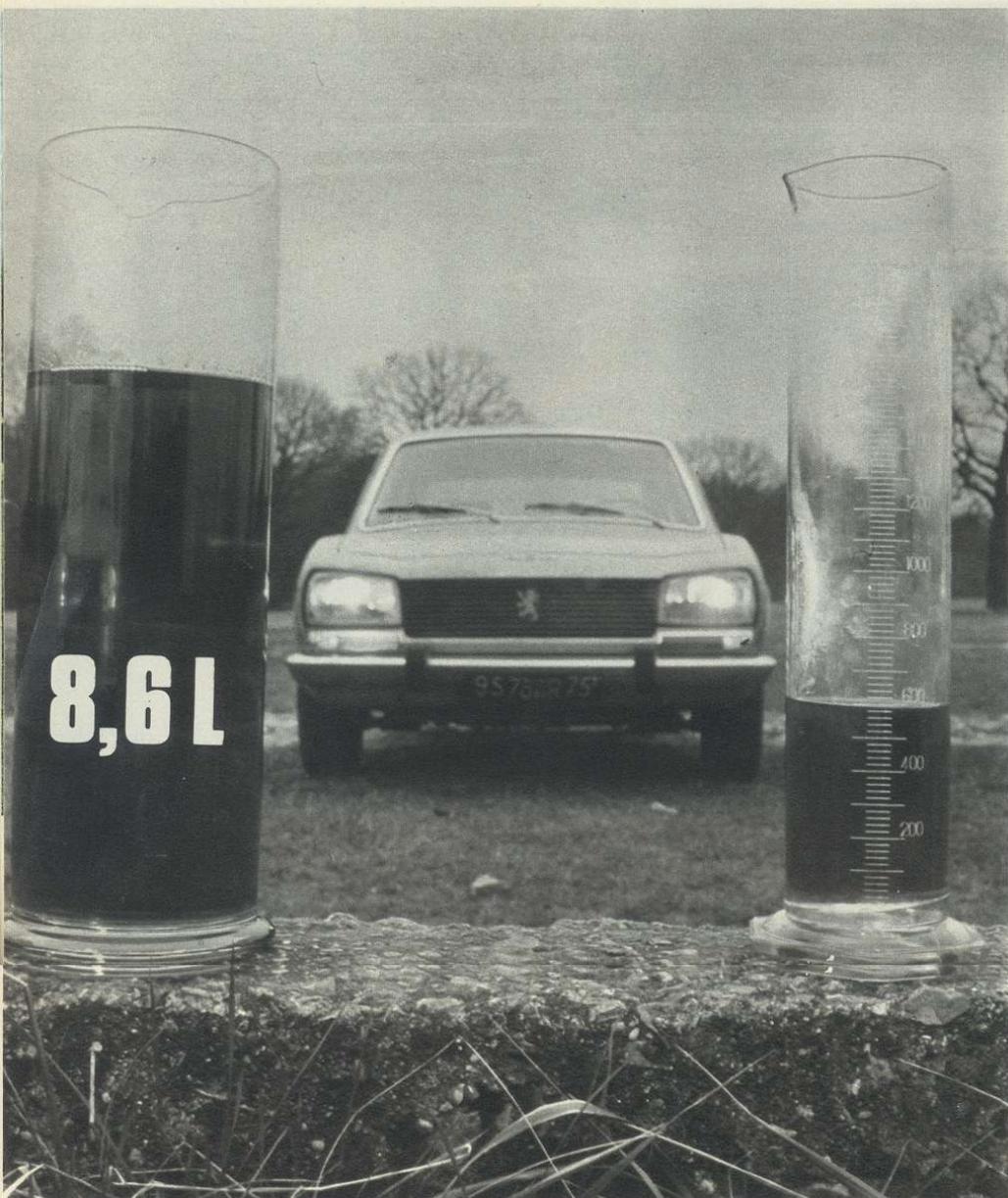


**LÉGER AVANTAGE
A LA PEUGEOT**

Suite page 64.

3. AGREMENT

COUPE D'EUROPE

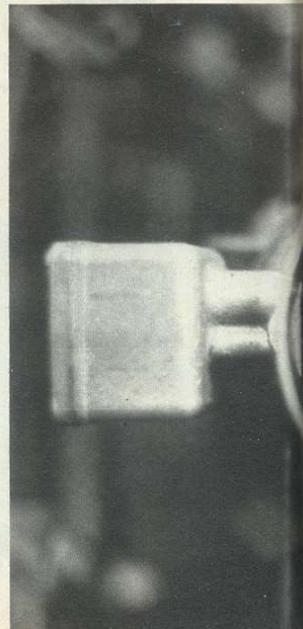
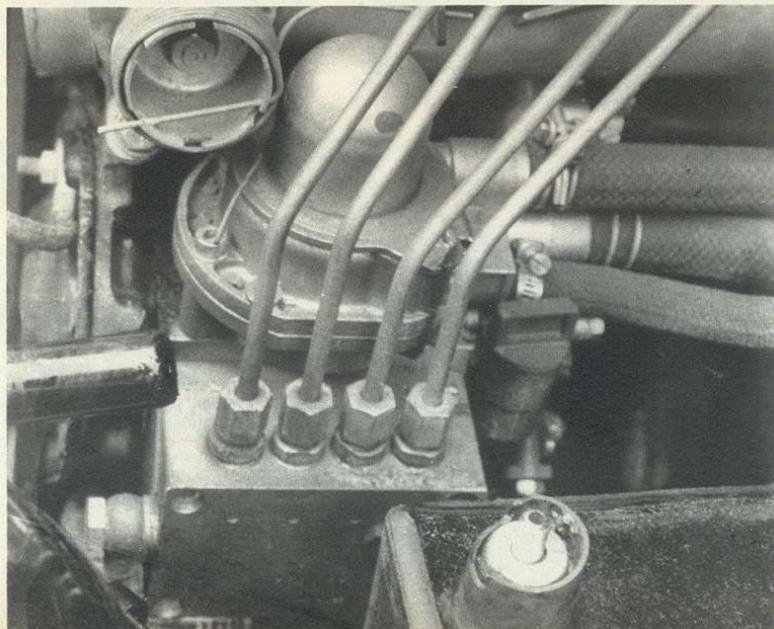


CONSOMMATION : PEUGEOT 8,6 L

CITROËN 8,75 L

Ci-dessus :
A 74 km/h de moyenne,
sur le circuit routier,
l'écart de consommation
est faible.

Ci-contre :
la pompe à injection
et le carburateur
double-corps.



4. BUDGET

voici tout d'abord des éléments d'appréciation se rapportant à l'achat, l'entretien, la réparation, l'assurance, des deux voitures confrontées aujourd'hui :

ACHAT

PEUGEOT 504

Prix 17 310 F

Clefs en main, livraison, carte grise, vignette) 18 257,67 F

Options :

Toit ouvrant 250 F
Intérieur cuir 1 300 F
Boîte automatique 1 900 F

D SUPER

Prix 16 992 F

Clefs en main (livraison, carte grise, vignette) 17 949 F

Options :

Direction assistée 516 F
Boîte 5 vitesses 300 F
Phares code iode, commande direction, phares secondaires, commande dynamique phares principaux 356 F
(Ces trois options sont les principales, il en existe de nombreuses autres.)

ENTRETIEN

Espacement des vidanges :

PEUGEOT 504 5 000 km
CITROEN D SUPER 5 000 km

Contenance du carter :

PEUGEOT 504 4 litres
CITROEN D SUPER 4,5 litres

Remplacement des plaquettes de frein AV. :

PEUGEOT 504 1 jeu : 59,14 F
CITROEN D SUPER 1 jeu : 141,40 F

Pneumatiques :

PEUGEOT 504, enveloppe 175 x 14 — 157 F
CITROEN D SUPER :
AV. 180 x 380 149 F
AR. 155 x 380 125 F

Echange standard du moteur :

PEUGEOT 504 1 500,60 F
CITROEN D SUPER 1 881,90 F

REPARATION

Aile AV. :

PEUGEOT 504 86,86 F
CITROEN D SUPER 180,87 F

Pare-cncos :

PEUGEOT 504 203,09 F
CITROEN D SUPER 412,51 F

Bloc optique :

PEUGEOT 504 156,37 F
CITROEN D SUPER 100,18 F
— carénage plastique 65,96 F

Pare-brise en verre trempé :

PEUGEOT 504 152,91 F
CITROEN D SUPER 285,59 F

ASSURANCE

Chacune des deux voitures en présence est considérée comme dotée d'une police correspondant aux caractéristiques que voici :
Lieu de garage : Paris, Lyon, Marseille.
Utilisation : Affaires - Commerce.
Risques couverts : Tiers illimité, vol, incendie, assurance forfaitaire passagers.

Selon ces normes, le coût annuel est identique dans les deux cas : 1 620 F pour la Peugeot comme pour la Citroën.

CONSOMMATION

A la même allure de 74 km/h de moyenne, un même pilote a couvert le circuit routier de Montlhéry avec les deux concurrentes. Les conditions atmosphériques demeuraient identiques pour les deux essais. Les éprouvettes graduées que l'on peut voir ci-contre, matérialisent les exigences des deux rivales. Les consommations mesurées dans ces conditions se sont révélées extrêmement voisines : 8,60 litres aux 100 pour la Peugeot et 8,75 litres aux 100 pour la Citroën.

REVENTE

La tenue d'un modèle sur le marché de l'occasion est un élément qu'il ne faut jamais perdre de vue lorsque l'on examine un budget automobile. D'une façon générale, les Citroën de la série D se déprécient assez vite et sont peu recherchées en seconde main en dehors du réseau de la marque. La 504 à injection se comporte convenablement à la revente, un peu mieux même que la 504 à carburateur (ce qui n'était pas le cas pour les 404).

BILAN D'ENSEMBLE

Un examen attentif de la documentation ci-dessus fait apparaître les conclusions suivantes : la 504 est un peu plus coûteuse à l'achat, mais elle se revend mieux. La consommation ne départage pas les concurrentes, pas plus que le coût de l'assurance. En revanche, le prix des pièces détachées est sensiblement plus élevé dans le cas de la Citroën Super. La 504 manifeste donc une légère supériorité en matière de budget.

**LÉGER AVANTAGE
A LA PEUGEOT**

Suite
page 69

COUPE D'EUROPE

Au terme des quatre séquences qui ont vu s'affronter 504 et D Super, la situation respective des deux concurrents apparait. La Peugeot l'emporte trois fois sur quatre comme nous le rappelons ici, et elle gagne.

PERFORMANCES

Net avantage à la Peugeot

SÉCURITÉ

Léger avantage à la Citroën

AGRÉMENT

Léger avantage à la Peugeot

BUDGET

Léger avantage à la Peugeot

LA PEUGEOT 504 GAGNE LA SECONDE RENCONTRE

Si la première rencontre de la Coupe d'Europe parue dans notre dernier numéro a suscité partout un grand intérêt, on peut dire que la confrontation Peugeot-Citroën annoncée à cette occasion a provoqué une curiosité exceptionnelle. De nombreux lecteurs, impatients d'en connaître les résultats, nous ont téléphoné ou nous ont écrit pour obtenir de notre part quelques indications anticipées sur le déroulement des séquences et sur l'issue du combat. Il va sans dire, et chacun l'a compris, que nous nous sommes refusés à la moindre indiscretion. Tous nos lecteurs ont maintenant devant les yeux, dans les mêmes conditions, le document attendu.

Tout concorde, il est vrai, pour faire de cette seconde rencontre un des sommets de la Coupe. Ainsi sur le plan affectif on note que les deux marques qui s'étaient quelque temps rapprochées dans le passé, s'opposent maintenant avec âpreté ; le récent lancement de la GS, rivale de la 204, a encore avivé la concurrence existant entre les deux firmes. Sur le plan technique, tous ceux qui s'intéressent à l'automobile goûtent la comparaison entre une traction avant et une voiture à transmission classique. Ajoutons que, du point de vue commercial, les deux modèles occupent une position à peu près équilibrée. En 1970 il s'est vendu en France environ 60 000 exemplaires de la 504 et autant de série D. Dans ce total sont naturellement comprises les deux versions de la Peugeot et les nombreuses variantes de la 11/12 CV Citroën. Aujourd'hui, la comparaison ne porte naturellement que sur deux modèles bien définis : 504 à injection et D Super. Mais il nous a paru intéressant de rappeler la situation des deux constructeurs en ce qui concerne leurs voitures de haut de gamme.



La Peugeot l'emporte donc et ce résultat peindra sans doute bien des fanatiques du Quai de Javel. Ceux-ci portent à leur Citroën une telle vénération qu'ils ne la voient pas vieillir. Et pourtant... Les qualités des DS, que nous avons soulignées au cours de ces séquences, ne peuvent faire oublier leurs faiblesses bien naturelles si l'on considère que la première d'entre elles a fait son apparition il y a plus de quinze ans. Malgré cette ancienneté, très pesante pour tout véhicule, la Citroën garde en matière de tenue de route une position dominante ; la sécurité qu'elle procure apparait exceptionnelle, même si — mais ce facteur peut difficilement être mesuré — elle entraîne parfois son conducteur aux limites de ses possibilités, voire un peu au-delà. Le confort qu'elle procure, sa suspension, son volume habitable ont peu d'équivalent. Cependant malgré la cure de rajeunissement dont a bénéficié

la D Super dans sa mécanique comme sur d'autres points, la voiture accuse son âge. Elle se révèle en particulier bruyante à toutes les allures, ce qui semble de moins en moins admissible. Le propriétaire de la Citroën se montre en général peu conscient de ce défaut majeur, mais quiconque prend le volant d'une D Super après avoir conduit une voiture moderne bien insonorisée souffre de cette faiblesse qui le frappe dès les premières minutes.

Ajoutons que ce moteur ancien et bruyant ne donne plus ce qu'on attend de lui. Si les cylindrées des deux rivales sont à peu près identiques, leurs possibilités diffèrent sensiblement : dix kilomètres/heure d'écart en vitesse de pointe, c'est beaucoup. Et si la Peugeot, plus rapide, n'offre pas le même moelleux sur toutes les surfaces, il reste que sa suspension classique est très réussie. La 504 est un modèle sérieux, bien conçu, qui ne fait pas d'étincelles, qui n'offre pas une séduction irrésistible, mais qui donne satisfaction sans présenter beaucoup de défauts. Sa direction apparait comme son point le plus faible ; elle est même irritante aux yeux de certains.

Sur le plan matériel, la D Super impose à l'acheteur la dépense correspondant aux options que, dans la pratique, il accepte presque toujours. D'autre part, sur le marché de l'occasion ce modèle pâtit d'une revente assez difficile. Les possesseurs de grande routière ne sont pas, eux non plus, insensibles à de telles considérations.

En 1955 la DS affichait une avance considérable sur ses rivales. En dépit des améliorations dont elle a bénéficié elle ne peut plus se prévaloir, aujourd'hui, du même avantage.

Les confrontations de la Coupe d'Europe ont été organisées et analysées par Gilles GUERITHAULT, Didier CHARVET, Bernard CARAT et Robert SEJOURNE.

PROCHAINE CONFRONTATION : CHRYSLER 180 – FORD TAUNUS 2000