

Peugeot - presse

ÉDITION
SPÉCIALE
504

PUBLICATION DU SERVICE D'INFORMATION PEUGEOT ■ 75, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS (16^e) ■ OCTOBRE 1968

CE QU'EN PENSE LA PRESSE

Une nouvelle voiture française est née. La Peugeot 504 a été présentée à la presse spécialisée qui l'a essayée sur route. Voici quelques articles ou extraits d'articles qui expriment le premier jugement des journalistes. Nous leur laissons volontiers la parole.

Avec Jean-Pierre Beltoise la nouvelle 504 Peugeot a passé son examen sans contestation

MENTION : TRÈS BIEN

UNE nouvelle et très bonne voiture française arrive aujourd'hui même sur le marché. C'est la 504 Peugeot. On en a entendu parler depuis longtemps. Quelques-uns la connaissent de vue par des photographies, mais elle va apparaître maintenant sur la route.

Pour essayer cette 504 en ses deux versions, l'une à carburateur, l'autre à injection, j'ai eu le plaisir de faire équipe avec Jean-Pierre Beltoise.

La première impression, dans cette berline à 4 portes, 4-5 places (le constructeur annonce 5-6 places), est de grand confort et de bien-être. Cette remarque s'applique aux éternels sacrifiés des places arrières qui deviennent dans la 504 — sauf évidemment si l'on s'appelle Charles de Gaulle ou Pierre Marcilhacy — des passagers à part entière. Confort et bien-être dans une voiture ne sont pas des qualités en elles-mêmes : elles naissent de l'harmonie d'un ensemble.

Mais, toujours à partir du confort et du bien-être, on peut aussi parler du dessin des sièges, en progrès par rapport à ce que nous connaissons en série et même en luxe, du réglage possible du dossier avant au point exact désiré, de la vue bonne tous azimuts, de la docilité d'un moteur qui transmet avec souplesse et nervosité son impulsion aux roues arrière, notamment par l'intermédiaire d'une boîte de vitesses exactement adaptée.

Dans ce concert d'éloges, le freinage joue sa partition à point nommé, la direction également, et la tenue de route, avec tout ce que cela implique, en particulier les pneus Michelin XAS qui réussissent ici à merveille. On dira que je suis excessif dans l'enthousiasme ; c'est peut-être vrai, mais je constate que tout ce que Jean-Pierre Beltoise et un autre de mes confrères, qui participait à ces essais, ont trouvé comme critique péjorative, c'est l'aspect et la qualité du tissu de revêtement intérieur du pavillon. Pour moi, c'est la voiture vue de l'arrière qui ne me plaît pas trop avec le dessin de ses feux.

Mais vraiment, je serais très étonné que la 504 ne connaisse pas une grande réussite, au prix qui est le sien actuellement.

Didier MERLIN — LE FIGARO

PEUGEOT 504 : C'EST LA CLASSE INTERNATIONALE !

C'est un événement sous le signe du lion : quelle que soit la forme ou la philosophie de la voiture, quatre roues indépendantes, un pont suspendu — et de surcroît un pont hypoïde — sont de nature à marquer une date dans l'histoire de Peugeot.

Ainsi donc, la 504 est née. C'est une voiture noble, ne serait-ce que par sa classe de cylindrée : 1800 cm³.

Ajoutons à cela qu'elle a justement des raisons de préférence, qu'elle peut même espérer un champ d'action qui dépasse largement le cadre de nos frontières, et nous touchons du doigt les raisons de notre satisfaction après l'essai de la nouvelle Peugeot.

D'abord, c'est une 1800, plus exactement une 1796 cm³.



AU VOLANT DE LA PEUGEOT 504

Alain BERTAUT — ACTION
AUTOMOBILE

L'équipement est très complet mais nous regrettons que les instruments soient groupés devant le conducteur d'une façon identique à celle de la 404 (trois cadrans). Notons qu'un témoin lumineux sert d'indicateur d'usure des plaquettes de freins AV et de niveau du liquide de frein. La climatisation a fait l'objet de soins attentifs.

Les sièges sont bien dessinés, bien galbés, bien garnis. Les dossiers AV sont complétés par un appui-tête réglable en hauteur. Sièges naturellement réglables en distance et en inclinaison.

Nous avons essayé les deux modèles (carburateur et injection).

Un progrès très substantiel est enregistré en matière de silence de fonctionnement, surtout avec le modèle à injection (à l'exception des remous d'air dès que l'on entrouvre les glaces), en matière de ventilation, comme en ce qui concerne le confort général.

par Jean BERNARDET — L'EQUIPE

Le nouveau moteur reste supercarré, mais de peu. Sa puissance à 5500 tr/mn est de 87 ch pour le moteur à carburateur et de 103 ch avec le moteur à injection.

Quant au couple maximum, il est de 13,7 et 14 mkg à 3000 tr/mn. Le couple, ne l'oublions pas, est l'élément essentiel d'agrément. C'est lui qui conditionne la faculté de reprise, c'est lui qui évite, le cas échéant, de repasser à un rapport inférieur. Plus la valeur maximale est à une valeur basse du régime, plus la voiture aura la faculté de reprendre facilement.

L'embrayage qui sert ce moteur est à diaphragme et à commande hydraulique :

il a 213 mm de diamètre et est équipé d'une butée à billes.

Elle tient la cadence

Au volant de la 504 deux choses frappent immédiatement. C'est d'abord l'absence de vibrations et le silence. C'est ensuite une impression de lourdeur au démarrage. Tout change quand on roule ; lorsque la voiture a pris sa cadence, elle y reste très facilement. La tenue de la voiture est telle que l'on passe très vite partout. Elle s'accroche, elle vire magnifiquement. Mais, pour une 1800, les périodes de remise en vitesse sont longues.

Peugeot annonce pour son modèle à carburateur une vitesse de pointe de 156 km/h, un 400 mètres départ arrêté en 19"3, un kilomètre départ arrêté en 36"4.

Pour le moteur à injection, la vitesse passe à 168 km/h, les 400 m à 18"1, les 1000 m à 34"2.

Dans le court essai que nous avons pu faire, sur des voitures qui ne totalisaient pas beaucoup de kilomètres, nous avons noté sur les intermédiaires 50, 95, 135 km/h pour les 1^{re}, 2^e et 3^e vitesses de la voiture à carburateur, tandis que celle à injection accepte de monter un peu plus haut, soit : 60, 105 et 145 km/h.

Pour les temps de dépassement, que nous chiffrons en mesurant le temps qu'il faut pour aller de 80 à 100 et de 80 à 120, le modèle à carburateur demande respectivement 5 à 11 seconde, tandis que le modèle à injection se contente de 3"7 et 10"5.

Pour la souplesse, c'est-à-dire de 30 à 100 sur la quatrième, sensiblement même comportement des deux modèles avec un temps de 25 secondes.

Confort raffiné

Bien qu'elle soit des plus démultipliées, avec quatre tours et demi de butée à butée, la direction de la 504 reste ferme. C'est beaucoup mieux que la 404, mais c'est moins agréable que d'autres voitures concurrentes.

Mais un sentiment domine, qui est celui d'une très bonne finition, d'un confort raffiné. La voiture est douce, silencieuse, elle glisse et surtout accepte d'être manipulée sportivement si le besoin s'en fait sentir. Mais ce n'est pas son destin. Elle se veut sérieuse et tout, dans son aménagement, confirme cette philosophie.

Une innovation, c'est de construction, les appuis-tête escamotables dans les sièges. Leur fonctionnement est facile, simple, sans mécanique. Ce sont eux qui participent le plus à la notion de confort.

Les freins sont corrects, normaux pour ce genre de voiture. Nous avons tiré pas mal sur la voiture et, s'ils émettaient une odeur de brûlé, leur efficacité ne s'en trouvait pas affectée.

Résumons-nous. Peugeot dote le parc français d'un modèle de classe internationale. Nous dirons mieux : la 504 risque de perturber bien des positions acquises, jusques et y compris celle d'une voiture comme l'Alfa Romeo 1750. Lorsque nous avons essayé ce modèle, nous avons noté le sentiment de limite apporté par sa suspension arrière.

Avec la 504, dans les mêmes conditions, on reste absolument détendu. La suspension de la 504 est une réussite. Bien sûr, elle n'a pas toutes les qualités d'une suspension comme celle de la DS, mais elle s'en approche très près et à bien meilleur compte.

Le handicap de la 504 est son poids, qui annule ce que l'accroissement de cylindrée peut apporter en puissance. Elle dépasse les 1200 kg à vide en ordre de marche. Chez Peugeot, on mise plus sur la longévité que sur la performance pure instantanée. Mais c'est à la longue que cette politique est payante.

Pour nous, la 504 est une nouvelle génération de voitures chez Peugeot. Elle aura maintenant à évoluer en conservant ses avantages acquis et en gagnant un peu de nerf...

Mais, au départ, c'est déjà une très belle voiture !

REVUE AUTOMOBILE — SUISSE

Ce lancement de la nouvelle Peugeot 504, précisons-le d'emblée, ne change que fort peu de chose au programme de construction de Sochaux qui conserve ses gammes 204 et 404. Il s'agit donc d'un élargissement vers le haut rendu possible par la disparition des anciennes 403, abandonnées dès 1967.

Nous avons eu l'occasion de parcourir quelques centaines de kilomètres au volant des nouvelles 504 à carburateur et injection en terrains très variés ; on se sent immédiatement à l'aise et d'autant plus heureux d'avoir à aborder un véritable secteur routier. Pas de problème sur l'autoroute. On sait ce que l'on peut attendre d'un moteur de cette cylindrée, il tient ses promesses, même au-delà, tant le trajet se déroule dans de bonnes conditions de confort.

Le retour à Paris, à vitesse élevée, vient nous confirmer quelques opinions premières : le freinage est excellent de par son efficacité et sa progressivité, la douceur de marche absolument remarquable et l'on peut féliciter le constructeur du silence de marche de sa mécanique.

En effet, l'allongement de l'empattement et la nouvelle suspension sont remarquablement efficaces dans ce domaine comme dans celui de la tenue de route qui, autant que nous avons pu juger, donne une excellente impression de sécurité.

La fidélité en trajectoire est aussi supérieure, et l'insensibilité au vent latéral mérite d'être soulignée.

Une grande routière de conception classique aux réelles qualités de confort et de sécurité

AUJOURD'HUI 12 septembre, la Peugeot 504 fait son entrée sur le marché de l'automobile.

Pour les journalistes, le premier contact avec la « 504 » a eu lieu la semaine dernière. La question que l'on se pose en regardant la nouvelle Peugeot est : à qui ressemble-t-elle ? Comme pour tout nouveau-né, on lui trouve un air de famille avec telle sœur ou telle cousine proche ou éloignée, sans que tout le monde d'ailleurs soit du même avis. En définitive, on admet qu'elle est très européenne, qu'elle est très bien proportionnée et que son visage notamment est assez réussi. Attendue depuis longtemps, elle devrait être très remarquée et remporter rapidement un vif succès.

★

La Peugeot 504 est en fait une grande routière, confortable, sûre et spacieuse. Elle peut transporter aisément 5, voire 6 personnes. Les sièges avant, munis d'appuie-tête incorporés, sont bien dessinés et maintiennent efficacement les passagers. La banquette arrière reçoit aisément trois grandes personnes.

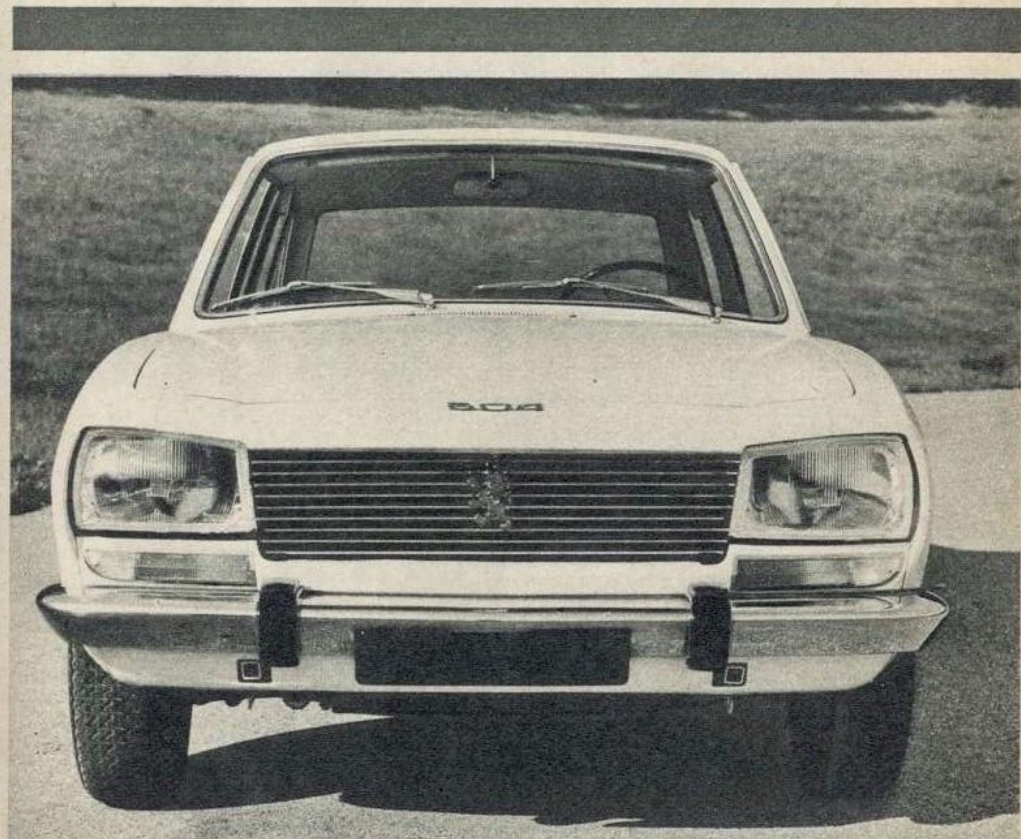
Dès la prise en main, on constate que la Peugeot « 504 » est très maniable et douce à conduire. La suspension à quatre roues indépendantes est excellente et assure une très

bonne tenue de route quel que soit l'état de cette route. Les commandes et appareils de bord, d'une grande sobriété, sont groupés à bonne portée de la main ou des yeux du conducteur. Le volant, dit de sécurité, avec sa large plaque centrale antichoc, est moins heureux d'aspect, à notre avis.

Au cours d'une randonnée de 300 km, nous avons pu apprécier les qualités de chacun des moteurs 1800 cm³ proposés à la clientèle : à injection indirecte ou à carburateur. Ces moteurs « Super-carrés » (84 mm ou 81 mm et 8,35 : 1 de rapport volumétrique) ont la même conception et la même disposition (4 cylindres en ligne inclinés à 45°) que ceux de la 404. Ils comportent naturellement, l'un et l'autre, les mêmes pièces maîtresses, à l'exception de leur équipement de carburation et d'alimentation.

Le moteur KF6, à injection d'essence, développe 103 ch. SAE à 5600 t/m (90 ch. DIN ventilateur embrayé). Peugeot annonce, avec ce moteur, une vitesse de pointe de 168 km/h. Avec une voiture suffisamment rodée (2500 kilomètres), nous avons atteint 164 km/h chrono, ce qui est très prometteur. Ce moteur est conçu pour les routes à grande circulation et surtout les autoroutes, où il est plus efficace et plus économique que le moteur à carburateur.

ARGUS



De l'élégance et du tempérament

Cette voiture est facile à conduire, les vitesses passent bien (le levier est au volant et non au plancher, mais la « grille » est normale, le « H » habituel), elles sont bien étagées. Les performances (156 km-h avec carburateur, 168 km-h avec injection) excellentes, la nervosité — surtout avec l'injection — et le freinage (quatre freins à disques) sans reproche...

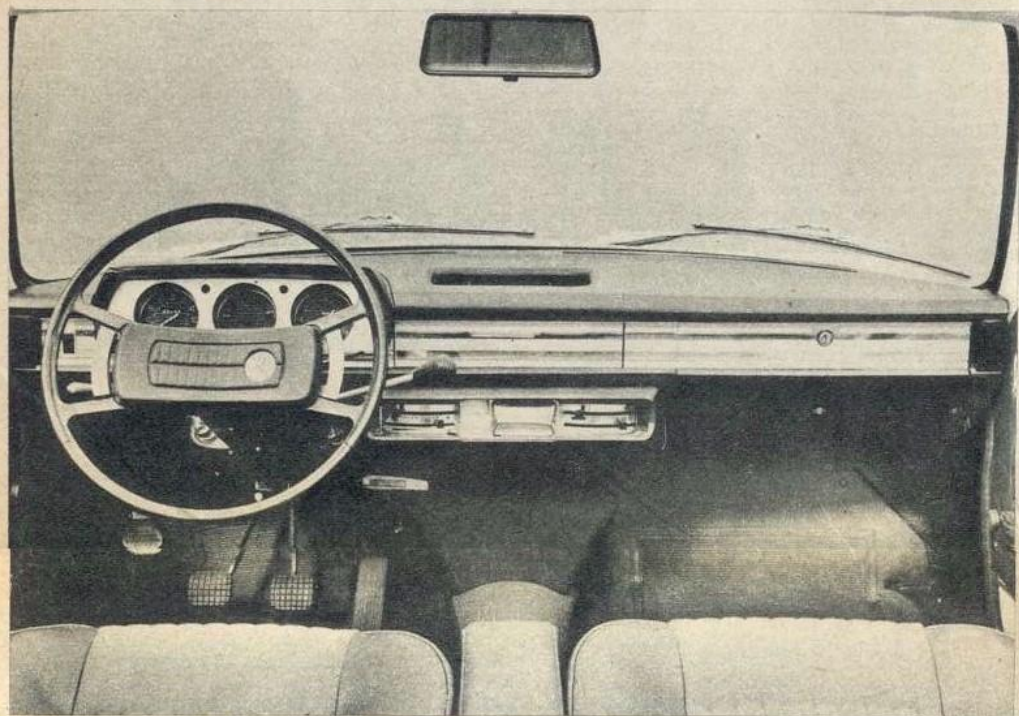
Un bon point particulier pour la tenue de route.

Mais la « 504 » est plus que robuste. Si

elle était femme, ce serait une fort jolie personne, bien tournée, élégante, avec du tempérament et du courage. Une bonne santé aussi.

En somme, une voiture d'avenir — très réussie — qui devrait permettre à Peugeot d'élargir — vers le haut — sa gamme de clientèle. C'est le but visé... Car les « peugeotistes » ne sont pas à convaincre. Ils achèteront les yeux fermés.

Eric de GOURTEL — PARIS-JOUR



Un petit palace ambulante qui tient bien la route

Dès les premiers kilomètres, deux qualités frappent le conducteur : le confort d'une part et la remarquable tenue de route d'autre part.

Elle s'inscrit docilement dans les courbes, se dérobant un peu de l'arrière à vive allure mais reprenant sa trajectoire à la première sollicitation. L'agrément de ce comportement est encore renforcé par une boîte de vitesse bien étagée et d'une commande facile.

Cette nouvelle génération de Peugeot est bien

armée pour affronter les marchés français et européens. Elle ne trahit pas la réputation de solidité que s'est faite la marque au fil de ses modèles. Plus que le brio, c'est sans doute ce que recherche la majorité des automobilistes.

Il ne fait aucun doute que la « 504 » est promise à une belle carrière. Cela d'autant plus que Peugeot n'a pas l'intention de se limiter aux deux versions qui viennent d'être présentées.

Michel LE PAIRE — PARIS-PRESSE

Le gros lion vise le standing

Voiture bourgeoise pour père de famille moderne, la 504, présentée officiellement jeudi, quinze jours avant le Salon, ne choquera pas les fidèles de Sochaux. Grande sœur de la 404, elle allie un conservatisme de bon aloi, sur le plan de la mécanique, de la carrosserie, dessinée par Pininfarina, au prestige de cylindrée (1796 cm³, 87 ch de puissance réelle, 10 CV fiscaux).

Ses caractéristiques rangent directement la 504 dans cette catégorie des voitures de standing.

L'EXPRESS

UN ATOUT SERIEUX

Aussi, au cours d'un bref essai de 300 kilomètres dont les difficultés consistaient au passage de quelques petites routes sinueuses de l'Orléanais, je n'ai pu que constater la bonne tenue de route de la 504. Et avec une suspension qui a bien résisté à des virages pris trop vite, et au franchissement de quelques mauvais chemins.

La 504 est plus brillante que la 404. Sur la route, elle est plus vive dans les dépassements. Elle atteint plus vite une vitesse maximale qui dépasse 160 à l'heure, et approche de 170 quand il s'agit du modèle à injection.

Fernand LEGOUGE — FRANCE-SOIR

Puissante et spacieuse sous un encombrement extérieur modéré

Installé au volant, les caractéristiques de la 504 qui m'ont le plus frappé — alors que je craignais que les dimensions du véhicule ne nuisent quelque peu à sa maniabilité, comme c'est le cas pour d'autres grandes routières — sont un encombrement extérieur modéré (4,49 mètres de long et 1,69 mètre de large) et un court rayon de braquage (5,20 mètres) qui contribuent à la facilité de la conduite.

Le silence assez exceptionnel que j'ai constaté rend, en outre, celle-ci très agréable.

Réalisant un équilibre parfait entre les performances et un confort idéal, puissante et maniable en même temps que spacieuse, la Peugeot 504 a devant elle une brillante carrière.

Raoul-A. BODINIER — LE PARISIEN

Disons tout de suite que la nouvelle voiture répond aux promesses du constructeur. Dès la première prise en main, elle se signale par une suspension qui lui donne une tenue de route très franche et absorbe les aspérités et autres déformations de la chaussée, et par un freinage efficace : deux qualités qui, sur la route, permettent de profiter pleinement d'excellentes performances.

D. CLAUD — LE MONDE

AU PROCHAIN SALON DE L'AUTO DE PARIS

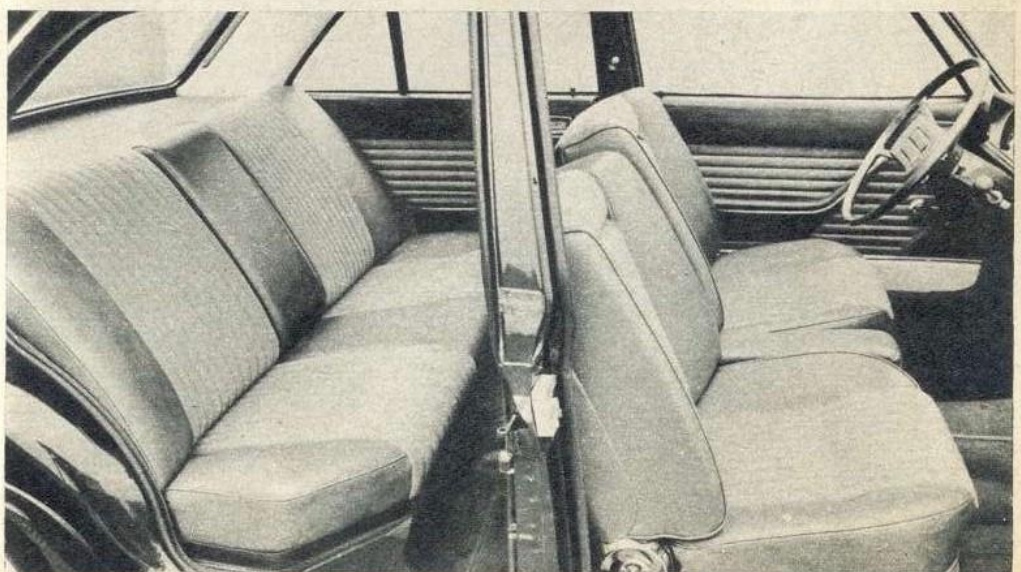
LA " PEUGEOT 504 " SERA L'UNE DES GRANDES VEGETTES DE LA PRODUCTION FRANÇAISE

André BLOCH — L'AURORE

Carrosserie élégante, spacieuse et compacte Niveau technique élevé

Élégante, la 504 l'est par ses formes bien proportionnées, arrondies, mais sans excès, ses grandes surfaces vitrées, sa calandre (dans le style de celle de la 204) à laquelle les phares s'incorporent harmonieusement, et par un arrière tronqué, qui lui donne même une note sportive. Pas de gadgets, mais beaucoup de place (sauf en hauteur, nous a-t-il semblé) et beaucoup de confort : les sièges sont confortables et bien dessinés, les dossiers des sièges avant possèdent même des appuie-tête réglables, la position du conducteur est correcte (bien meilleure que sur la 404), le capot plongeant et le vaste pare-brise permettent une excellente visibilité vers l'avant. Les instruments du tableau de bord, avec leurs cadrans circulaires à inscriptions blanc sur noir, sont lisibles et bien placés. L'équipement comprend encore un phare de recul, des phares à iode (sur la version à injection seulement).

TOURING SUISSE



300 km au volant

Comme vous le savez, la 504 Peugeot a fait son entrée officielle dans le monde cette semaine à Paris. Huit jours plus tôt, la firme de Sochaux nous avait aimablement conviés à en faire l'essai sur les routes de l'Île-de-France. Deux de nos collaborateurs, Richard Lor et Constantin Berman, nous représentaient au volant de la nouvelle voiture. Voici, rédigé par Constantin Berman, leur carnet de route.

La route était devenue plus sinueuse et le revêtement moins bon. C'est alors que nous fîmes s'exprimer vraiment la nouvelle voiture : la nouvelle suspension à roues indépendantes et à bras tirés a littéralement transformé cette Peugeot. La voiture s'accroche, ne se couche pas en virage, n'amorce aucun coup de raquette, même sur passage à niveau.

A l'arrivée au rendez-vous qui nous était fixé, nous primes une voiture à injection (103 ch) et Richard Lor passa au volant. Tout de suite, la différence de 16 CV apparut évidente. Je vis la troisième grimper à 140 et la quatrième à près de 175 compteur. Richard et moi eûmes alors la même impression : ce gain de puissance améliorerait encore la tenue de route jusqu'à la rendre parfaite.

— Tu as vu ? me dit Richard en désignant un témoin de sécurité de freinage contrôlant à la fois le niveau du liquide et l'usure des garnitures.

J'avais vu, mais j'étais tout entier à profiter de mon rôle de passager pour essayer les très astucieux appuis-tête escamotables dont sont équipés les deux modèles dans le but d'éviter le « coup du lapin » lors d'un choc se produisant à l'arrière. Une bonne, une très bonne idée.

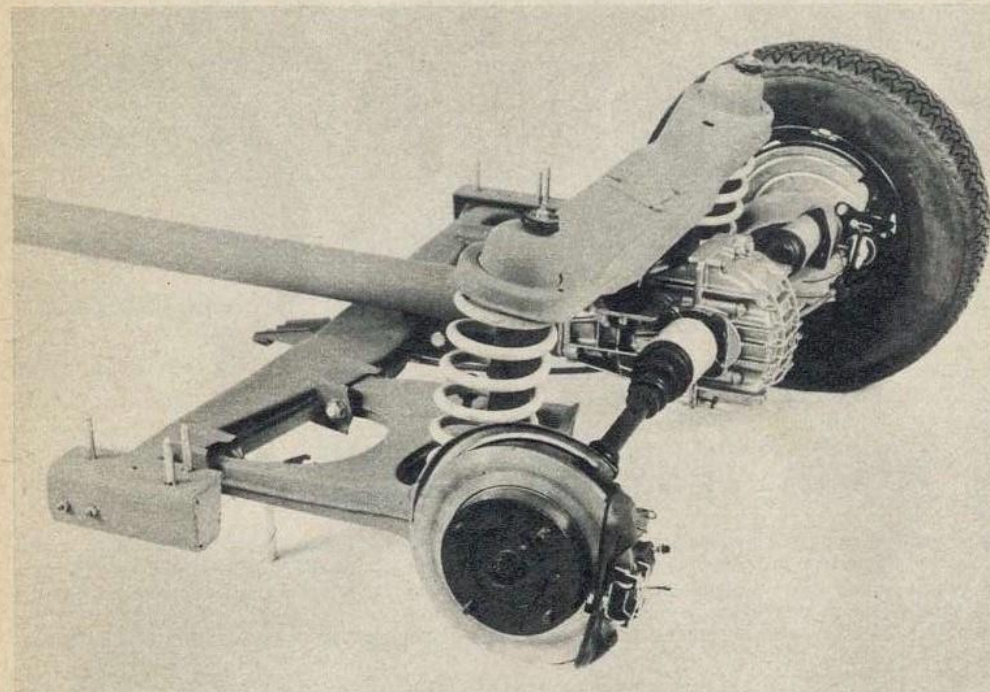
A notre retour à Paris, nous tirâmes la conclusion, Richard et moi, de cette journée d'essai longue de trois cents kilomètres : la 504 est incontestablement la voiture que Peugeot devait faire pour recueillir et satisfaire les 1.300.000 clients de la 404.

Constantin BERMAN
JOURNAL DU DIMANCHE

Quatre roues indépendantes

Le train arrière est guidé par roues tirées c'est-à-dire que chaque roue est tenue par un trapèze articulé sur une traverse liée au châssis. Cette traverse absorbe la poussée des roues motrices par l'intermédiaire de deux cales élastiques. Chaque bras de suspension est équipé de deux articulations élastiques maintenues sur la traverse par deux chapes disposées suivant un plan incliné, interdisant tout déplacement latéral. Dans le sens latéral les roues sont reliées au pont par deux demi-arbres qui ne sont sujets à aucun effort de suspension.

SPORT MOTEUR



LA SÉCURITÉ

Comme tous les constructeurs Peugeot a mis l'accent sur la sécurité dans sa nouvelle réalisation.

La carrosserie est constituée d'une partie centrale rigide constituant un habitacle indéformable même sous les chocs violents ceux-ci étant amortis par les parties avant et arrière ;

— Les sièges avant à dossiers inclinables sont munis d'un appui-tête télescopique et escamotable ;

— La planche de bord est constituée dans sa partie supérieure et inférieure de bandeaux en plastique souple ;

— les poignées de portières sont encastées dans des garnitures de portes rembourrées ;

LION D'OR POUR UNE GRANDE BOURGEOISE

par Edouard SEIDLER
L'EQUIPE

Il est des voitures dont on tombe amoureux dès les premières caresses du volant, les premiers frôlements de l'accélérateur, les premiers ronronnements du moteur. Le coup de foudre passé, on en choisit une autre.

Et puis, il y a celles que l'on épouse bourgeoisement. Celles qui, l'un n'empêchant pas l'autre, savent briller tout en déployant de solides et sérieuses vertus domestiques. Les bonnes compagnes de la route sont semblables en cela aux bourgeoises tout court, qu'elles soignent leur intérieur, veillent à leur tenue, et ne relâchent jamais imprudemment les cordons de la bourse.

La Peugeot 504, elle, est bien dans la lignée des débutantes de bonne famille. Une grande bourgeoise, plus précisément, à la fois séduisante, racée et raisonnable, qui apparaît en un temps où la rue aurait plutôt tendance à contester ce genre de personne.

Mais on est prêt à parier que cette bourgeoise-là ne sera guère contestée, et que le harcèlement fiscal réservé aux « grandes » n'aura pas raison de sa belle santé.

Lorsqu'il s'agira, dans quelques semaines, de désigner « la voiture de l'année », on voit mal quel autre engin de grande série (mis à part la Renault 16 TS et la BMW 2000 TI, qui auront contre elles d'être des extrapolations de modèles connus, voire couronnés précédemment) pourra disputer ce titre à la 504.

UNE voiture nouvelle se définit souvent par rapport à des modèles antérieurs, dont quelques-uns seront ses concurrents. Dans le cas de la 504, l'éventail des comparaisons est étroit. On ne lui voit en effet qu'une véritable concurrente, parallèlement à d'autres modèles auxquels elle est OBJECTIVEMENT supérieure, à performance et prix égaux. Cette

— les serrures comportent un dispositif interdisant l'ouverture inopinée des portes sous l'effet d'un choc ;

— le pare-brise est éjectable, les lunettes arrière et vitres de porte en verre de sécurité ;

— la colonne de direction est en deux parties pour absorption des chocs.

Il y a certainement dans la 504 Peugeot un souci de sécurité et aussi de réalisation de grand style qui n'échappera à personne. Telle que nous l'avons vue la 504 Peugeot est une voiture qui plaira sans aucun doute. Ce sera une voiture de grand usage, une grande routière. Une voiture qui va prendre une place de choix dans la hiérarchie des voitures de moins de 2 litres de cylindrée par ses qualités et son prix...

Paul DELRIVIERE

concurrente est, précisément, le modèle de haut de gamme de l'associé de Peugeot, la Renault 16 TS.

Apparemment très proches l'une de l'autre, ces deux voitures pourraient en définitive s'adresser pourtant à des clientèles différentes. Le choix du mode de traction contribuera à les départager. Mais il apparaîtra surtout au client avisé que la TS est fondamentalement une voiture sportive à vocation familiale, alors que la 504 est d'abord une berline familiale, sans autre ambition que d'être une grande et confortable routière.

Les deux voitures se contrarieront moins qu'elles combineront leurs forces pour permettre à l'association Renault-Peugeot de couvrir, dans cette catégorie de prix et de performance, la totalité du marché. Tel est d'ailleurs l'un des buts de la collaboration engagée entre Billancourt et Sochaux. Il devrait être atteint, alors même que la TS et la 504 ont été conçues l'une et l'autre bien avant que les deux marques ne décident d'unir leurs destins...

La nouvelle Peugeot éliminera-t-elle pour autant la 404 ? Pour l'instant, il est évident qu'elle la prolonge plutôt qu'elle ne la remplace. La différence de prix entre les deux modèles devrait à elle seule contribuer à maintenir la 404 normale. Précédemment, la 403 avait résisté pendant près de cinq ans à la nouvelle 404, avant d'être abandonnée en février 1965. Lorsqu'elle fut supprimée du catalogue, la 403 était encore produite à la cadence de 200 véhicules par jour !

Il en ira sans doute de même en ce qui concerne aujourd'hui la 404. Construite, actuellement à raison de 60 unités par jour, la 504 verra ses cadences monter jusqu'à 200 vers la fin de l'année. Elle débutera sur les marchés extérieurs dans les premiers mois de 1969, et entamera alors sa marche vers l'objectif fixé par ses pères : une production annuelle de 200 000 à 300 000 unités.

« C'est parce que nous visons une tranche particulière du grand public, mais le grand public tout de même, que nous n'avons pas voulu faire de cette voiture une bombe, a dit un porte-parole de Peugeot. Il ne s'agit pas de livrer aux gens un bolide dont ils ne sauraient pas se servir, mais de leur offrir une voiture confortable, sûre et robuste, dans la tradition de notre marque. »

Pudiquement comme toujours, Peugeot annonce des vitesses de pointe de 156 km-h pour le modèle à carburateur, de 168 km-h pour la voiture à injection (offerte à partir de 14.500 F), alors qu'en réalité les performances ne sont pas loin d'atteindre respectivement 160 et 170 km-h. La clientèle habituelle de ce type de voitures n'en demande d'ailleurs généralement pas autant, et elle se contentera le plus souvent du modèle de base. Sur la 404 déjà, les ventes de moteurs à injection dépassaient à peine 10 % du total. Il n'en ira pas autrement de la 504.

LA 504 PEUGEOT : UNE GRANDE ROUTIÈRE

Sur la route, on constate très vite que la 504 est une grande routière par sa facilité de conduite excluant toute fatigue, par la sûreté de sa direction, sa souplesse, son freinage sûr et efficace, ses reprises franches. C'est une voiture avec laquelle on a envie d'entreprendre de grandes randonnées. Tout y incite, même le spacieux coffre à bagages.

Jacques ZISSEL — LA CROIX

Galop d'essai au volant de la Peugeot 504

Une brillante grande routière de classe internationale

Deux choses nous ont particulièrement enthousiasmés : l'absence de vibrations et le silence à tous les régimes, ainsi que la tenue de route qui permet de passer très vite partout. La 504 s'accroche toujours magnifiquement.

Quant à la direction, elle est d'une douceur exceptionnelle et d'une rigoureuse précision.

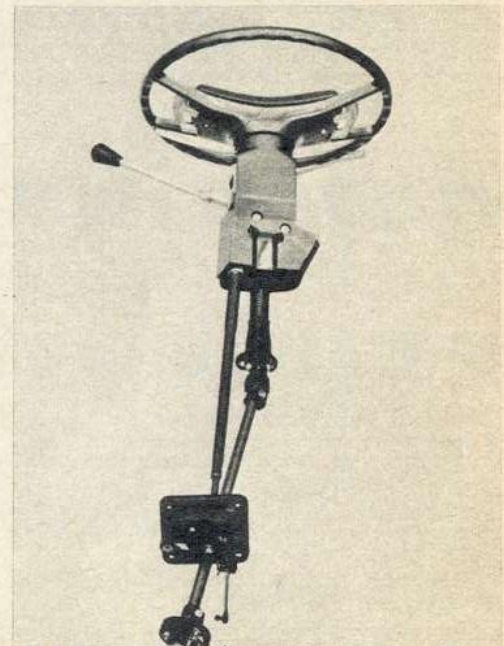
LE PROVENÇAL

AGRÉMENT DE LA CONDUITE

Du moins chacun a pu se rendre compte très rapidement que la « 504 » se comporte en véritable grande routière confortable et sûre. Sa tenue de route même sur les mauvais revêtements et les sols accidentés — les dos-d'âne par exemple — est irréprochable.

EST-REPUBLICAIN

De tout temps, Peugeot a été l'une des rares entreprises européennes pour laquelle les financiers de Detroit nourrissent un respect particulier. Ils devraient estimer davantage encore le constructeur de Sochaux, maintenant qu'il a franchi une étape décisive de sa mutation. Peugeot est passé en quelques années de la « monoculture » traditionnelle à une « polyculture » bien affirmée. Jouant désormais sur trois gammes (204, 404 et 504 — cette dernière devant être complétée bien entendu à terme de ses prolongements naturels : versions break, diesel, automatique, coupé et cabriolet), Peugeot peut aspirer aux volumes de production importants qui le placeront parmi les grands constructeurs européens. Sans la crise du printemps, Sochaux eût produit cette année quelque 450.000 véhicules. Peugeot peut raisonnablement espérer atteindre le cap du demi-million en 1970, quand la mise en production des installations nouvelles de Mulhouse lui aura donné le potentiel supplémentaire dont il a le plus grand besoin.



A la même époque, Peugeot pourra recueillir les premiers fruits substantiels de son association avec Renault. Les progrès de cette union sont sans doute peu spectaculaires. Mais leur importance technique et industrielle ne tardera plus à se faire sentir.

Les stylistes de Sochaux ont conçu pour la calandre de leur 504 un lion tout nouveau et doré sur tranches. Sans doute recherchaient-ils seulement un effet esthétique. Mais le résultat dépasse le but fixé. Ce lion en or qui sort ses griffes et avance en grandes enjambées n'est pas seulement un motif décoratif.

Il apparaît aujourd'hui comme un symbole.

Voyage en première

En cinquante kilomètres, nous avons pu apprécier toutes les possibilités de la 504. A l'avant comme à l'arrière nous avons voyagé en première, c'est-à-dire dans d'excellentes conditions et avec énormément de plaisir.

VOIX DU NORD

EVOLUTION DANS LA TRADITION

Elle est maintenant prête à affronter le marché, tous les marchés car elle apparaît vraiment comme un modèle à vocation internationale par ses performances, son confort et son prix.

Roger ROY — COMBAT

DE LA PISTE A LA ROUTE

Sur la route, la 504 trouve sa vraie mesure : très stable, sous-vireuse comme toutes les Peugeot, elle s'inscrit sans mystère dans les grandes courbes qu'elle avale selon une trajectoire merveilleusement coulée.

Il n'y a pas de doute : la 504 à injection se range immédiatement parmi les meilleures routières européennes.

Philippe de BARSY
ECHO DE LA BOURSE

UNE REMARQUABLE GRANDE ROUTIÈRE EUROPÉENNE : La Peugeot 504

La nouvelle « 504 » fera sans doute date dans l'histoire de la firme de Sochaux et même dans celle de l'industrie automobile française : face à une concentration étrangère de plus en plus acharnée, elle est tout à fait remarquable et se place tant par ses performances que par son confort bien au-delà de la catégorie de sa cylindrée. Elle peut prétendre disputer le haut du pavé européen.

Paul DENARIE — DAUPHINE LIBERE

Un rapport-test PARU DANS "MOT AUTO-KRITIK"

Comme prévu, la tenue de route est excellente, la suspension irréprochable. C'est un châssis possédant de grandes réserves de sécurité et qui mériterait des moteurs beaucoup plus puissants.

La Peugeot 504 est une voiture de voyage confortable qui satisfait également des conducteurs exigeants et ne fatigue pas ses passagers. Le châssis s'harmonise avec la façon de conduire ce qui, vu la justesse de la cylindrée, est favorable : passer souvent les vitesses, s'énerver sur l'accélérateur, ou prendre des tournants risqués n'amène rien. La voiture trace la route.

Il faut louer la douceur de la direction. Malgré la démultiplication de 1/22, elle procure l'impression de maîtrise directe de la voiture, de même en ligne droite.

La tenue de route et l'harmonie du confort sont de première classe.

CONFORT signé PEUGEOT

On sait que Peugeot ne sort un nouveau modèle qu'à des intervalles espacés. Mais quand il le fait, toute l'industrie automobile est en effervescence.

Peugeot est l'un des meilleurs constructeurs, aussi bien sur le plan technique que sur le plan construction pure...

La 504 qui est présentée actuellement à Paris est un chef-d'œuvre.

La 504 est brillante dans sa conception technique, rentre dans la classe supérieure en tant que concurrent très sérieux pour des voitures de la même catégorie.

Avec la 404, l'usine s'est déjà fait une renommée extraordinaire dans la moyenne classe ; la 504 va sans doute continuer cette tradition dans la classe supérieure...

DU CHIC, DU CHARME ET DES PIEDS DE VELOURS

M. Busch a testé en France la nouvelle Peugeot 504.

En tant que routinier des choses de l'automobile, on s'entend souvent poser l'inévitable question :

« Quelle voiture dois-je choisir ? »

La réponse à donner n'est jamais très facile. Si un Peugeotiste me pose la question, je suis en mesure de lui donner le conseil qu'il attendait depuis déjà longtemps : Changez pour la nouvelle Peugeot !

Une caisse aux dimensions extérieures rationnelles offrant beaucoup d'habitabilité :

L'espace supplémentaire profite aux jambes des occupants assis à l'arrière, et augmente l'espace vital des passagers au-dessus même de la ligne de ceinture du véhicule au point d'offrir le confort d'une puissante six cylindres.

Etre assis en 504, c'est voyager en première classe. Elle est équipée — comme d'ailleurs la plupart des voitures françaises, de sièges diablement confortables.

Sous le capot repose un moteur magnifique, incliné à 45°, pour faciliter l'inclinaison du capot.

Le nouveau moteur se contente de quatre cylindres qui de par leur silence de fonctionnement et leur souplesse donnent l'impression d'être à six.

Alliée à la suspension télescopique intégrée du train avant également muni d'une barre anti-dévers et de ressorts hélicoïdaux à grande flexibilité, ce train arrière n'est pas étranger à la bonne tenue de route de la 504 et au confort de ses passagers. Sans dévier de son but, la 504 passe au-dessus des nids-de-poule et prend les virages mal pavés sur les pieds de velours d'un voyageur de songe. Les vitesses de croisière élevées que la 504 « bourgeoisement » motorisée, permet de réaliser dépendent également de la présence de freins sensationnels et de la tenue de route exemplaire du véhicule.

Une voiture d'une distinction particulière pour laquelle il n'existe pas d'alternative, mérite toujours un toast.

J'ai conduit les Peugeot 504

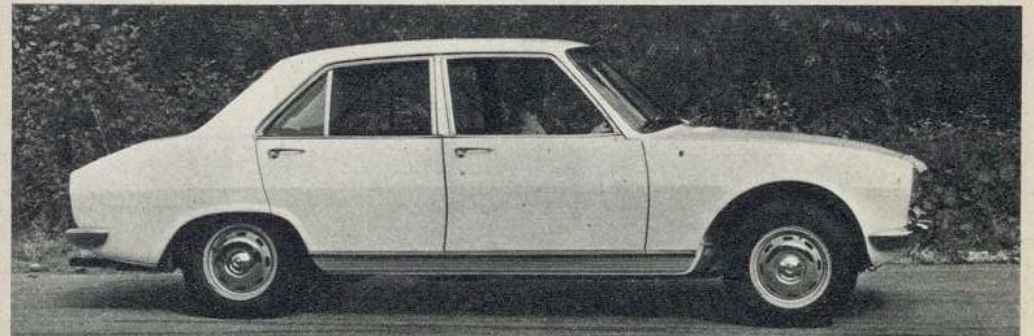
par Bernard CARAT
AUTO-JOURNAL

En s'installant au volant de la 504, nous avons immédiatement beaucoup apprécié la position de conduite due à des sièges bien dessinés et dont la hauteur est variable en fonction de la position, c'est-à-dire s'abaissent en reculant. C'est une des premières fois que cette solution des plus logiques est appliquée à une voiture de série.

Autre innovation très appréciable, surtout en cas de choc, les dossiers réglables sont équipés en série de robustes appuis-tête escamotables. Grâce à l'augmentation de l'empat-

frôler les genoux d'un conducteur de grande taille.

Au fur et à mesure que nous pouvions augmenter la vitesse, le silence reste satisfaisant, et dans les courbes la voiture passe sans aucun problème. Le train arrière à roues indépendantes est solidement maintenu. Il améliore beaucoup la stabilité à grande vitesse. Dans les virages plus serrés, le comportement reste très sain, même sur les portions mouillées que nous rencontrons : la 504 vire des quatre roues, presque d'une seule pièce. Avec sa tenue de route sûre, la plus belle



tement, les places arrière sont largement suffisantes en longueur, et en largeur la banquette peut accueillir vraiment trois personnes lorsque le large accoudoir central est escamoté.

Les premiers kilomètres n'apportent aucun dépaysement et l'on se surprend à trouver toutes naturelles la douceur de fonctionnement et l'absence de bruit de roulement. Les vitesses passent bien, la première est bien synchronisée mais le levier a un trop grand débattement, ce qui l'amène en quatrième à

qualité de la 504 est sans conteste le freinage qui donne sans effort des résultats vraiment spectaculaires. Grâce aux quatre disques assistés, la voiture freine des quatre roues et ralentit, même à très vive allure sous la pluie, parfaitement en ligne. N'insistons pas, le freinage ne mérite que des éloges. Pour la suspension, la discussion est plus ouverte, mais la fermeté n'est qu'apparente car les dos d'âne, les passages à niveau et même les mauvais pavés sont absorbés de belle manière à l'avant comme à l'arrière.

La 504 Peugeot affiche de grandes ambitions commerciales

Ses qualités le lui permettent

LES ECHOS

La plus attendue
DES VOITURES
EUROPÉENNES
WHEELS

Avec la 504, PEUGEOT a
présenté son «MILLÉSIME 69»

Avant de la juger auprès de ses concurrentes européennes, disons que la première impression est fort flatteuse. Peugeot, en restant bien dans sa tradition, s'est voulu pourtant de présenter une berline au goût du jour. De ligne racée, elle fait partie des « grandes routières » confortables, sobres, à la sécurité accrue.

MIDI OLYMPIQUE

LA 504 PEUGEOT
Coup de tonnerre
dans les 10 cv

L'HUMANITE

...toujours important

MOTOR

DU GRAND TOURISME... AVEC PRUDENCE

Ce que nous avons cependant pu dégager de cette promenade (à vive allure quand même bien sûr !) tient en ceci : excellente qualité de la suspension, et des sièges, mécanique discrète, mais remous d'air trop bruyants sur la carrosserie, boîte de vitesses absolument exceptionnelle, pratiquement impossible à mettre en défaut et dotée d'un étagement généralement satisfaisant, direction douce et précise. Elle est incontestablement très sûre sur une grande route.

SPORT AUTO



UN NOUVEAU CONCURRENT DANS UNE CATÉGORIE APREMENT DISPUTÉE

Capot plongeant, arrière incliné : c'est avec talent que le carrossier Pininfarina a su donner à la 504 une allure « allongée ».

Le fait que la voiture pèse quand même 1200 kg en état de route témoigne de la solidité de sa construction.

Les vitesses se laissent pousser très loin : d'après les indications du compteur (exagérant d'environ 10 %) la deuxième atteint un peu plus de 100, la troisième 150 km-h. En quatrième, il arrive souvent, que dans les descentes, l'aiguille du compteur marque plus de 180 km-h.

Un tel brio exige naturellement des freins adéquats et un bon châssis. La « 504 » possède les deux.

Très silencieuse, la 504 appartient à cette catégorie de voitures qui surprennent les conducteurs inattentifs par leur vitesse réelle ; c'est pourquoi il est bon de jeter de temps à autre un coup d'œil sur le compteur.

Mon impression d'ensemble : voiture bien équipée (par exemple appuis-tête réglables livrés en série) beaucoup de place, même à l'arrière. En dépit de ses 1.200 kg : voiture nerveuse et maniable.

WELT AM SONNTAG

NOUVELLE CLASSE A LA FRANÇAISE

AUTO MOTOR UND SPORT

Une conception européenne ● extérieur compact ● intérieur spacieux.

La carrosserie de la 504 est bien proportionnée et suivant les critères modernes bien finie. Elle se dispense d'enflures de tôle à la mode ou de chromes superflus et offre, malgré des dimensions extérieures compactes, une habitabilité étonnante par sa grande taille et un coffre arrière suffisamment grand.

L'aménagement intérieur répond à toutes les exigences.

Peugeot a particulièrement bien traité le système de chauffage et de climatisation. De nombreuses tuyères, certaines sont réglables, assurent une distribution d'air frais ou chaud avec d'énormes possibilités.

Douce et sûre.

Les premières impressions de conduite que nous avons enregistrées sur les autoroutes françaises, les nationales et dans la circulation de Paris peuvent se résumer en une phrase : la 504 est une voiture qui ne pose aucun problème, dans laquelle on est tout de suite à son aise. La 504 est sûre dans sa tenue de route, est presque trop neutre, et ne pose aucun problème lorsque l'on aborde un virage un peu trop vite.

Les quatre freins à disques s'avèrent très efficaces et grâce à l'assistance bien étudiée furent toujours faciles à doser.

