

Peugeot - presse

SODISTO
CONCESSIONNAIRE PEUGEOT
45, RUE HENRI BARBUSSE-ARGENTEUIL (V-d'O.)
Tél: 961.09 65 - 31 47

504
VOITURE
DE
L'ANNÉE

PUBLICATION DU SERVICE D'INFORMATION PEUGEOT ■ 75, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS (16^e) ■ FÉVRIER 1969

LA VOITURE DE L'ANNÉE 504 PEUGEOT

L'élection de la "Voiture de l'Année" organisée par la revue néerlandaise "Autovisie" est devenue peu à peu un des événements les plus importants dans le monde de l'automobile.

Un jury international, composé de 48 journalistes de 13 pays différents et dont l'autorité est reconnue dans le monde de l'automobile, a choisi la Peugeot 504 comme voiture de l'année 1968.

1968 est entrée dans l'histoire comme une année automobile relativement riche, au cours de laquelle sont sortis beaucoup de nouveaux modèles. Ces circonstances donnent une valeur toute particulière à cette élection. A ce point de vue le total des voix remportées par la 504 n'est pas seulement très significatif, mais particulièrement imposant :

Voilà les cinq voitures les plus remarquées de 1968 :

1. Peugeot 504 : 119 pts = 49,58 %
2. BMW 2500/2800 : 77 pts.
3. Alfa Romeo : 76 pts.
4. Saab 99 : 72 pts.
5. Jaguar XJ6 : 68 pts.

La 504 avec 119 points a remporté une forte majorité (environ la moitié du total des points) alors que les quatre voitures suivantes étaient étroitement groupées. En dessous de celles-ci, les autres concurrents venaient à bonne distance.

La Peugeot n'est pas devenue la « Voiture de l'Année » uniquement pour ses lignes extérieures ou pour ses caractéristiques techniques, mais elle a été choisie pour l'ensemble de ses qualités, pour la totalité de sa conception. Si une voiture a réussi à obtenir cela, on peut parler d'une voiture d'usage courant bien équilibrée et harmonieuse !

AUTOVISIE



En Suède, la 504 a aussi été choisie comme la « Voiture de l'Année » par la revue suédoise « Teknikens Värld » (Le Monde Technique).

Le jury suédois a retenu notamment pour la 504 les qualités suivantes :

La construction de base de cette voiture est bien étudiée, sans regarder à la dépense ; on note un excellent travail de détail, ce qui

répond à des exigences extrêmement sévères.

Très bonnes qualités routières avec un point supplémentaire pour l'insensibilité de la voiture à des charges variées.

Habitacle spacieux et grand confort pour

cinq personnes. Le détail le plus intéressant de l'agencement intérieur, les repose-têtes relevables et incorporés dans les dossiers apparaissent pour la première fois sur une voiture européenne de série.



L'ESSAI DE PAUL FRÈRE

SPORTMOTEUR



LA 504 n'est que le cinquième modèle Peugeot présenté en vingt ans. Cela indique bien que le doyen des constructeurs français n'a pas l'habitude de précipiter les événements. Cette politique lui a d'ailleurs pleinement réussi, car les quatre modèles qui ont précédé la 504 se sont imposés sans grande publicité, essentiellement par leurs qualités.

La 504, quoique plus ambitieuse dans sa conception, est sans aucun doute de la même veine. C'est une voiture équilibrée,

bien étudiée, offrant un ensemble de qualités d'un niveau élevé, bref, une voiture de grande classe.

Moteur et transmission

La 504 élargit la gamme Peugeot sans remplacer aucun modèle existant. Nouvelle par sa carrosserie et par sa suspension arrière à roues indépendantes, elle est un peu plus grande que la 404 (3 centimètres

(Suite page 2.)

QUAND LA PRESSE ITALIENNE JUGE LA 504...

AUTOMONDO

PININFARINA+PEUGEOT=504

La 504 est une réalité, une belle réalité. Maintenant que le rideau est levé, on doit reconnaître qu'il s'agit d'un travail bien fait. Élégamment « habillé » par Pininfarina. Ce dernier, tout en adoptant des critères esthétiques originaux, a réussi à créer quelque chose d'harmonieux et d'équilibré, que l'on ne peut pas reconnaître à toutes les voitures d'aujourd'hui.

Après un trajet de plus de 200 kilomètres avec la 504, nous avons pu nous rendre compte de son grand confort dans n'importe quelles conditions de parcours, à des vitesses différentes.

GUERIN - AUTO

carrosserie élégante
habitabilité excellente
accélération brillante
confort de marche remarquable

IL TEMPO

Une solide voiture de tourisme habillée par Pininfarina

La 504, une solide routière de la meilleure qualité.

Impression confirmée par un habitacle confortable, bien fini et riche en accessoires.

La place du conducteur est optimum, non seulement pour le confort du siège, mais aussi pour la douceur des commandes.

La Peugeot 504 s'insère dans la catégorie des meilleures voitures de tourisme.

TUTTOSPORT - TORINO

Voilà une voiture moderne et compétitive.



Alain BERTAUT

● **Moteur** : les qualités qui ont fait la réputation du moteur de la 404 Peugeot sont conservées. La parenté est évidente et l'on apprécie surtout la souplesse de fonctionnement comme le silence à tous les régimes normaux d'utilisation.

● **Tenue de route** : nous l'avons trouvée excellente grâce à la très grande facilité de conduite qu'elle procure.

Il est absolument certain que Peugeot, avec la 504 dans ses deux versions, a réussi quelque chose d'homogène.

ENDURANCE D'ABORD



Edouard SEIDLER

Tout se passe comme si en réalité la voiture avait été conçue pour recevoir un moteur plus puissant encore. Mais Peugeot est resté fidèle à sa politique qui consiste à donner la primeur à l'endurance sur le brio. Toute voiture est, à cet égard, un compromis.

Celui qui propose la 504 est particulièrement réussi.

La 504 se présente comme une réussite incontestable. Elle devrait, en dépit des pressions fiscales, s'imposer comme un best-seller de la production française.

QUATTRORUOTE

QUALITÉS INDISCUTABLES

Dans l'ensemble, il nous semble que la nouvelle Peugeot est une voiture presque parfaitement réussie et qui, nous pensons, aura un très bon succès grâce aux indiscutables qualités de stabilité, de freinage et de confort.

GENTE

L'AUTO QUI SÉDUIRA LES FRANÇAIS

LA GAZETTA DELLO SPORT

Ce qui frappe surtout au volant de la 504 c'est sa conception rationnelle et le confort de ses sièges qui peuvent être réglés en distance et en inclinaison.

Les qualités de freinage sont excellentes ; et les distances d'arrêt très réduites même à vitesse élevée.

IL GIORNO (Motori)

La 504 Peugeot sera pour les années à venir la voiture de grande classe de cette prestigieuse société française.

L'ADIGE

En ce qui concerne la sécurité, la 504 représente sans doute ce qui a été fait de

déjà des normes U.S.A. Citons quelques exemples : planche avec bandeaux antichocs, boutons et dispositifs de commande encastrés, volant de direction avec partie centrale antichoc, colonne de direction en deux parties.

PRIS SUR LE VIF

propos recueillis par AUTO-POCHE



John BOLSTER (Angleterre)

de « Auto-Sport », est un personnage extrêmement connu sur tous les circuits du monde. Accoutumé des vêtements, tout en lui « caricature » le pur Britannique qu'il est. Toujours de bonne humeur.

— Tenue de route très bonne, spécialement en dérapage contrôlé. Le moteur injection est nerveux. Je suis « monté » très facilement à 180 km/h (compteur).

— La Jaguar risque-t-elle de lui barrer la route pour le titre de « voiture de l'année » ?

— La Jaguar est très rapide et entre beaucoup plus vite dans les virages.

D' Paul SIMSA (Allemagne)

— Typiquement française dans sa conception.

C'est une voiture de famille. Son moteur à injection la rend plus nerveuse... mais pas sportive. Un moteur de 2 l serait le bienvenu.

Hans HOLLENSTEIN (Suisse)

La 504 m'a fait une très grosse impression ! On est bien assis. Elle se laisse bien conduire. Sa tenue de route est sans histoire.

Un point noir : l'arrière coupé brutalement par Pininfarina.

Voici le trophée décerné à la « Voiture de l'Année »



C'est au cours d'une brillante réception à Amsterdam le 13 février que le prix a été remis au Président des Automobiles Peugeot par le Directeur d'Autovisie en présence des membres du jury, de nombreux journalistes de tous pays, de personnalités officielles et des maîtres-carrossiers de Turin, MM. S. Pininfarina et R. Carli.

sur la piste de vitesse de Belchamp



L'ESSAI DE PAUL FRÈRE

(Suite de la page 1.)

en longueur et 7 centimètres en largeur). Son groupe moteur est cependant dérivé de celui de la 404, dont il diffère par une course plus longue, portant la cylindrée à 1 800 cc. Il existe une version à carburateur et à injection, cette dernière équipant la voiture d'essai.

La majoration de cylindrée n'a en rien compromis la douceur et le silence pour lesquels le moteur Peugeot est justement réputé; même lorsqu'on le pousse à son régime maximum sur les rapports intermédiaires, il reste discret et absolument exempt de vibrations perceptibles. Sa puissance est suffisante pour propulser la voiture relativement grande qui, par ailleurs, pèse 100 kg de plus qu'une 404, à 167 km/h, mais la relativement faible cylindrée pour une voiture de près de 1 200 kg apparaît dans les reprises aux bas et moyens régimes: tout en tirant sans hésitation, le moteur manque un peu de vigueur tant qu'il n'a pas atteint 3 000 à 3 500 t/m. et les meilleurs résultats sont obtenus en se servant rationnellement de la boîte. Tant le bon silence du moteur que la facilité de la commande du changement de vitesse y encouragent d'ailleurs le conducteur. Dans ces conditions, le kilomètre départ arrêté, parcouru en 33,8 secondes, classe la 504 en bon rang parmi les voitures de tourisme de sa catégorie.

Comme toutes les Peugeot, la 504 a le levier de vitesse sous le volant, et lorsque la commande est aussi précise et légère, on se demande quelles objections certains conducteurs pourraient bien faire à cette solution commode et dégageant le centre de la voiture.

Malgré les belles performances dont elle est capable, la 504 n'est nullement gourmande: sur Bruxelles-Paris, par Lille et l'autoroute, qui fut parcourue de bout en bout à pleins gaz, elle ne consuma que 13,2 litres aux 100 kilomètres, et un parcours effectué sans dépasser le 120 ne nécessite que 9,2 litres aux 100 kilomètres.

Tenue de route

Même si mon opinion personnelle est qu'une suspension arrière à roues indépendantes n'est pas essentielle pour une berline de tourisme, et qu'elle ne souffre en tout cas pas la médiocrité, il faut reconnaître la grande valeur de la réalisation Peugeot. Elle assure, en combinaison avec une suspension avant semblable à celle de la 404, un comportement très sain sur les routes bonnes et mauvaises et un confort de suspension remarquable. Equipée de stabilisateurs avant et arrière, la voiture se couche relativement peu en virage et sa légère tendance initiale à sous-virer s'atténue à mesure que l'on se rapproche de la limite d'adhérence qui se situe à des vitesses bien supérieures à celles couramment utilisées. Le bon comportement subsiste sur sol mouillé et, sur les mauvaises routes, les roues arrière conservent une très bonne adhérence. Même sur un terrain glissant, il est exceptionnel de faire patiner les roues motrices, à moins de le faire volontairement.

Suspension

La 504 confirme que, moyennant une bonne étude de la suspension, une voiture qui tient bien la route peut également être très confortable, car, dans ce domaine aussi, elle excelle, quelle que soit la vitesse et quel que soit le genre de route parcourue. Le problème de l'insonorisation par rapport aux bruits du roulement a également été bien résolu. C'est un problème particulièrement difficile avec des roues arrière indépendantes et c'est peut-être le seul point pour lequel la 504 soit en léger recul par rapport à la 404 qui, il est vrai, est un modèle dans ce domaine. En valeur absolue cependant, la 504 se situe encore à un très bon niveau, sauf pour une vibration dans le tablier, probablement particulière à la voiture essayée.

Freins

Pour la première fois, une Peugeot à quatre freins à disque. Commandés par un gros servo, ceux-ci sont puissants, mais restent bien dosables et se sont également avérés résistants à l'échauffement. Le frein à main, enfoui sous le tableau de bord, est trop loin du conducteur, au point qu'il serait probablement hors d'atteinte de qui porterait une ceinture en bandoulière. Notons qu'il y a sur le tableau de bord une lampe témoin du niveau du liquide de frein et d'usure des patins des quatre freins. C'est une indication qu'on souhaiterait trouver sur toutes les voitures et qui est non seulement un facteur de sécurité mais évite d'endommager les disques.

Carrosserie et aménagement

L'augmentation de l'empattement (9 centimètres) et de la voie (7 centimètres), par rapport à la 404, assure à la 504 une très bonne habitabilité. On entre sans problème à l'arrière comme à l'avant, même lorsque les sièges avant sont fort reculés, et l'arrière offre tout l'espace qu'on peut souhaiter.

Les quatre portes sont, bien sûr, pourvues d'un accoudoir, et il y a aussi un accoudoir central à l'arrière. Très bien étudiés, les sièges avant séparés possèdent un dossier réglable à volonté jusqu'à l'horizontale, auquel un appui-tête de hauteur réglable est incorporé. Cela permet au passager d'adopter, s'il le désire, une très confortable position de détente.

pour

Voiture réunissant un bel ensemble de qualités.
Moteur silencieux et très doux.
Excellent confort général.
Très bonne tenue de route.
Bons freins.
Épargne considérable.
Consommation relativement faible.

contre

Remous d'air assez bruyants à grande vitesse.
Direction très démultipliée et assez lente dans ses réactions.
Pas de crochets à vêtements.

A TRAVERS LA PRESSE ALLEMANDE

HANNOVERSCHE PRESSE

Nous avons conduit la nouvelle 1 800 cm³ Peugeot qui offre un confort étonnant.

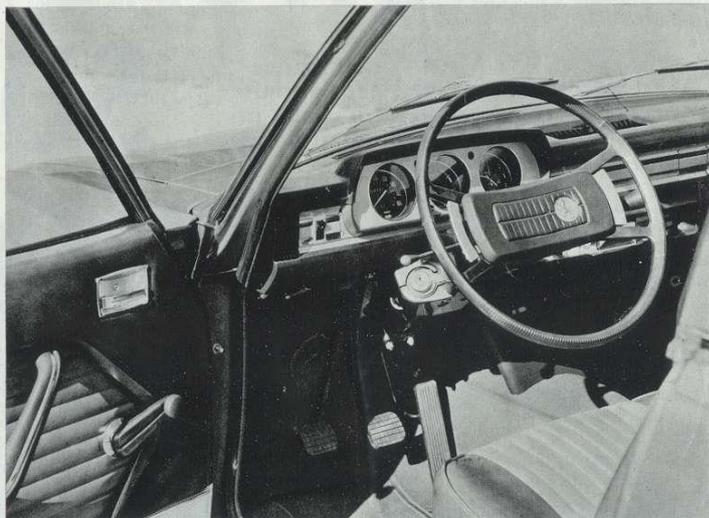
Au cours d'un voyage qui nous a emmenés de la Seine à la Loire, nous avons acquis la conviction que la 504 réunit en elle toutes les conditions pour s'imposer dans sa catégorie en Allemagne. La carrosserie élançée et cependant cosse de Pininfarina a une finition impeccable. On n'a pas économisé sur la technique d'avant-garde ni sur le confort intérieur. Le contact entre conducteur et véhicule s'établit immédiatement. Plus tard, sur la Nationale 20,

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

"Être assis en 504, c'est voyager en première classe."

STERN

nous avons constaté d'autres qualités indiscutables du moteur et de la suspension. Cette dernière nous a définitivement convaincus dans des virages accentués et sur des tronçons de routes quelque peu déformés.



CZERNIN (Autriche)



C'est la voiture de famille presque idéale. Ses pointes de vitesse dépassent celles indiquées par le constructeur, surtout avec le moteur injection.
— Très bonne tenue de route.
— Confort typiquement français.
— Possède sa chance pour « la voiture de l'année », mais elle devra compter avec la Renault 6, la nouvelle Jaguar, la Mercedes 280 ou la BMW 6 cylindres et l'Alfa 1750.

H. CHRISTMANN (Autriche)



La 504 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 classe moyenne; la 504 va sans doute continuer cette tradition dans la classe supérieure...

LE MOTEUR LE PLUS INTELLIGENT DU MONDE

AUSTRIA MOTOR JOURNAL

Mais la 504 n'est pas seulement belle, sa conception générale technique est une réussite extraordinaire.

Ses qualités répondent à toutes les exigences d'une bonne voiture: quatre roues indépendantes, un moteur « soyeusement » élastique, un grand confort de voyage, tenue de route exemplaire, nouveaux éléments de sécurité et un coffre arrière énorme (560 litres).

L'extraordinaire sur la 504 est la suspension arrière d'une conception entièrement nouvelle.

Le moteur est la continuation logique du moteur 404: cet engin est certainement un des meilleurs et le plus « intelligent » du monde.

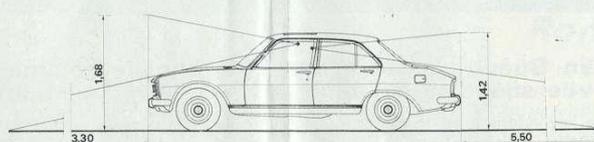
GRANDE VISIBILITÉ

REVUE AUTOMOBILE - Suisse

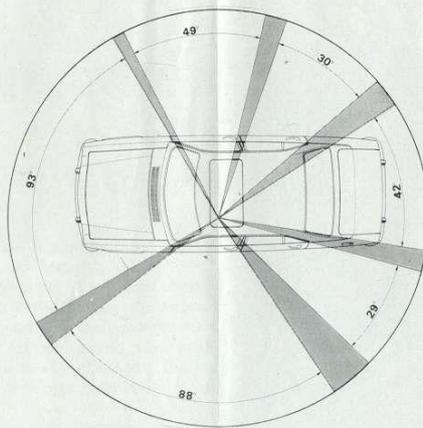
En prenant, pour la première fois, place au volant, nous avons apprécié la grande visibilité, le confort des fauteuils conçus de façon anatomique et réglables, le goût discret des diverses garnitures, le grand effort qui a été fait dans le domaine de la sécurité passive par la pose de nombreux rambourrages, l'adoption de poignées de portes encastrées et de remontoirs de vitres peu encombrants et à boutons en plastique déformable, accoudoir de droite avec poignée de soutien incorporée. La 504 est, véritablement, une voiture cossee, elle possède l'allure générale solide bien dans la ligne des productions de Sochaux.

VISIBILITÉ DE LA 504

2,25 m² de surface vitrée apparente



Visibilité linéaire de la place du conducteur



Visibilité circulaire de la place du conducteur: 331° panoramique

LE JURY DE LA VOITURE DE L'ANNÉE

48 journalistes, 13 pays représentés



Les membres du jury commentent :

— Une conception harmonieusement équilibrée : aucune qualité n'a été développée au détriment des autres. La voiture, d'une technique avancée, est spacieuse, confortable, silencieuse, rapide et sûre. Sur le plan esthétique la 504 est très bien réussie, bien que l'arrière puisse soulever quelques critiques. Pour un prix raisonnable, les meilleures traditions de Peugeot ont été rassemblées dans cette voiture.

— Bien construite et bien finie : sans aucun doute la meilleure voiture de série de 1968. Pour une voiture de 1 800 cm³ les performances se situent à un niveau très raisonnable, tandis que les dimensions intérieures, le confort, la tenue de route et la mania-

bilité sont au-dessus de toute critique. — La 504 est une des voitures vraiment nouvelles, qui ont été lancées cette année. Dans ce modèle, les performances ont été réunies d'une façon remarquable.

— La Peugeot 504 offre de toutes les nouvelles créations de l'année 1968, et de loin, le meilleur investissement « auto ».

— La conception originale des lignes fait plaisir à une époque où les voitures se ressemblent de plus en plus.

— Une « coque » de Pininfarina avec un « contenu » de Peugeot forme une combinaison heureuse, qui est une garantie pour une construction de première classe.

- D. ARMSTRONG - Angleterre.
- G. ASSELBERGS - Belgique.
- R. BARKER - Autocar - Angleterre.
- P. DE BARSY - Echo de la Bourse - Belgique.
- J. BERNARDET - L'Equipe - France.
- A. BERTAUT - L'Action Automobile - France.
- S. BJORKLUND - Teknik vor Alla - Suède.
- J. BOLSTER - Autosport - Angleterre.
- M. BOYD - The Sunday Times - Angleterre.
- C. BULMER - Motor - Angleterre.
- B. CAHIER - France.
- P. CASUCCI - Quattroruote - Italie.
- E. CORNIL - Italie.
- G. CROMBAC - Sport Auto - France.
- J. CZERNIN - Kurier - Autriche.
- S. FAVIA DEL CORE - Motor - Italie.
- O. BARON VON FERSEN - Allemagne.
- P. FRERE - Belgique.
- A. GUICHARD - L'Année Automobile - Suisse.
- R. GUNZLER - Télévision - Allemagne.
- J. ICKX - Belgique.
- I. IZAAKS - Autokampioen - Hollande.
- N. DE JONG - Autovisie - Hollande.
- J. KOOLHAAS REVERS - Auto-en Motortechniek - Hollande.
- L. LEGER - L'Argus - France.
- F. LINI - Autosprint - Italie.
- K. LUDVIGSEN - Etats-Unis.
- F. MERSCH - Auto-Revue - Luxembourg.
- G. MOLTER - Allemagne.
- F. MOSCARINI - Istituto Sperimentale Auto e Motori - Italie.
- P. OLYSLAGER - Olyslager Organisation Ltd. - Hollande.
- H. PATLEICH - Kurier - Autriche.
- M. PFUNDNER - Autorevue - Autriche.
- P. POHLE - Die Welt - Allemagne.
- M. POLTRONIERI - Il Giornale - Italie.
- M. REICHEL - F.I.A.J.A. - France.
- G. ROGLIATTI - Italie.
- M. SALO - Tekniikan Maailma - Finlande.
- T. SCHMIDT - Danemark.
- E. SEIDLER - L'Equipe - France.
- R. SEIFFERT - Auto, Motor und Sport - Allemagne.
- H. SIMON - Motor-Reise-Revue - Allemagne.
- J. SLONIGER - Foreign Car Guide - Etats-Unis.
- M. SMITH, DFC - Autocar - Angleterre.
- R. SPØGAARD - Bilen og Båden - Danemark.
- J. ULLEN - Vi Bilagare - Suède.
- J. VAN WAMELEN - Hollande.
- T. WISDOM, AMSAE - Daily Mirror-Sunday Mirror - Angleterre.



Ronald Barker (Autocar)

La nouvelle berline française a des qualités exceptionnelles : confort et stabilité, puissance, freinage impeccable, vitesse de croisière très élevée (168 km/h), consommation modérée : le confort est excellent, à l'avant comme à l'arrière, l'équipement de très bonne qualité, quant au chauffage et à la ventilation, ils sont très efficaces.

Un voyage de quelques jours à travers sa France natale nous permet de découvrir une quantité étonnante de qualités rarement rassemblées dans une autre voiture. En somme, « une grande routière européenne ».

Notre choix s'est porté sur le modèle à injection (type KF6), plus coûteux, mais certainement plus rapide que le modèle carburateur (modèle XM), auquel il est presque identique, exception faite de la vitesse.

Techniquement, la 504 suit la ligne traditionnelle Peugeot, mais c'est la première voiture à suspension entièrement indépendante.

Sur autoroutes, une moyenne de vitesse très élevée peut être facilement maintenue, car la 504 possède des qualités de roulage et de maintien exceptionnelles.

Les sièges arrière sont conçus d'une manière idéale pour deux personnes ; cependant, il y a largement la place d'un troisième passager, si le confortable accoudoir du milieu est replié sur l'arrière. Les passagers sont aussi confortablement assis à l'arrière, grâce à la suspension, que ceux installés à l'avant.