

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

FORD VS PEUGEOT
GRANADA MATCH 504

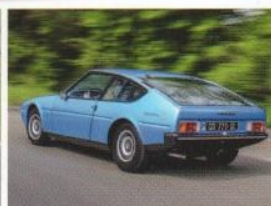


**Soute
toujours !**

UNE SEMAINE EN...



VOLKSWAGEN COCCINELL
OSTERMANN



RENAULT DAUPHINE 70 ANS

- ▶ SA GENÈSE
- ▶ SON HISTOIRE
- ▶ SES COUPS DE FOLIE



PRATIQUE
LA RÉFECTION DES FREINS
ÉPISODE 3 : LA PURGE

2-ROUES
PEUGEOT
103
MVL



+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...

1978

Peugeot 504 Break GL

À PARTIR
DE 6900 €



Symboles des départs en vacances et des voyages au long cours, les grands breaks sont aujourd'hui une espèce rare, ravagée par des années de dur labeur sur des terrains aussi variés qu'hostiles. Nous avons déniché deux survivants du genre pour une rencontre au sommet...

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



1976 Ford Granada Break L

À PARTIR
DE 3600 €



Bled runner

Lorsque Peugeot présente la 504 en 1968, la marque sochaliennaise est déjà réputée pour ses breaks. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, chaque nouveauté a droit à ses déclinaisons Break, Familiale (en 7/8 places) et Commerciale. Après les 203, 403, 404 et même 204, il était logique que la 504 soit à son tour dotée d'une grande soute accessible par un hayon. C'est chose faite dès le printemps 1971, avec l'apparition des versions longues, l'empattement des trois nouvelles variantes étant allongé de 16 cm. Si le porte-à-faux arrière étiré de 15 cm alourdit le profil, il permet d'accueillir deux places supplémentaires (dans la Familiale)

ou d'offrir un volume de chargement allant de 602 à 1 820 dm³. La commercialisation s'arrête en 1983 en France, mais va se poursuivre au-delà de l'an 2000 dans d'autres coins du globe...

Chez Ford, la Granada débarque en 1972, en pleine période d'unification des productions anglaises et allemandes des modèles européens à l'ovale bleu. Après l'Escort en 1968 et la Taunus en 1970, c'est au tour de la routière de la gamme d'être renouvelée. Exit les Zephyr et Zodiac, place à la Granada. Comme ses petites sœurs, elle est d'emblée déclinée en break (parfois appelé Turnier) 5 portes. L'arrivée de la « Mark II » en 1977 s'apparente plus à un gros restylage du modèle qu'à une

réelle nouveauté, mais permet à l'auto de poursuivre sa carrière jusqu'en 1985.

Breakdance ou breakfast?

Nul doute que nos deux journalistes seront tentés par la seconde activité plutôt que par la première... Heureux papa de l'heureux propriétaire de la Ford Granada 2.0 de 1976, Jérôme défendra logiquement les couleurs du break allemand. Pierre-Louis, lui, retrouvera avec plaisir la Peugeot 504 Break GL de 1978 dénichée en Hollande il y a neuf ans (le temps passe) pour le dossier spécial 504 de notre n° 31. Revenue sur ses terres natales, celle-ci va affronter la Granada pour tenter d'obtenir le titre honorifique de meilleur break des seventies.

PEUGEOT 504 (1968-2005)



Production:
3 680 439 exemplaires,
dont 650 132 Breaks



LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1971 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	96 ch DIN à 5200 tr/mn
Couple	16,4 mkg DIN à 3000 tr/mn
Alimentation	Carburateur double-corps
Transmission	Aux roues AR, manuelle à 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	185 SR 14
Dimensions L x l x h	4,80 x 1,69 x 1,55 m
Poids	1330 kg
Vitesse maxi	162 km/h
Accélération 0-100 m.d.A.	35 s
Conso. moyenne	10,6 l/100 km
Réservoir	60 l
Coffre	602 à 1820 dm ³



En GL, les cadrans ronds accueillent une montre à droite, ainsi qu'une jauge pour le carburant, la température d'eau et la tension de batterie au centre.



Cette petite tirette sur le côté de la banquette arrière permet de la soulever afin de basculer l'assise puis de rabattre le dossier. Simple et efficace!

PEUGEOT 504 BREAK GL

Armoire franc-comtoise

A force de parcourir le monde, la 504 Break est devenue une véritable rareté dans son pays d'origine. Car ses qualités ont séduit les globe-trotteurs comme les chauffeurs de taxi, notamment de l'autre côté de la Méditerranée. Là-bas, la réputation acquise par le Lion l'a élevée au rang de mythe, au même titre que certains pick-up Toyota. Revers de la médaille, que connaissent nombre d'autos à vocation utilitaire, les survivantes sont rares, surtout en bel état. La surprise fut donc de taille lorsque j'ai découvert que Vincent, grand amateur de Solex, possédait également une splendide 504 Break verte. À la vue des photos sur son téléphone, je tique de suite : ne serait-ce pas l'auto originaire du Tarn-et-Garonne vendue en Hollande il y a presque dix ans ? Exact. Après avoir été achetée par un amateur allemand, elle est revenue dans l'Hexagone grâce à Vincent. Dans un état aussi remarquable que dans mon souvenir. Et pour cause : il s'agit d'une version GL, qui a donc droit au splendide plancher de coffre en acajou, dont le compteur affiche seulement 88 000 km ! Une brouille pour une auto qui

a parfois fait dix fois plus... Et que dire de cette combinaison de teintes : verte pour la carrosserie, caramel et marron pour l'habitacle. Si la Granada de Jérôme peut légitimement lutter pour la palme de l'originalité, elle perd dans les grandes largeurs au chapitre couleur...

Besogneuse en costume

Malgré son image de déménageuse poussiéreuse, la 504 Break se révèle très accueillante dans sa version GL. Appuis-tête intégrés aux sièges avant,

sellerie Tepluxe (un genre de simili aussi flatteur à l'œil que résistant à l'usage), vitres teintées, volant moussé, boîte à gants fermant à clé : si le comptable sochalien n'a jamais été réputé pour sa générosité, cette GL se montre moins pingre que sa rivale du jour (austère comme un épisode de *Derrick*, l'allemande !). À bord, la large surface vitrée et la hauteur supérieure à celle proposée dans la Ford offrent une belle sensation

d'espace, amplifiée par la possibilité d'escamoter totalement les appuis-tête avant dans les sièges. Sur la banquette, le moelleux de l'assise va de pair avec un bel espace pour les jambes. À trois gaillards, »



Pierre-Louis

↓ Avec son volant à quatre branches (nettement plus joli que celui des L!), son bandeau gris et ses sièges en Tepluxe, l'habitacle du break GL n'a rien à envier à celui des berlines.



» l'ambiance sera un peu moins sereine: la place au niveau des coudes est suffisante, sans plus, tandis que le tunnel de transmission impose un bossage qu'un cendrier vient encore accroître. Devant, l'absence de tôle apparente (comme dans le reste de l'habitacle d'ailleurs) et le bandeau façon alu brossé sur la planche de bord confirment qu'on est plus à bord d'un break de classe que d'une simple version commerciale.

Du cœur à l'ouvrage

Sous le capot, point de poussif diesel mais un 2.0 essence développant près de 100 ch. Un peu comme sur la Granada, me direz-vous? Certes, et c'est tant mieux! Car ce type de moteur convient parfaitement à un engin d'environ 1,3 tonne. Associé à une boîte à 4 rapports plutôt bien étagés, et commandé par un levier au plancher depuis 1978, il offre un réel allant à la 504. Logique: pour l'instant, je roule seul dans ma belle Peugeot. Une voiture davantage conçue pour exploiter le plus souvent possible ses quelque 640 kg de charge utile... La relative sécheresse des suspensions arrière est d'ailleurs là pour me le rappeler. Sur ces versions longues, les roues arrière indépendantes ont effet fait place à un pont rigide. Ce qui occasionne quelques sautilllements sur les nids-de-poule, qui diminuent avec l'augmentation du nombre d'occupants à bord. Heureusement, les sièges sont plus prévenants que ceux de la Granada.

Une fois le propriétaire, votre humble serviteur, le photographe et son matériel installés à bord, le bilan évolue quelque peu. L'auto s'affaisse de l'arrière, tandis que l'avant s'allège. Résultat, le sous-virage se fait un peu plus marqué. Mais globalement, la conduite reste celle, très plaisante, d'une berline... à qui on aurait greffé une pénalité de stationnement! Car les 4,80 m de long en font un engin encombrant. Pas forcément en manœuvre, le rayon de braquage est raisonnable puisqu'il s'agit d'une propulsion. Mais trouver une place de parking pourra mettre à l'épreuve votre patience... C'est finalement le seul réel défaut de cette 504 devenue trop rare. Originale, joliment présentée dans cette version GL et encore prête à rendre de fiers services, elle a tout de l'ancienne idéale en famille. Reste à vous en trouver une en bon état à acheter!

pour en savoir plus



LIVRES

- » *La Peugeot 504 de mon père*, François Allain, ETAI
- » *La Peugeot 504, la berline des jours heureux*, Xavier Chauvin, ETAI
- » *Peugeot 504, tous les modèles, 1968-1983*, Jean-Patrick Baraillé, Schneider Media

REVUE TECHNIQUE

- » RTA n°s 285, 311, 330, ETAI

SITES INTERNET GÉNÉRALISTE ET FORUM

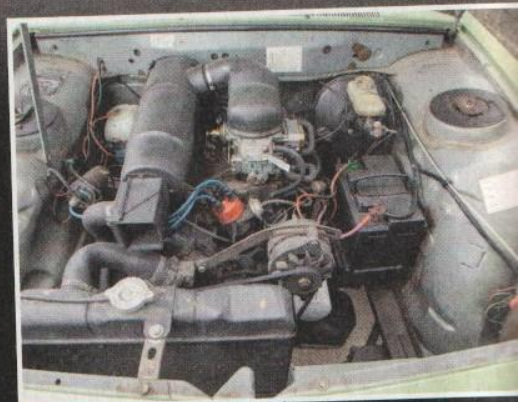
- » 504.org
- » Amicale504.fr
- » Leclub504.com



PIÈCES DÉTACHÉES

- » Cipere.fr
- » Melun-retro-passion.com
- » Museepeugeot.com
- » Serie04.com

À deux, la banquette est un véritable régal, avec de la place pour les jambes et la tête, ainsi qu'un moelleux appréciable de l'assise. À trois, c'est un peu plus serré au niveau des coudes...



↑ Dans cette version de fin de carrière poussée à 96 ch (il en faisait auparavant 93), le 2.0 essence offre des performances tout à fait honorables à la 504 Break. Dommage qu'il soit si glouton en ville!





On aime

Son habitabilité,
son plancher bois,
son moteur plaisant



On aime moins

Sa longueur élevée,
sa rareté



Vincent,
le propriétaire

Amateur de Peugeot (et de Solex!), je possède cette rare 504 Break GL de 1978 depuis quelques années. Originnaire du Tarn-et-Garonne, elle avait ensuite atterri chez un professionnel en Hollande avant d'aller en Allemagne où je l'ai achetée. Avec son faible kilométrage et sa combinaison de couleur, elle est aujourd'hui une de mes préférées dans ma collection, même si les autos ayant appartenu à ma famille conservent une place à part.



Le plancher dans le prolongement du seuil de chargement est un réel atout pour glisser des objets lourds. En acajou, il est protégé par des baguettes en caoutchouc sur toute sa longueur.



FORD GRANADA BREAK L

L'américaine d'outre-Rhin

Dans le monde de la collection d'aujourd'hui, nos populaires françaises, généralement d'une qualité et d'un avant-gardisme qu'il est objectivement difficile de nier, sont légion. Surtout quand il s'agit de rouler régulièrement sans arrière-pensée. C'est à en oublier bon nombre de productions européennes, moins représentées sur la route, mais toutes aussi dignes de confiance à l'image des Opel et des Ford, occultées par les luxueuses BMW et Mercedes. Il est vrai que pour avaler les kilomètres sans encombre, la vieille horloge franco-comtoise qu'est la 504 n'a pas son pareil. Mais je viens de découvrir la Ford Granada première génération. Déjà, la rareté de l'engin fait davantage tourner les têtes que la banale 504, toute version break qu'elle soit. Les angles saillants, les chromes et le capot interminable de la Granada première mouture rappellent sans aucun doute les productions d'outre-Atlantique, pays d'origine de la marque. D'ailleurs, si la Granada, version plus luxueuse de la Consul appelée à son tour Granada dès 1974, est produite par la branche européenne depuis

1972, une version américaine, au look totalement différent, est également produite aux États-Unis entre 1974 et 1980. Elle est naturellement dotée de 6 cylindres et de V8. En Europe, point de V8 mais une large gamme de moteurs, du V4 1.7 aux

V6 2.3 à 3.0, en passant par le 4-cylindres en ligne. C'est ce dernier qui équipe notre modèle d'essai. Avec son arbre à cames en tête et ses 99 ch, il est loin d'être ridicule face aux motorisations françaises. Et n'allez pas chercher un quelconque défaut du côté de la fiabilité, car il est tout aussi indestructible que le 2.0 Peugeot, tant que la courroie de distribution est changée à temps.

Classique mais moderne

Si je pensais initialement qu'il me faudrait faire usage de stratagèmes douteux et d'une bonne dose de mauvaise foi pour tenir la dragée haute à Pierre-Louis et sa 504 toute pimpante, les premiers tours de roues m'ont immédiatement rassuré. Étonné, même! Le moteur est ultra-volontaire. Coupleux à bas régime et plaisant dès que l'on laisse l'aiguille du compte-tours grimper. Son fonctionnement doux, sans à-coups, et son ralenti »



Jérôme

Les touches d'aluminium ou de chrome se faisant rares, la planche de bord est un brin austère. Néanmoins, les commandes sont bien placées et l'équipement assez complet.

LA TECHNIQUE	
Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1993 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	99 ch à 5200 tr/mn
Couple	15,6 mkg à 4000 tr/mn
Alimentation	Carburateur double-corps
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 4 rapports
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	185 HR 14
Dimensions L x l x h	4,67 x 1,79 x 1,40 m
Poids	1325 kg
Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	12,4 s
Conso. moyenne	10,2 l/100 km
Réservoir	65 l
Coffre	1180 à 2180 dm ³



Alexandre, le propriétaire

Je n'avais pas encore le permis que je cherchais déjà ma première voiture. Une ancienne, évidemment. J'ai longtemps jeté mon dévolu sur un break Volvo. Mais les petits mots laissés sur les pare-brise n'ont jamais fait mouche. C'est alors que des amis de mes parents m'ont proposé une des voitures de leur père, décédé. Michel, un mécanicien émérite qui a notamment eu la lourde tâche de nous éduquer mécaniquement mon père et moi! J'ai pu utiliser ses précieux conseils pour restaurer les freins et remplacer la courroie de distribution. Il n'a fallu que peu de travail pour que la Granada soit prête à reprendre la route. Seule entorse à l'origine, je viens de modifier la carburation pour rouler à l'éthanol. Car pour un étudiant, le budget carburant, c'est important! En tout cas, je ne remercierai jamais assez Louisette, Isabelle, Sandrine et Nicolas pour cette opportunité unique.

FORD GRANADA

1972-1978



Production :
504 747 d'exemplaires



Sur la route, la Ford Granada se comporte comme une auto moderne. Elle garde parfaitement son cap et la direction est suffisamment précise. Le moteur, lui, est coupleux et volontaire. Voire un peu sportif.



↑ La montre n'est pas placée dans le combiné d'instruments, mais tout en bas de la console, devant le levier de vitesses.



↑ La commande de boîte est agréable à manier, précise et proposant des verrouillages francs. Le pommeau d'origine a été remplacé par un en bois, fait à la main par un confrère de Sport Auto. Merci Sylvain !



Ses chromes et son long museau lui donnent des airs très américains. Le restylage de 1978 lui fera perdre tout ce charme.



On aime

Son rayon de braquage court,
la vivacité de son moteur,
le volume du coffre



On aime moins

Sa consommation élevée,
ses sièges un peu trop
mous

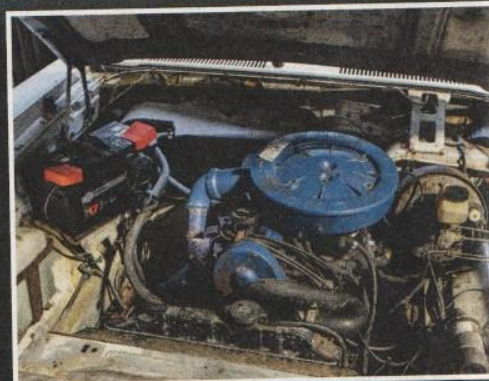
La longue vitre de custode et le hayon
légèrement incliné lui donnent un style assez
fluide. Impression renforcée par les petits feux
uniquement montés sur le break.



↑ La roue de secours et les outils de remplacement se cachent sous le plancher, dans un compartiment dédié. Malin.



↑ Pas très haut, mais large et profond, le coffre s'agrandit d'un seul geste et offre un plancher parfaitement plat, ainsi que 2 mètres de longueur au max.



↑ Le 2.0 Pinto et son arbre à cames en tête est aussi solide que performant. La preuve, il a motorisé nombre de petites monoplaces et est à la base du moteur des Sierra et Escort Cosworth.

pour en savoir plus

REVUES TECHNIQUES

- ▶ RTA n° 386
- ▶ Haynes « Ford Consul and Granada 2.0, 2.5 and 3.0 1972-77 All Models » (en anglais)

SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS

- ▶ Ford-amical-france.fr
- ▶ Ford-granada-1234-club.com
- ▶ Fordgranada.net
- ▶ Fordgranadaguild.org.uk

PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ Charron-auto-retro.fr
- ▶ Motomobil.com
- ▶ Vintage-garage.fr



» sont imperturbables. S'immiscer dans la circulation hostile d'un matin parisien aux heures de pointe, sans être la bête noire des autres automobilistes pressés ne m'a jamais semblé aussi facile avec une auto des années 70. Même l'aiguille de température moteur n'a pas bougé d'un iota. Les freins semblent être faits du même bois. Assistés et équipés de disques à l'avant, ils rendent chaque ralentissement énergique et le dosage tout à fait agréable. Quant à la direction, à crémaillère, elle tient le cap sans jeu ni louvoiement. La tenue de route, assurée par quatre roues indépendantes et des ressorts hélicoïdaux, est excellente et a même de quoi faire rougir les spécialistes français du genre. Et si j'insiste sur autant de détails techniques totalement nébuleux pour mon ignare de collègue, c'est parce que je n'aurais jamais imaginé qu'une Ford pouvait se révéler aussi moderne. Et je tenais à le souligner. Pour autant, je ne suis pas au bout de mes (bonnes) surprises.

Rigueur et style

Une fois nos autos côte à côte, on les scrute, on les détaille, on les compare et chacun cherche à enterrer au plus profond la monture de l'autre, en insistant lourdement sur ses défauts. Forcément. Mais là, les mots nous manquent. La Ford paraît pourtant plus agressive. Plus élégante aussi. Est-ce que l'on s'est lassé des 504? Peut-être. Mais elle n'est pas vilaine non plus. En tout cas, moi, j'adore la ligne de cette Granada, surtout en break, avec son toit lisse et aussi long qu'un jour sans freins. Pas besoin d'un toit aussi bossu que le crâne de Pierre-Louis pour profiter d'un volume de chargement digne d'un utilitaire. Une auto rigoureuse et bien pensée suffit. Si j'envie le plancher en bois et la hauteur sous tablette de la 504, la profondeur et la largeur supérieures du coffre de la Granada permettent d'en offrir bien plus. Mieux, une manette centralisée permet d'abattre le dossier d'un seul geste, et une tôle coulissante offre un plancher parfaitement plat sur toute la longueur sans avoir besoin de manipuler l'assise. Les places avant, comme celles de l'arrière, offrent tout autant d'espace. Si les sièges garnis de ressorts apparaissent moins confortables quand

À l'arrière, il y a de la place et on s'enfoncé joyeusement dans l'assise de banquette à ressorts. Agréable au début, mais fatigant à la longue.

on s'y enfonce de 20 cm, la largeur aux coudes se révèle bien meilleure. Voyager à cinq ne sera pas un problème si les passagers ne souffrent pas du dos! La planche de bord, bien que rehaussée d'un peu de chrome paraît un brin triste. Mais les commandes tombent bien sous la main et cette version L, plutôt au bas de l'échelle, n'est pas trop mal équipée. Et puis, cet intérieur bleu et la luminosité qui y règne permettent de retrouver le sourire. Ce sont autant d'attributs qui font que, tout d'un coup, la 504 qui lui fait face vient de prendre un sacré coup de vieux! Tout comme Pierre-Louis d'ailleurs, qui regrette déjà son choix, sans l'avouer.



L'utile et l'agréable

Et pourquoi ne pas partir en vacances en ancienne avec femme et enfants cet été ? Pour cela, il faut un break, fiable et capable d'avalier les kilomètres sans difficulté majeure, et assez confortable.

C'est tout à fait dans les cordes de nos deux autos du jour, mais dans un style différent.

La Peugeot 504 est une star mondialement connue, qui semble tout à fait taillée pour l'exercice. Son apparence est plus soignée, mais elle fait payer cher sa notoriété. À l'inverse, la Ford Granada est totalement tombée dans l'oubli. Et pourtant, elle ne manque pas d'atouts, à commencer par une rigueur germanique qui prend le pas sur le style, et peut tout à fait tenir le rang face à la française. Mais dans le détail, laquelle est la plus fiable ? La plus confortable ? Et la plus pratique ? Verdict.

CAPACITÉ D'EMPORT

AVANTAGE FORD GRANADA

Quand on choisit un break, c'est avant tout pour charger. Les volumes des deux soutes se valent, avec des formes différentes. Mais celle de la Ford offre un plancher parfaitement plat et une longueur de chargement supérieure, au détriment d'une finition plus rustique. Mais son côté utilitaire n'a pas d'égale, mètre en main. On peut même y dormir ou y jouer au ballon.



Arrête, tu vas encore te blesser.

Jérôme

Et hop, un retourné acrobatique!

Pierre-Louis

T'as vu, le seuil de chargement est hyper bas.

Jérôme

Ta suspension doit être affaissée.

Pierre-Louis



Tu sais ce que tu regardes au moins.

Jérôme

Pas du tout. Je fais comme toi.

Pierre-Louis

FIABILITÉ

EX AEQUO

Qu'il s'agisse de leur solidité comme de l'approvisionnement de pièces, difficile de différencier la française de l'allemande. Le moteur de la 504 est issu d'une lignée de 4-cylindres éprouvée depuis des décennies. Il est largement diffusé et de nombreux spécialistes abreuvent le marché d'éléments de remplacement. De son côté, celui de la Granada est nouveau, mais très bien né. Il a largement été utilisé en compétition et si les revendeurs sont peu nombreux, toutes les pièces sont néanmoins disponibles. C'est l'égalité.

ÉQUIPEMENT ET CONFORT

AVANTAGE PEUGEOT 504

Pour voyager sereinement, un brin de confort et quelques accessoires sont les bienvenus. La suspension de la 504 filtre mieux les défauts de la route et les sièges offrent un meilleur compromis moelleux/fermeté. De quoi protéger le séant tout en préservant les lombaires. Quant à la finition et les équipements, on est également mieux lotis à bord de la Peugeot.

Joli ce plancher en bois, non ?

Pierre-Louis

M'en fous...

Jérôme

Et ces appuis-tête qui s'escamotent dans le dossier ?

Pierre-Louis

M'en fous aussi...

Jérôme

le budget

LA COTE	FORD GRANADA BREAK	PEUGEOT 504 BREAK
À restaurer	2 100 €	3 500 €
À réviser	3 600 €	6 900 €
Prête à rouler	5 500 €	11 000 €

L'ASSURANCE	FORD GRANADA BREAK	PEUGEOT 504 BREAK
Normale au tiers	247 €	236 €
Normale tous risques*	410 €	394 €
Collection au tiers	47 €	47 €
Collection tous risques*	105 €	189 €

Profil: homme de 45 ans résidant à Orléans. 50 % de bonus. * Avec vol et incendie.

Côté pièces, ça se vaut. Leur coût d'entretien est similaire et les pièces pullulent. En revanche, à l'achat, il faudra mettre deux fois plus cher pour la Peugeot. En revanche, son potentiel en collection est plus intéressant.

LE PRIX DES PIÈCES	FORD GRANADA	PEUGEOT 504
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	68 €	41 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	7 €	10 €
Disques + plaquettes AV	86 €	131 €
Garnitures + cyl. de roue AR	56 €	114 €
Amortisseurs AV / AR	140 €	213 €
Silencieux d'échappement	170 €	101 €
Courroie de distribution	80 €	Chaîne
Kit d'embrayage	120 €	153 €
Phare avant	260 €	77 €
Feux arrière (cabochon)	70 €	56 €
Pneumatiques (x 2)	160 €	157 €

Moyenne des prix relevés sur Auto-doc.fr, Motomobil.com, Serie04.com et Allopneus.com

LES NOTES

	FORD GRANADA BREAK	PEUGEOT 504 BREAK
Au quotidien	14/20	14/20
Placement d'avenir	13/20	15/20
Disponibilité des pièces	17/20	16/20

Bilan

La bourse ou la vie

La Peugeot 504 offre à ses passagers un confort nettement supérieur à celui de la Ford Granada. Mais elle vaut le double et ne se trouve pas à tous les coins de rue. L'allemande n'est pas moins rare, au contraire, et sa suspension est un peu plus sèche, alors que ses sièges sont un peu trop mous. En revanche, elle n'a pas son pareil pour emporter des objets encombrants et sait vous faciliter la vie. Toutes les deux sont d'excellentes autos pour rouler régulièrement et loin. L'achat sera une question de style, mais avant tout d'opportunité.