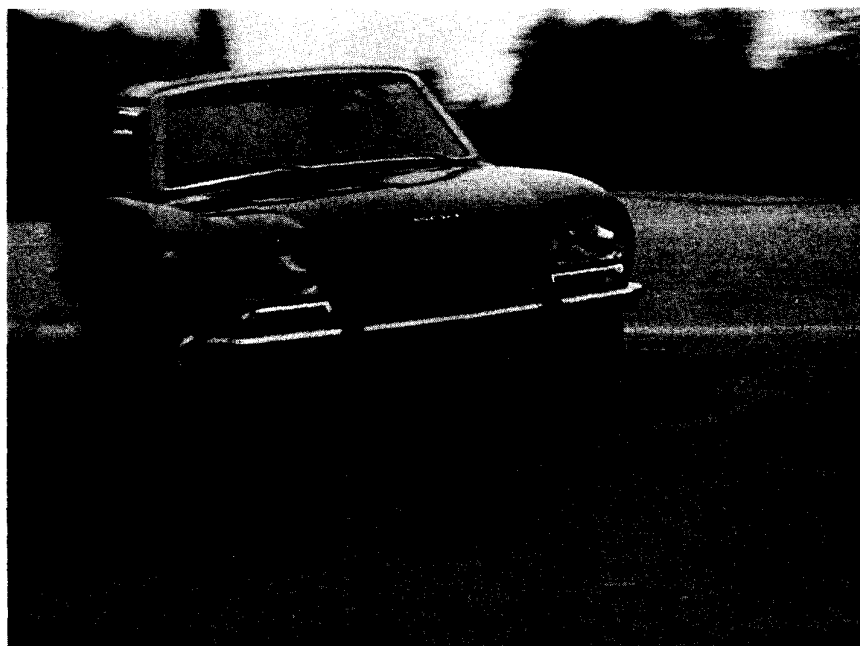


Peugeot



504 L/GL/Ti

Peugeot s'est attaqué avec la 504 au marché des berlines de la classe moyenne supérieure en 1968 et, fin 1970, les 504 ont vu leur cylindrée passer à 2 litres (11 CV). D'autre part, ce n'est qu'en avril 1973 que fut lancée la 504 L, version économique, qui prémonition ou vertu du marketing, cadre aujourd'hui parfaitement avec les préoccupations nées de la crise de l'énergie.

• **Finition et équipement:** l'austérité habituelle chez Peugeot se retrouve à tous les niveaux de la gamme mais la présentation comme les équipements sont mieux soignés sur la GL et la Ti. Cependant, toutes trois, proportionnellement, bénéficient d'une finition sérieuse. Seule, la Ti revêt un certain côté luxueux, en particulier lorsque la sellerie est en cuir.

• **Confort :** la classe de ces voitures détermine un confort de bonne facture par la place dont les occupants disposent, par la qualité des sièges et par l'efficacité de la suspension. Les dossiers devraient assurer un meilleur maintien latéral (L). Niveau sonore dans la bonne moyenne.

• **Habitabilité :** berlines spacieuses pouvant convenir à cinq personnes à la rigueur. Les places avant sont très généreuses. A l'arrière, le tunnel de transmission peut constituer une gêne sauf pour un enfant assis au milieu de la banquette. Largeur aux coudes AV/AR : 143/139 cm.

• **Coffre :** seuil de chargement assez haut, éclairage intérieur, formes facilitant l'utilisation, volume de 353 dm³ (L) et 420 dm³ (GL et Ti). Largeur : 131,5 cm; profondeur: 104 cm; hauteur : 45 cm (L). Roue de secours mal placée sous le pare-chocs.

• **Moteur:** le plus agréable est celui de la Ti (injection), non seulement en raison de sa puissance supérieure, mais également pour sa plus grande souplesse d'utilisation et par son niveau sonore inférieur à celui des deux autres modèles. Mais, même le 1800 de la 504 est intéressant qui, comme pour la GL et la Ti, accepte de monter haut en régime sans paraître souffrir.

• **Transmission :** bonne commande de boîte (au volant), excellente synchronisation, échelonnement rationnel (2s un peu courte sur la L) et silence

satisfaisant (sauf L) ; embrayage facile mais un peu dur sur la L.

• **Direction:** nous n'aimons pas le volant de grand diamètre (42 cm) ni la démultiplication trop importante (4,5 tours) qui oblige à de grands mouvements des bras, sans pour autant rendre la direction légère.

• **Tenue de route :** dotée d'un pont AR rigide, la 504 L est plus sensible à la qualité de la route mais, en règle générale, elle se révèle mieux équilibrée que les autres modèles dont le comportement routier nous a semblé beaucoup plus sous-vireur. Quoi qu'il en soit, la tenue de route reste saine en conduite normale. Il faut savoir aussi que ces voitures ne se montrent pas spécialement à l'aise sur la neige (répartition de poids, suspension ?).

• **Freinage :** aucune critique à formuler quant aux freins qui, avec les trois versions de la 504, sont parfaitement à la hauteur de leur tâche.

• **Conclusion :** voiture de la classe moyenne supérieure s'adressant à une clientèle traditionnelle, la 504 GL est judicieusement complétée par la Ti aux performances supérieures et la L au budget d'utilisation plus raisonnable.

POUR:

- Performances
- Equilibre (L)
- Confort
- Freinage
- Robustesse.

CONTRE:

- Tenue sur neige
- Direction floue
- Bruit boîte (L)
- Roue de secours

LES PERFORMANCES	504L	504 GL	504 Ti
Cylindrée	1798	1971	1971
Puissance fiscale	10 CV	11 CV	11 CV
Puissance DIN	73	87	97
Longueur, largeur	448 X 169	449 X 189	449 X 169
Vitesse maxi. .	155,950	164,160	170,4
1 000 m D.A.	36,2	35,0	33,5
0 à 100 km/h.	14,4	13,9	12,0
80 à 100 en 3e	4,2	5,0	3,9
Maxi. routier .	108,072	111,589	115,287
Consommation à 120	10,95	11,0	12,1
à 75	8,6	9,35	10,9
Prix	18 900	20 750	23 500