

nouveautés 70 : Renault Peugeot et Volkswagen

banc d'essai complet du coupé et du cabriolet Peugeot 504 à injection

Si la berline Peugeot 504 est maintenant très répandue, les coupé et cabriolet commencent seulement à faire leur apparition sur nos routes. Leur silhouette fort élégante retient en général l'attention, mais que faut-il penser exactement de ces deux modèles assez coûteux, construits à une cadence limitée ? Notre banc d'essai complet (pages 2, 3, 4), répond à cette question.

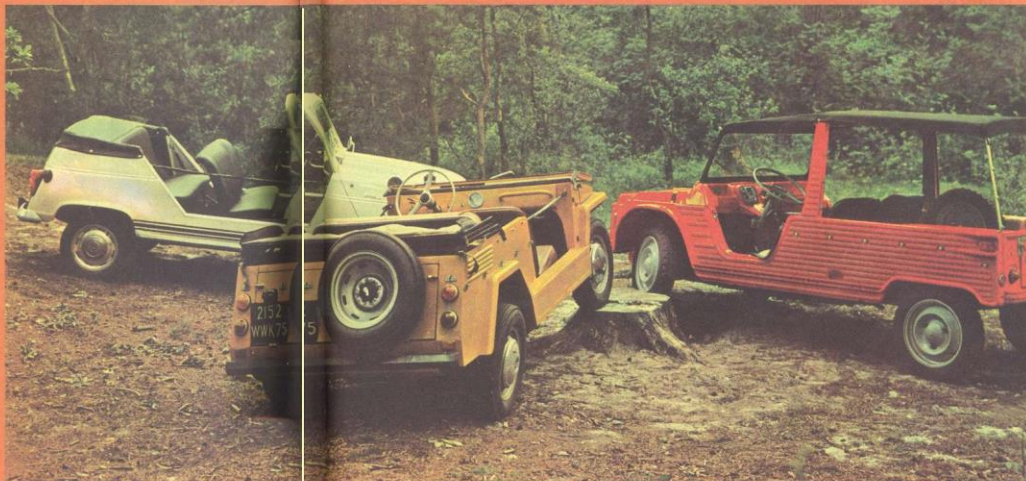


Simca 1100 Peugeot 204 match entre deux 6 cv françaises

Simca 1100 et Peugeot 204, paraissent s'affronter en Touraine, dans le décor peu commun du château d'Argigny. Au cours d'un essai de contrôle, nous avons minutieusement comparé ces deux 6 CV que nous opposons dans un match rigoureux (pages 8 et 9).

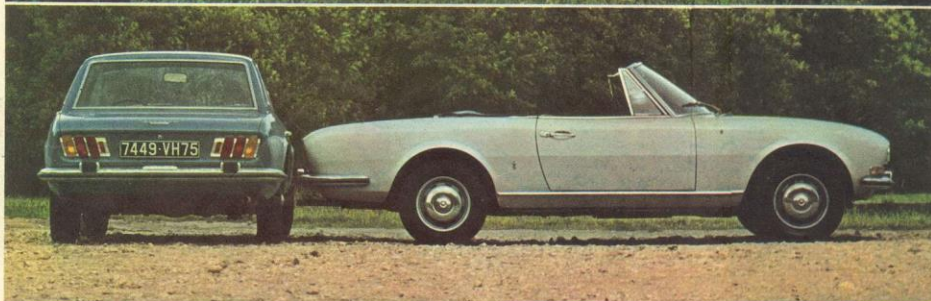
les Mēhari Plein Air et Jungla à l'épreuve

Quelle est la voiture de week-end idéale ? La Citroën Méhari, la Renault Plein Air ou la Fiat Jungla, que nous avons rassemblées, essayées, comparées en tenant compte du caractère particulier de ces trois modèles (pages 12, 13, 14), ou bien serait-il possible de concevoir pour cet usage, un véhicule qui paraîtrait idéal ?



BANC D'ESSAI COUPÉ ET CABRIOLET PEUGEOT 504

...moins de kilogs ou plus de chevaux



FILM DE L'ESSAI

PARIS - SENS - TONNERRE - MONTBARD - SOMBERNON (285 km)

Nous quittons Paris par un très beau temps mais après les départs matinaux et l'auto-roule est bien dégagée. Après Sens, la circulation devient peu importante bien que plus dense qu'à l'ordinaire. Nous sommes ralentis dans la traversée de Montbard et à Sombernon, le chronométré indique 2 h 28 mn, ce qui donne une moyenne de 115,5 km/h.

SOMBERNON - ARNAY-LE-DUC - CHATEAU-CHINON - LAC DES SETTONS - SAULIEU (144 km)

Il fait maintenant très chaud et la visibilité est partout excellente. Les petites routes du Morvan restent à peu près désertes, sauf autour du lac des Settons où les touristes sont nombreux. À Saulieu, nous relevons un temps de 1 h 35 mn, à la moyenne de 90,9 km/h.

SAULIEU - Autoroute A 6 - PARIS (245 km)

Sur la N6, la circulation est très dense en sens inverse, vers le sud, mais sur l'autoroute, nous pouvons rouler très rapidement car la voie que nous empruntons est à peu près libre. La banlieue parisienne est franchie rapidement et à Paris, notre temps est de 1 h 43 mn, ce qui correspond à une moyenne de 142,7 km/h.

MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI

674 km parcourus en 5 h 46 mn, soit à la moyenne de 116,8 km/h. Sur cet itinéraire, notre consommation a été de 13,4 litres aux 100 km.

COMME tous les constructeurs, Peugeot a singulièrement augmenté la cadence de sortie de ses nouveaux modèles : la berline 504 a été présentée au dernier Salon de Paris et dès le mois de mars à Genève, sortaient les coupé et cabriolet, directement dérivés de ce modèle. Comme c'était le cas pour le cabriolet 404, ces nouvelles carrosseries ont été dessinées et sont construites par Pininfarina à Turin, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes de transport. Toutefois, ces caisses n'ont extérieurement aucun point commun avec la berline d'origine et comme d'autre part leur empattement est raccourci de 19 cm, il s'agit bien d'un nouveau modèle ayant un comportement routier qui lui est propre. Notre essai a porté principalement sur le coupé, mais nous avons pu disposer, au même temps d'un cabriolet pour effectuer quelques mesures comparatives à Montlhéry. Comme on le verra, les deux versions ont donné des résultats très voisins avec, toutefois, un léger avantage en vitesse de pointe au coupé, ce qui est tout à fait normal.

Incontestablement, la ligne des coupé et cabriolet 504 est mieux réussie que celle de la berline petite à un arrière plus joli (ce qui n'est pas difficile) et à un AVANT encore plus original, doté de quatre phares ovales à l'ode. Malheureusement, le poids de ces deux modèles, théoriquement plus sportifs, est au moins égal à celui du modèle de base malgré le raccourcissement, ce qui est à la fois surprenant et explicable du fait qu'il s'agit d'une voiture de carrossier : une centaine de kilos de moins auraient été les bienvenus, car 1 200 kg c'est trop.

lorsque le conducteur était seul à bord. Sur la route, il est manifeste que le coupé 504 est plutôt paresseux pour atteindre sa vitesse maximale, mais il s'y accroche très correctement après un ralentissement. Le quatrième semble bien longue et il faut fréquemment avoir recours à la troisième.

Les accélérations des deux versions se tiennent à 2/5 de seconde près et nous avons obtenu sur le coupé 18 s 1/5 aux 400 mètres départ arrêté et 34 s 1/5 aux 1 000 mètres. La berline à injection n'avait pu faire mieux que 35 s, le gain est, on le voit, peu important. En reprises depuis 40 km/h en quatrième, les chiffres sont eux aussi améliorés par rapport à la berline mais nettement inférieurs aux accélérations et nous sommes passés aux 400 mètres en 19 s 1/5 et au kilomètre en 37 s 1/5.

Le levier de vitesses au plancher est très bien en fait et permet des passages plus francs qu'avec le levier sous le volant, à tel point qu'il semble que la boîte est améliorée de façon interne. Il n'en est rien mais la synchronisation demeure très bonne et ne pose jamais aucun problème. En revanche, l'étagement laisse apparaître un trou important entre la seconde et la troisième marchés par le pont long. La seconde atteint 100 km/h au compteur tandis que la troisième monte jusqu'à 155 km/h, ce qui est dans certains cas très intéressant. En terrain accidenté, on se trouve souvent à cheval entre ces deux rapports, ce qui ne facilite pas la conduite très rapide car dans certaines rampes, la troisième est trop longue et laisse une impression de mollesse. La nervosité serait améliorée par une troisième plus courte, la quatrième restant ce qu'elle est pour la vitesse de pointe sur belle route.

La longueur relative des deux rapports finaux permet une consommation modérée puisque, sur notre parcours à la vitesse moyenne de 90 km/h, nous avons relevé 10,6 litres et que sur notre circuit du Morvan, à moyenne beaucoup plus élevée, nous n'avons pas dépassé 13,4 litres, avec un retour par l'autoroute d'Avallon plutôt encombrée, ce qui ne nous a pas permis de pousser le coupé à fond pendant très longtemps. La courbe à vitesse constante établie à Montlhéry est très progressive et se maintient en dessous de 9 litres jusqu'à 110 km/h. Elle atteint tout de même 18 litres à la vitesse de pointe de 170 km/h. L'injection, si elle n'amène guère de puissance et encore moins de souplesse, est tout de même génératrice d'économie.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Le coupé, comme le cabriolet, est toujours équipé d'un moteur à injection essence de 1 798 cm³ et développant 90 ch DIN à 6 300 tr/mn, ventilateur embrayé. Suivant les données de Peugeot, lorsque le ventilateur est débrayé automatiquement, cette puissance est augmentée de 7 ch, ce qui nous paraît bien généreux. Ce groupe est tout à fait classique et n'appelle aucun commentaire particulier, puisque même le rapport volumétrique de 8,35 peut être considéré maintenant comme très modéré. Le système d'injection est toujours celui de Kugelfischer et la boîte de vitesses est à quatre rapports synchronisés avec comme seule particularité de disposer d'un court levier central direct. Bien entendu, les roues arrière sont indépendantes à voie constante mais, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, les ressorts hélicoïdaux des coupé et cabriolet présentent une flexibilité sensiblement inférieure, c'est-à-dire que théoriquement, ces voitures sont un peu plus fermes que les berlines. Le freinage n'a pas été modifié et reste à quatre disques avec une assistance et un limiteur de charge. La direction est à crémaillère avec une colonne de sécurité à cardan et le rayon de braquage est un peu raccourci grâce à la longueur hors tout inférieure. Les rapports de la boîte de vitesses sont communs à toutes les 504, mais le pont est légèrement plus long sur les coupé et cabriolet, ce qui donne 31,14 km/h pour 1 000 tr/mn en quatrième au lieu de 30,5 km/h. On peut ainsi profiter pleinement de la plus grande finesse de la carrosserie et de la diminution du maître couple.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Nous avons conduit les coupé et cabriolet 504 à Montlhéry par un très beau temps, assez chaud, avec un vent sensiblement égal à celui du jour où nous avons essayé la berline à injection. Cette dernière avait été créditée, après nos quatre tours traditionnels de l'anneau, de 167,4 km/h ; nous avons obtenu 169,8 km/h avec le cabriolet et 172,4 km/h avec le coupé. Comme cela est normal, la capote freine un peu les performances, d'autant que nous avons remarqué un petit manque de rigidité de cette dernière qui tend à se soulever au centre du pare-brise. A titre indicatif, nous avons aussi mesuré la vitesse décapotée et nous avons obtenu seulement 161,5 km/h ; soit 8 km/h de perte, tandis que le coupé chargé de quatre personnes tournait à 170,5 km/h, soit 2 km/h de moins que

SECURITE

Contrairement à ce qui se passe sur la 204, la réaction de l'empattement est très favorable à la stabilité sur la 504. En effet, avec ses quatre roues indépendantes, sa suspension raidie et ses deux barres stabilisatrices, la tenue de route du coupé 504 est

SUITE PAGE 4

QUALITES

- TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE.
- FREINAGE SANS REPROCHE.
- Direction légère et précise.
- Consommation intéressante.
- Ligne bien réussie.
- Levier au plancher très maniable.
- Capot dans le bon sens.
- Glaces électriques en série.

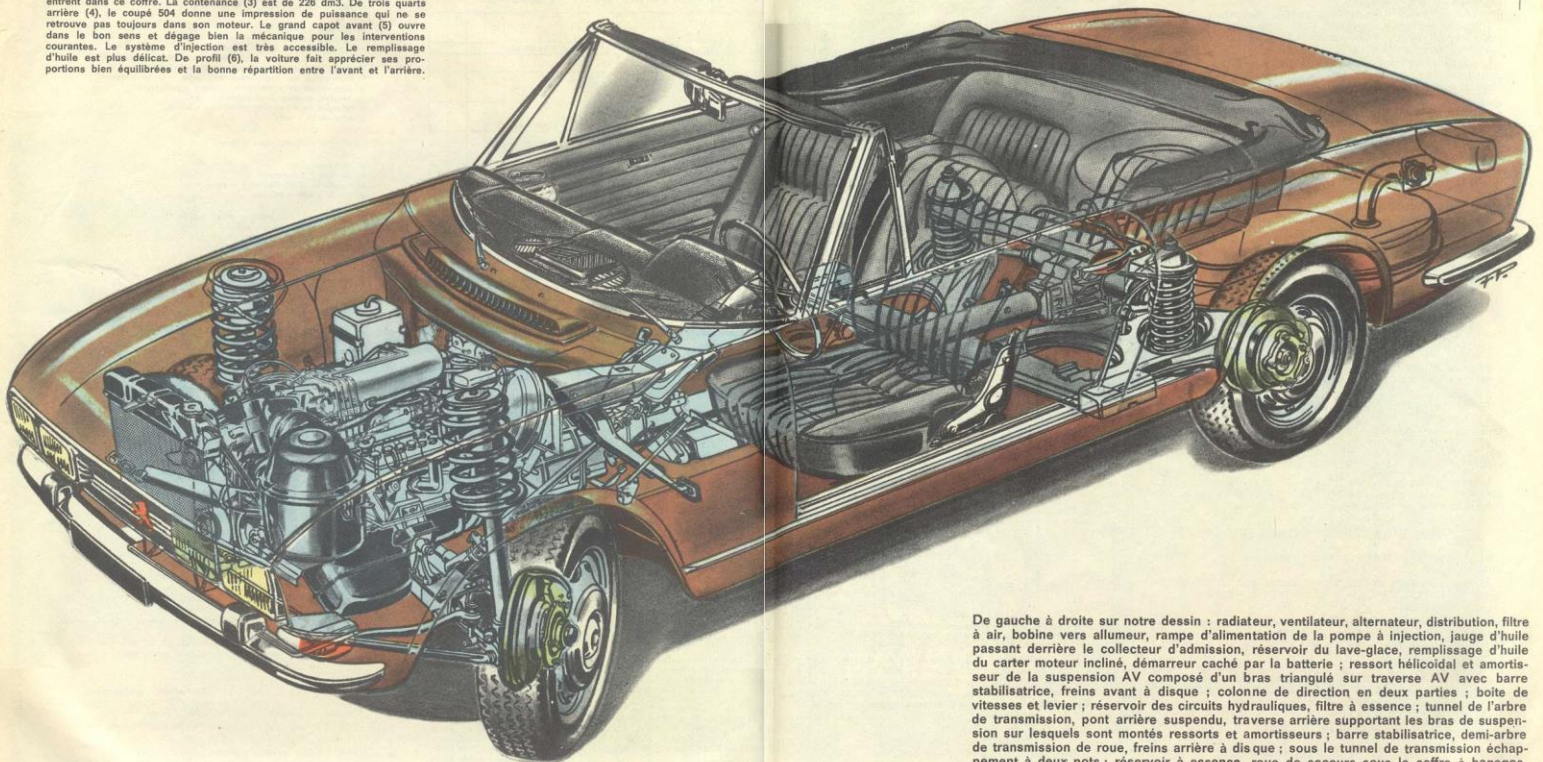
DÉFAUTS

- PUISSANCE DE SÉRIE.
- NERVOUSITÉ INSUFFISANTE.
- Poids mort important.
- Trou entre deuxième et troisième.
- Prix élevé.
- Tableau instrumental et pauvre.
- Avertisseur mal placé.
- Pas de compte-tours.



L'avant des 504 coupé et cabriolet (1) se caractérise par quatre phares à lode de forme ovale, bien intégrés dans la calandre. Le coffre est d'un volume presque aussi important que dans la berline. Nous avons placé au sol (2), dans la position qu'elles occupent à l'intérieur, les valises qui entrent dans ce coffre. La contenance (3) est de 228 dm³. De trois quarts arrière (4), le coupé 504 donne une impression de puissance qui ne se retrouve pas toujours dans son moteur. Le grand capot avant (5) ouvre dans le bon sens et dégage bien la mécanique pour les interventions courantes. Le système d'injection est très accessible. Le remplissage d'huile est plus délicat. De profil (6), la voiture fait apprécier ses proportions bien équilibrées et la bonne répartition entre l'avant et l'arrière.

VOIR PAGE 4

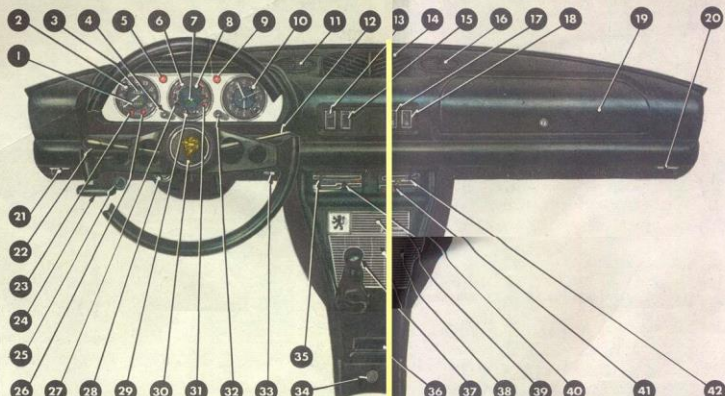


De gauche à droite sur notre dessin : radiateur, ventilateur, alternateur, distribution, filtre à air, bobine vers allumeur, rampe d'alimentation de la pompe à injection, jauge d'huile passant derrière le collecteur d'admission, réservoir du lave-glace, remplissage d'huile du carter moteur incliné, démarreur caché par la batterie ; ressort hélicoïdal et amortisseur de la suspension AV composé d'un bras triangulé sur traverse AV avec barre stabilisatrice, freins avant à disque ; colonne de direction en deux parties ; boîte de vitesses et levier ; réservoir des circuits hydrauliques, filtre à essence ; tunnel de l'arbre de transmission, pont arrière suspendu, traverse arrière supportant les bras de suspension sur lesquels sont montés ressorts et amortisseurs ; barre stabilisatrice, demi-arbre de transmission de roue, freins arrière à disque ; sous le tunnel de transmission échappement à deux pots ; réservoir à essence, roue de secours sous le coffre à bagages.

COUPE ET CABRIOLET 504 (suite)

TABLEAU DE BORD

1. Totaisateur partiel. — 2. Compteur de vitesse. — 3. Totaisateur général. — 4. Remise à zéro du totaisateur partiel. — 5. Lampe témoin disponible. — 6. Ampèremètre. — 7. Lampe témoin répétiteur de clignotants. — 8. Thermo-mètre. — 9. Lampe témoin de frein. — 10. Montre. — 11. Aéra-teur orientable. — 12. Clignotant. — 13. Clignotant. — 14. Bouche d'air frais. — 15. Interrupteur disponible. — 17. Commande d'ouverture de glace gauche. — 18. Commande d'ouverture de glace droite. — 19. Coffre à gants. — 20. Éclairage sous planche de bord droite. — 21. Éclairage sous planche de bord gauche. — 22. Commutateur d'éclairage. — 23. Lampe témoin disponible. — 24. Frein à main. — 25. Déverrouillage du capot. — 26. Lampe témoin disponible. — 27. Lampe témoin des phares. — 28. Contact-démarrateur, antivol. — 29. Jauge à essence. — 30. Avertisseur. — 31. Lampe témoin manomètre d'huile. — 32. Rhéostat d'éclairage du tableau. — 33. Inverseur de stationnement des feux. — 34. Allume-cigarettes. — 35. Régulateur de chauffage. — 36. Cendrier. — 37. Levier de vitesses. — 38. Haut-parleur. — 39. Émplacement pour la radio. — 40. Ventilateur. — 41. Répartition d'air. — 42. Trappe d'air frais.



	CABRIOLET	COUPE
PRIX EN FRANCE	23 000 F	24 000 F
PRIX EN SUISSE	20 750 FS	21 500 FS
PRIX EN BELGIQUE	233 640 FB	238 360 FB

SUITE DE LA PAGE 2

nettement améliorée et nous n'avons pas trouvé la limite avec la puissance disponible. En virage ou en courbe, la voiture s'incurve d'elle-même dans le tracé le plus favorable et elle se moque des inégalités. De même, le vent ou la pluie n'ont qu'une influence négligeable sur le comportement bien que l'adhérence des roues motrices soit parfois critiquable sur du gravillon par exemple. En ligne droite les légères hésitations de la berline sont supprimées et d'une façon générale, la direction semble à la fois plus légère et plus directe bien que la démultiplication soit la même. Grâce à tout cela, le coupé a beaucoup gagné en maniabilité. Il ne donne plus l'impression d'une quelconque lourdeur de conduite.

Nous avons aussi beaucoup apprécié le freinage qui s'est toujours montré d'une grande sûreté grâce à un pouvoir important de ralentissement. L'assistance se fait oublier, la pédale est bien progressive et les arêtes brutaux en cas de nécessité s'effectuent bien en ligne, sans qu'il soit nécessaire de corriger au volant. La résistance à l'échauffement est satisfaisante et les disques aux quatre roues font bien leur travail, dans une voiture très équilibrée. Le cabriolet que nous avons essayé d'autre part

a confirmé ces impressions et sa rigidité n'est absolument pas critiquable. Sa tenue de route et son freinage se sont révélés aussi intéressants que ceux du coupé. Pour les cadrans proprement dits, en particulier sous le capot, la mécanique n'est jamais exagérément bruyante. Les coffres à bagages, bien que n'offrant pas le même volume que sur la berline, sont toujours débarrassés de la roue de secours plus vastes que ceux de la plupart des voitures de cette catégorie.

CONFORT ET AGREMENT

Nous considérons ces deux voitures comme des deux places car les banquettes arrière ne sont que des emplacements de secours plus acceptables sur le coupé que sur le cabriolet. Les deux passagers sont bien installés au centre des quatre roues indépendantes et malgré les ressorts plus fermes, la suspension est efficace et fort bien amortie. L'accessibilité est bonne et les sièges facilement réglables offrent un bon confort, bien qu'ils soient dépourvus des appuie-tête de la berline. De même, la visibilité est satisfaisante grâce au grand pare-brise et en dépit des déflecteurs latéraux qui ont fait leur réapparition. L'aération est assurée par les deux grandes glaces

avant à commande électrique en série et on regrette sur le coupé que les glaces arrière soient fixes. Dernier élément de confort : le niveau sonore ne dépasse pas la normale et malgré le manque d'insonorité, en particulier sous le capot, la mécanique n'est jamais exagérément bruyante. Les coffres à bagages, bien que n'offrant pas le même volume que sur la berline, sont toujours débarrassés de la roue de secours plus vastes que ceux de la plupart des voitures de cette catégorie.

À l'intérieur, la présentation n'est pas particulièrement excitante avec un tableau de bord entièrement gagné de l'arrière. Seul le volant original est bien dessiné, tandis que les cadrans proprement dits, so-reusement exactement semblables à ceux de la berline. Il n'est même pas prévu de compte-tours qui serait pourtant à sa place sur ce tableau. Les commandes restent typiquement Peugeot : seuls les déflecteurs présentent un air levier d'ouverture original et instantané aux volours lorsque le léger car de sûreté fonctionne mal ! A ce prix, il est tout de même dit bien souhaitable que Peugeot laisse Pininfarina enjoyer la présentation et enrichir le tableau de bord. À regret : des avertisseurs sonores sont cor-

façon peu logique au centre du volant tandis que la nuit les quatre phares à lode donnent au contraire bien des satisfactions. Saluons enfin le grand capot ouvrant dans le bon sens, ce qui est inconnu chez Peugeot et la console centrale où est prévu le montage d'un auto-radio. Cela est de plus en plus rare, contrairement à la capote du cabriolet s'ouvre et se ferme très facilement mais le couvre-capot est plus difficile à mettre en place.

CONCLUSION

Le coupé et cabriolet 504 dépeint un peu par leurs performances et surtout leur nervosité à cause du moteur à injection strictement de série. Les tableaux de bord paraissent tristes et pauvres mais tout cela est rattrapé par la sécurité routière, la tenue de route et le freinage. Ils bénéficient d'un avant d'aspect nouveau et d'une carrosserie très réussie signée Pininfarina. Avec quelques chevaux de plus que la berline, nous aurions vraiment des voitures hors série, trop rares dans la construction française actuelle.

Bernard CARAT

CARACTÉRISTIQUES

- **MOTEUR.** Puissance fiscale : 10 CV. Cylindrée : 1 796 cm³. Quatre cylindres en ligne, quatre soupapes, 240 mm. Course : 81 mm. Groupe incliné de 48° vers la droite. Retour à l'embrayage électrique à mise en route automatique en fonction de la température. Contenance du circuit de refroidissement : 7,8 litres. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 12 V 55 Ah. Alimentation par pompe d'injection. Filtre à huile à bain d'huile. Contenance du réservoir : 56 litres. Graissage sous pression. Engrenages. Filtre d'huile à cartouche interchangeable. Contenance du carter : 4 litres. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance maximale : 97 ch DIN à 5 600 tr/mn. Couple : maximum : 14 kg à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 8,35 à 1.
- **TRANSMISSION.** Roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher. Pont arrière à couple hypolde.
- **RAPPORTS DE TRANSMISSION :** 1^{er} : 0,73 - 2^e : 0,461 - 3^e : 0,31 - 4^e : 0,23 - M. AR : 0,287 - Pont arrière : 0,270 (10x37).
- **CHASSIS SUSPENSION.** Ensemble autopoteur. Suspension avant à roues indépendantes par bras articulés et ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis à l'avant. Suspension arrière à roues indépendantes par bras tirés et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques à l'avant et à l'arrière. Barre anti-roulis à l'arrière.
- **FREINS.** A disque sur les quatre roues. Servo frein à dépression. Compensateur de freinage en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **DIRECTION.** A crémaillère. Rayon de braquage : 5 m à droite et à gauche.
- **PNEUMATIQUES.** 175 x 14.
- **CARROSSERIE.** En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 1 190 kg, 620 kg à l'avant et 570 kg à l'arrière.
- **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE.** Puissance au litre : 54 ch. Puissance à la tonne : 81,6 ch. Cylindrée à la tonne : 1 506 cm³. Rapport poids/puissance : 12,2 kg/ch. Autonomie moyenne de voiture : 900 km.



Les feux arrière (1) sont originaux et leur forme contribue à la personnalité de la carrosserie. Cela nous change du classique combiné plus ou moins massif groupant toutes les indications nécessaires à l'arrière d'une voiture. Sur les côtés (2), le prestigieux insigne de Pininfarina est la marque d'origine de la caisse, aussi bien pour le dessin que pour la construction. Ce sigle ne se fait pas payer tout de même bien cher ? Les portières (3) ouvrent largement et sont équipées de glaces électriques.

DIAGRAMME DES VITESSES



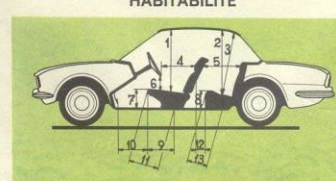
Le diagramme ci-dessus a été établi pour connaître les possibilités de chaque dé rapports de la boîte de vitesses des coupé et cabriolet Peugeot 504 en fonction du régime du moteur. Un levier au plancher assure la sélection des vitesses selon une grille classique. La puissance développée par le moteur est de 97 ch DIN à 5 600 tr/mn et le couple est de 14 kg à 3 000 tr/mn. La vitesse maximale atteinte à dé de 172,4 km/h, ce qui correspond à un régime de rotation du moteur de 5 600 tr/mn.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Pression barométrique : 749,7 mmHg. Vent WSW : 3 à 6 m/s. Température : 14,6. Hygrométrie : 84 %.

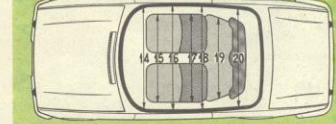
I. — ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE

(sur l'autodrome de Lina-Monthéry : anneau de 2 648,24 m).
a) avec une personne à bord : 1^{er} tour : 54 s, soit 169,8 km/h ; 2^e tour : 53 s 4/5, soit 170,5 km/h ; 3^e tour : 53 s 2/5, soit 171,7 km/h ; 4^e tour : 53 s 1/5, soit 172,4 km/h.
b) avec quatre personnes à bord : 1^{er} tour : 56 s, soit 163,8 km/h ; 2^e tour : 55 s, soit 166,7 km/h ; 3^e tour : 54 s, soit 169,8 km/h ; 4^e tour : 53 s 4/5, soit 170,5 km/h.



II. — ESSAIS DE CONSOMMATION MAXIMALE ET DE CROISIÈRE

a) consommation mesurée durant l'essai routier : 13,4 litres aux 100 km.
b) consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 10,6 l aux 100 km à 90 km/h de moyenne.

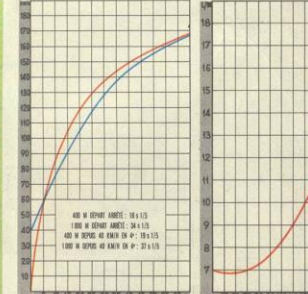


1 : 0,80 m. — 2 : 0,84 m. — 3 : 0,83 m. — 4 : 0,37 m. — 0,50 m. — 5 : 0,47 m. — 0,60 m. — 6 : 0,16 m. — 7 : 0,20 m. — 8 : 0,20 m. — 9 : 0,13 m. — 10 : 0,50 m. — 0,37 m. — 11 : 0,50 m. — 12 : 0,06 m. — 0,19 m. — 13 : 0,41 m. — 14 : 1,21 m. — 15 : 1,24 m. (chaque siège 0,54 m). — 16 : 1,42 m. (entre accoudoirs à 1,29 m). — 17 : 1,38 m. — 18 : 1,24 m. — 19 : 1,41 m. (entre accoudoirs) : 1,18 m. — 20 : 1,35 m.

DIMENSIONS PRINCIPALES
Empattement : 255 cm. — Voie avant : 142 cm. — Voie arrière : 141 cm. — Longueur totale : 436 cm. — Largeur totale : 170 cm. — Hauteur totale : 133 cm.

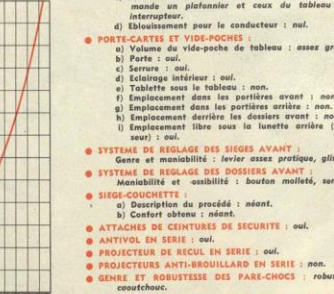
VITESSE : 172,4 KM/H
1000 M DÉPART ARRÊTÉ
34 s 1/5
CONSOMMATION MOYENNE
10,6 L AUX 100 KM

ACCELERATIONS



Les accélérations du coupé Peugeot 504 ont été établies en km/h, temps en secondes. Nous avons obtenu 40 km/h en 3 s 3/10, 50 km/h en 4 s 60, 60 km/h en 5 s 10, 70 km/h en 6 s 6/10, 80 km/h en 8 s, 90 km/h en 11 s, 100 km/h en 13 s 3/10, 110 km/h en 17 s, 120 km/h en 21 s, 130 km/h en 25 s, 140 km/h en 32 s et 150 km/h en 41 s 6/10. En bleu, nous avons représenté les accélérations reprises depuis 40 km/h en 4 s.

CONSOMMATION



Cette courbe de consommation du coupé 504 a été établie à vitesse constante et en utilisant uniquement le quatrième. Nous avons relevé une consommation aux 100 km de 7 l à 40 km/h, 8,9 l à 50 km/h, 9,9 l à 60 km/h, 7 l à 70 km/h, 7,3 l à 80 km/h, 7,7 l à 90 km/h, 8,2 l à 100 km/h, 9 l à 110 km/h, 9,5 l à 120 km/h, 11 l à 130 km/h, 12,3 l à 140 km/h, 13,7 l à 150 km/h, 15,5 l à 160 km/h, 18 l à 170 km/h.

INVENTAIRE DE L'ÉQUIPEMENT

- **COMPTEUR DE VITESSE :** a) Emplacement : au tableau. b) Lisibilité : bonne. c) Genre de déplacement de l'organe indicateur : aiguille. d) Qualité de l'échelle : bonne.
- **COMPTEUR TOTALISATEUR :** oui.
- **COMPTEUR JOURNALISER :** oui.
- **THERMOMÈTRE D'EAU :** oui, non gradué.
- **THERMOMÈTRE D'HUILE :** non.
- **AMPÈREMÈTRE :** voltmètre thermique.
- **MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE :** voyant lumineux.
- **COMPTÉ-TOURS :** non.
- **MONTRE :** oui.
- **REPÉTITEUR CLIGNOTANTS :** a) Nombre de répétiteurs lumineux : au seul. b) Répétiteur sonore : faible.
- **REPÉTITEUR PHARES-CODES :** oui.
- **JAUGE À ESSENCE :** oui.
- **INDICATEUR DE RÉSERVE DE CARBURANT :** non.
- **RÉGLAGE DE L'ÉCLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD :** rhéostat.
- **VOYANT RÉPÉTITEUR DE STARTER :** néant.
- **VOYANT DE FREIN À MAIN :** non.
- **DÉMARRAGE :** a) Genre : par le clé de contact. b) Emplacement : sur le cadran directeur, côté gauche.
- **STARTER :** a) Genre : automatique. b) Emplacement : sur le moteur.
- **ACCELERATEUR À MAIN :** non.
- **ESSEUI-GLACE :** a) Genre et emplacement : touche au tableau. b) Arrêt automatique : oui. c) Nombre de vitesses : deux.
- **COMMUTATEUR GÉNÉRAL D'ÉCLAIRAGE :** Genre et emplacement : commode sous le volant, côté gauche.
- **INVERSEUR PHARES-CODES :** Genre et emplacement : commode.
- **AVERTISSEUR LUMINEUX :** par le commode.
- **AVERTISSEURS :** a) Emplacement : au centre du volant. b) Puissance : moyenne.
- **FREIN À MAIN :** Genre et emplacement : poignée sous le tableau, côté gauche.
- **CLIGNOTANTS :** a) Emplacement : levier sous le volant, côté droit. b) Fonctionnement du retour automatique à 0 : par la direction.
- **CHAUFFAGE :** a) Nombre et utilité des leviers ou commandes : trois curseurs (débit, eau chaude, répartition, entrée d'air couplée avec le ventilateur). b) Soutièfle : oui. c) Débit variable : par les leviers. d) Dégivrage lunette arrière : non.
- **AÉRATION :** a) Nombre et utilité des commandes : les mêmes que le chauffage, plus une ventilation à vitesse variable. b) Adresser sous le tableau de bord : oui. c) Aérateur sur le tableau de bord : oui. d) Déflecteurs aux portières avant : Genre de commande : levier. e) Déflecteurs aux portières arrière : Genre de commande : néant.
- **SYSTÈME D'OUVERTURE DES GLACES AVANT :** électrique.
- **NOMBRE DE TOURS DE MANIVELLE :** néant.
- **SYSTÈME D'OUVERTURE DES GLACES ARRIÈRE :** néant.
- **NOMBRE DE TOURS DE MANIVELLE :** néant.
- **AVANCE RÉGLABLE :** a) Au tableau : non. b) Par manette sur le distributeur : non.
- **RENAIS À ZÉRO JOURNALISER :** oui, au tableau.
- **MANÈUVRE DU CAPOT AVANT :** a) Genre et emplacement de la commande : droite sous le tableau, côté gauche. b) Doseur de fonctionnement : myriam. c) Genre et maniabilité de la sécurité extérieure : crochet assez pratique.
- **SYSTÈME D'OUVERTURE DU CAPOT ARRIÈRE :** a) Genre et emplacement de la commande : clé sous le couvercle. b) Serrure : oui. c) Système de maintien : composé.
- **ÉCLAIRAGE SOUS LE CAPOT MOTEUR :** Genre et emplacement de la commande : néant.
- **REVÊTEMENT INTÉRIEUR DES PLANCHERS :** moquette.
- **REVÊTEMENT DES SIÈGES POSTÉRIEURS :** plastique.
- **REVÊTEMENT INTÉRIEUR DANS LA MALLE À BAGAGES :** tapis caoutchouc.
- **ÉCLAIRAGE DANS LA MALLE À BAGAGES :** Genre et emplacement de la commande : interrupteur automatique, temps deux heures.
- **CRIC :** a) Genre et maniabilité à l'emploi : articulé à vit. b) Position de repos : coffre, placé dans l'ailé AR gauche. c) Facilité de démontage des amortisseurs : pratique. d) Nombre d'échelles : deux.
- **EMPLACEMENT DE LA ROUE DE SECOURS :** a) Disposition exacte : sous le coffre. b) Possibilité d'orientation : chaque sens. c) Difficulté à franchir un seuil ? non.
- **LAVY-GLACE :** a) Membre et disposition de la commande : au pied. b) Genre : membrane. c) Nombre de débitteurs : deux. d) Couplage automatique avec les essuie-glace : oui.
- **RETROVISEUR :** a) Clarté : bonne. b) Inflexion sur la visibilité à travers le pare-brise : marque la visibilité. c) Dispositif jour et nuit : oui. d) Rétroviseur orientable en série : oui.
- **PORTIÈRES :** a) Nombre : deux. b) Sens d'ouverture : AR en AV. c) Signal lumineux à l'ouverture : oui. d) Nombre de serrures : deux. e) Description des commandes extérieures : poignée. f) Description des commandes intérieures : levier ancré. g) Description du système de blocage : petit levier. h) Sécurité spéciale pour enfants : non. i) Poignées de manœuvre intérieures : leviers. j) Accoudoirs : oui.
- **ACCROCHES CENTRAUX :** non.
- **CROCHETS-PORTEMANTEAUX :** non.
- **PARA-SOLEIL :** a) Nombre : deux. b) Matière : plastique. c) Possibilité d'orientation : chaque sens. d) Miroir : côté passager.
- **CENDRIERS :** a) Nombre et disposition : trois, un à l'avant au centre, entre les sièges, un de chaque côté, à l'arrière. b) Capacité : trois cigarettes. c) Facilité de démontage : pratique.
- **ALLUME-CIGARETTE :** a) Emplacement : sur le sous le cendrier sur la console centrale. b) Boîtier protecteur : oui. c) Logement lumineux : non.
- **PLAFONNIÈRES :** a) Nombre et disposition : un de chaque côté, au-dessus des portes, et deux lampes sous le tableau. b) Commande manuelle : sur le plafonnier. c) Portières les commandant automatiquement : chaque porte commande un plafonnier et ceux du tableau sont commandés par interrupteur. d) Éblouissement pour le conducteur : oui.
- **PORTÉ-CARTES ET VIDE-POCHES :** a) Volume du vide-poches de tableau : assez grand. b) Porte : oui. c) Serrure : oui. d) Éclairage intérieur : oui. e) Tablette sous le tableau : non. f) Emplacement dans les portières avant : non. g) Emplacement dans les portières arrière : non. h) Emplacement derrière les dossiers avant : non. i) Emplacement libre sous la lunette arrière (sans gêner le rétroviseur) : non.
- **SYSTÈME DE RÉGLAGE DES SIÈGES AVANT :** Genre et maniabilité : levier assez pratique, glissière.
- **SYSTÈME DE RÉGLAGE DES DOSSIERS AVANT :** a) Maniabilité et qualité : bouton moleté, semi-cochettes.
- **SIÈGE-COUCHE :** a) Description du procédé : néant. b) Confort obtenu : bonne.
- **ATTACHES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ :** oui.
- **ANTIVOL EN SÉRIE :** oui.
- **PROJCTEUR DE RECUL EN SÉRIE :** oui.
- **PROJCTEURS ANTI-BROUILLARD EN SÉRIE :** non.
- **GENÈS ET ROBUSTESSE DES PARE-CHOCS :** robustes, avec calature caoutchouc.
- **EMPLACEMENT DE L'ORIFICE DE RÉMPLISSAGE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT :** dans le coffre arrière, sous une trappe.
- **AISANCE D'UTILISATION :** pratique.
- **CEY OFFICE POSSIBLE-TI UNE SERRURE :** peu pratique.
- **FACILITÉ DE RAVITALEMENT EN LUBRIFIANT :** peu pratique.
- **NOMBRE DE CÈS NECESSAIRES POUR L'USAGE DE LA VOITURE :** deux, a) contact et portière, l'offre et la boîte à gants.
- **INVENTAIRE ET QUALITÉ DE L'OUTILLAGE DE BORD :** à clé à bougie.
- **ACCESSIBILITÉ DE LA JAUGE D'HUILE :** bonne.
- **ACCESSIBILITÉ DES BOISSIERS AVANT :** bonne.
- **ACCESSIBILITÉ DU DISTRIBUTEUR :** bonne.
- **ACCESSIBILITÉ DE LA BATTERIE :** bonne.