

peugeot504.info

L'action

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

JANVIER 1971 N° 125 • 2 F

EXCLUSIF: LA PARADE DES MONSTRES



LES 504 PEUGEOT

Lancée en septembre 1968, la Peugeot 504 vient de franchir un pas important dans son évolution avec l'introduction des nouveaux moteurs 2 litres dans les deux versions carburateur et injection. En travaillant dans cette voie, Peugeot s'est certainement préoccupé de donner à cette berline de la classe moyenne un agrément de conduite supérieur. Pourtant, à la différence de bien des modèles qui voient leur cylindrée augmenter progressivement au cours de leur carrière, la Peugeot 504 n'avait souffert aucune critique dans le domaine des performances.

Il est vrai, cependant, que l'évolution d'un modèle se fait toujours à travers soit l'augmentation de la puissance du moteur, soit, ce qui revient au même, l'accroissement de la cylindrée. Dans ce dernier cas s'ajoute en parallèle le désir d'améliorer l'agrément de conduite en recherchant, généralement, un couple maximal plus élevé ou mieux placé du point de vue du régime auquel il est obtenu.

En passant dans la catégorie des 2 litres, les nouvelles 504 tendent à se différencier plus nettement des 404 et, ce, d'autant plus que la 404 à injection a disparu de la gamme Peugeot. Elles entrent maintenant directement en concurrence aussi bien avec les Citroën DSuper et DS 20 qu'avec les BMW 2000, Ford 20 M, Triumph et Rover 2000, Opel Rekord 1900, etc., toutes voitures conçues comme des berlines familiales grandes routières. Quant à l'injection (système Kugelfischer), elle est offerte moyennant un supplément de prix de 1650 F et elle

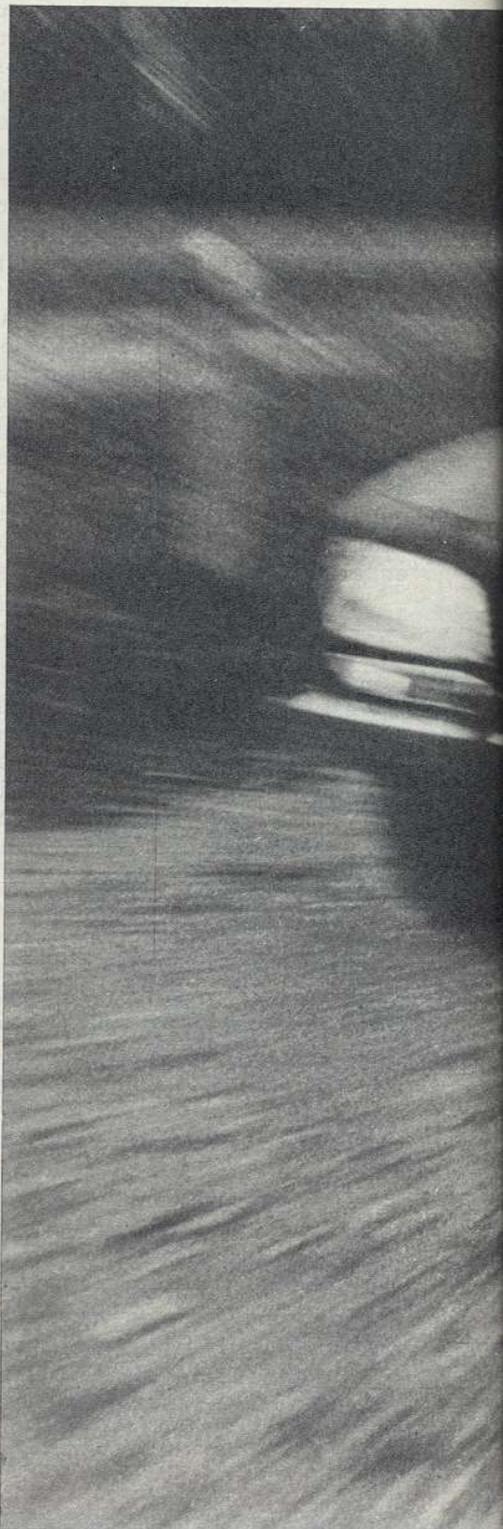
modifie assez sensiblement le comportement général de la voiture.

Techniquement, les nouveaux modèles 1971 diffèrent des précédents par la cylindrée du moteur 4 cylindres incliné à 45 degrés qui, par augmentation de 84 à 88 mm de l'alésage, est passée de 1796 à 1971 cm³. De 82 ch à 5500 tr/mn, la puissance du moteur à carburateur est passée à 93 ch à 5200 tr/mn (+ 13,4 %), le couple maximal, toujours obtenu au régime de 3000 tr/mn, atteignant 15,6 mkg DIN au lieu de 13,7 mkg (+ 9,4 %). Pour le moteur KF6 à injection, le gain en cylindrée de 9,7 % se traduit par un gain en puissance de 7,7 % (104 ch à 5200 tr/mn contre 97 ch à 5500 tr/mn), et de 12,1 % pour le couple maximal (16,0 mkg au lieu de 14,0) au même régime de 3000 tr/mn.

Indépendamment des modifications de détails apportées à la présentation intérieure, on ne note que peu de changements du point de vue technique par rapport aux modèles précédents : le poids en ordre de marche est augmenté de 30 kg (1230 kg), l'essieu AV étant surchargé de 45 kg alors que le train AR est délesté de 15 kg ; d'autre part, les rapports de 1^{re} et de 2^e de la boîte de vitesses ont été légèrement « allongés ». Toujours en ce qui concerne la transmission, rappelons que le couple conique de la 504 carburateur est un peu plus démultiplié que celui du modèle à injection (3,9/1 contre 3,8/1), le facteur de performance étant respectivement de 29,75 km/h et 30,62 km/h pour 1000 tr/mn en 4^e directe.

A nouvelle année, nouvelle rubrique d'essais. Présentation plus dynamique, appréciations et commentaires plus larges, illustrations plus complètes. Le présent essai ne doit être considéré que comme la base de cette évolution à laquelle nous vous invitons à collaborer par vos suggestions.

PHOTOS M. TOSCAS



L'ESSAI D'ALAIN BERTAUT

1971



en bonne
place

équipement

en bonne place parmi les 2 litres

● Finition et équipement

Entre la berline à carburateur et celle à injection, une différence importante dans l'ambiance de l'habitacle résultait de la sellerie en cuir pour la seconde. Par rapport à la présentation, faisant largement appel à la matière plastique, de la berline normale, l'impression de luxe ressort beaucoup mieux. Cela étant, les deux voitures sont présentées de la même façon, c'est-à-dire sobrement. L'équipement est bien étudié mais l'on souhaiterait un peu plus de soin pour la réalisation de quelques détails : ainsi, des fils électriques qui pendent sous la planche de bord, le mauvais goût du rembourrage latéral en plastique des sièges en drap (modèle à carburateur), la finition du toit ouvrant, l'accessibilité des leviers de réglage des sièges avant (il faut glisser la main entre l'accoudoir de porte et le siège). De même, l'interrupteur des essuie-glaces (à gauche sur la planche de bord) devrait être au volant comme la commande de lave-pare-brise. Pour le reste, les instruments sont bien lisibles, la boîte à gants (éclairée) est bien utilisable, le rétroviseur est muni d'un dispositif anti-éblouissant, les commandes de climatisation et l'allume-cigare sont éclairés de nuit, il y a des feux de recul, etc.

● Confort

Dans ce domaine, les Peugeot 504 sont d'un bon niveau, grâce en particulier à l'excellent dessin des sièges (pourvus d'appuie-tête à l'avant) qui assurent un très bon maintien latéral. Toutes les places sont d'un accès facile et la visibilité est très bonne, sauf peut-être vers l'arrière si le conducteur n'est pas de très grande taille. La 504 à injection s'est révélée nettement plus silencieuse que le modèle à carburateur avec lequel nous avons noté un niveau sonore important du moteur à haut régime (sauf en vitesse

maxi sur autoroute) et de la transmission à basse vitesse. Importants remous d'air vers 110-120 km/h à cause du toit ouvrant. La suspension est bien amortie et confortable. Notons aussi, sur la 504 à carburateur, des bruits de suspension et de roulement assez prononcés.

● Coffre

La capacité utile est de 420 litres. Le seuil de chargement est placé assez haut (environ 80 cm), mais les surfaces planes permettent un rangement facile. Eclairage intérieur, plancher recouvert d'un tapis de caoutchouc. La roue de secours est placée à l'extérieur, sous le coffre, et d'un accès peu commode.

● Moteurs

Le bénéfice de l'augmentation de cylindrée apparaît surtout avec le moteur à injection qui nous est apparu plus souple et plus agréable sur le plan de l'utilisation en général. Ce moteur s'est également révélé plus silencieux alors que le moteur à carburateur manifeste beaucoup plus sa présence. Mais dans l'un et l'autre cas, la puissance est intéressante pour donner aux voitures des performances sensiblement améliorées par rapport aux versions 1970. Les consommations sont d'autre part tout à fait normales et même relativement basses dans le cas d'une conduite paisible. Ces moteurs ont une étonnante faculté à monter très haut en régime sans vibrations.

● Transmission

La pédale d'embrayage est douce et la progressivité moyenne. Bonne commande de boîte (au volant) et synchronisation sans défaillance. L'échelonnement des rapports donne satisfaction.

● Direction

Afin de limiter l'effort du conducteur à un niveau normal sans recourir à l'installation d'un mécanisme d'assistance, le constructeur a, d'une part, adopté un volant de trop grand diamètre et, d'autre part, opté pour une direction à crémaillère fortement démultipliée : 4,5 tours de volant d'une butée à l'autre. Si le retour en ligne est bon (sauf à basse vitesse), si la direction est dépourvue de réactions, on regrette d'avoir à effectuer des mouvements de grande amplitude pour les changements de cap et, à plus forte raison, pour les manœuvres de stationnement comme en circulation urbaine.

● Tenue de route

Bien que le comportement routier soit à caractéristique sousvireuse assez prononcée, on peut considérer ces voitures comme étant bien équilibrées si, dans le cas d'une conduite rapide, on prend la précaution d'ajuster convenablement les pressions de gonflage. La tenue de route de ces voitures est saine et ne pose pas de problème particulier, même en cas de cadence soutenue. A noter que l'équipement en pneumatiques a une influence sur le comportement routier qui est, par exemple, moins sousvireur avec des Kléber V 10 GT qu'avec des Michelin XAS.

● Freinage

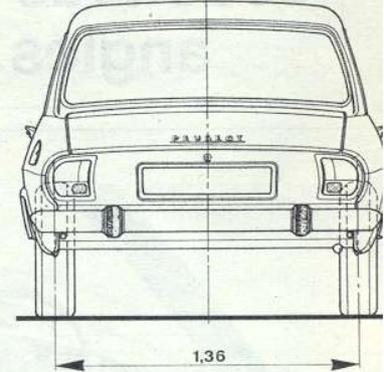
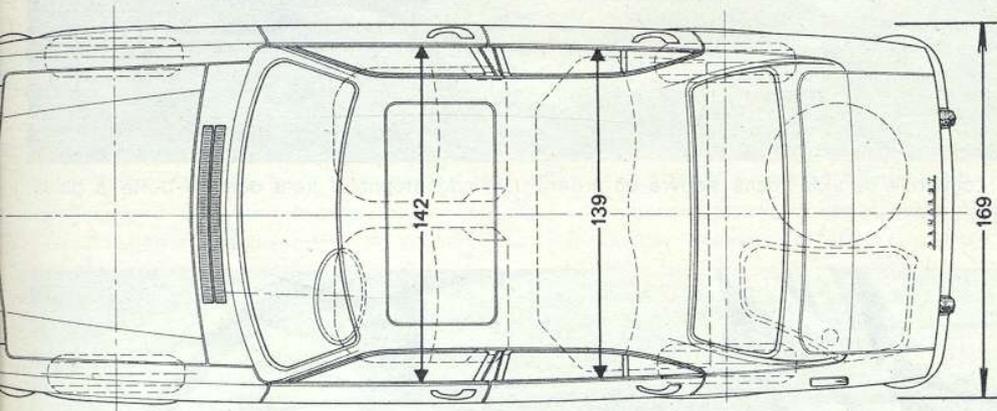
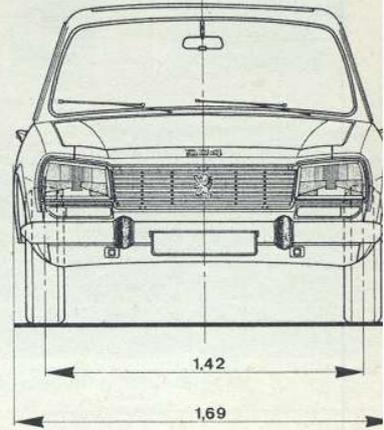
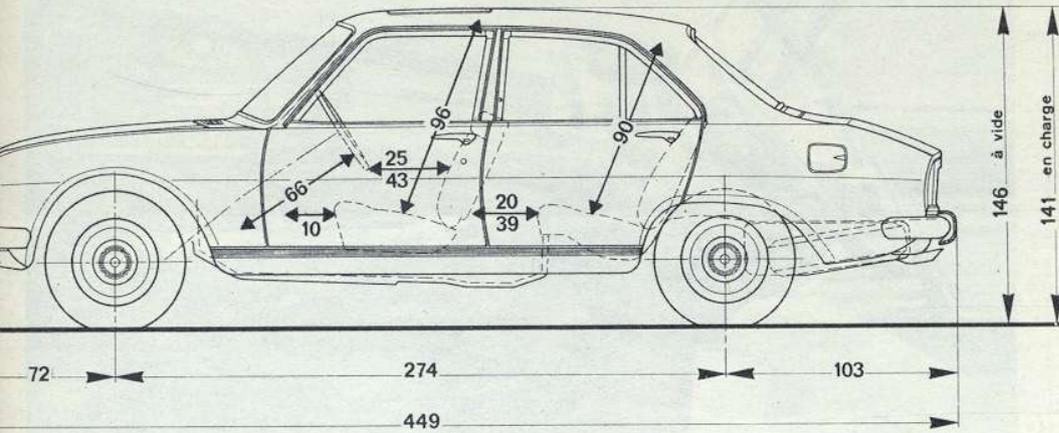
Nous n'avons aucune critique à formuler sur ce chapitre. Le mécanisme d'assistance remplit parfaitement son rôle tant en ce qui concerne l'effort à appliquer à la pédale que sur le plan de la progressivité. Même en utilisation sévère comme sur le circuit routier de Monthéry, les freins n'ont absolument pas varié ni en stabilité, ni en efficacité à chaud.

● Agrément

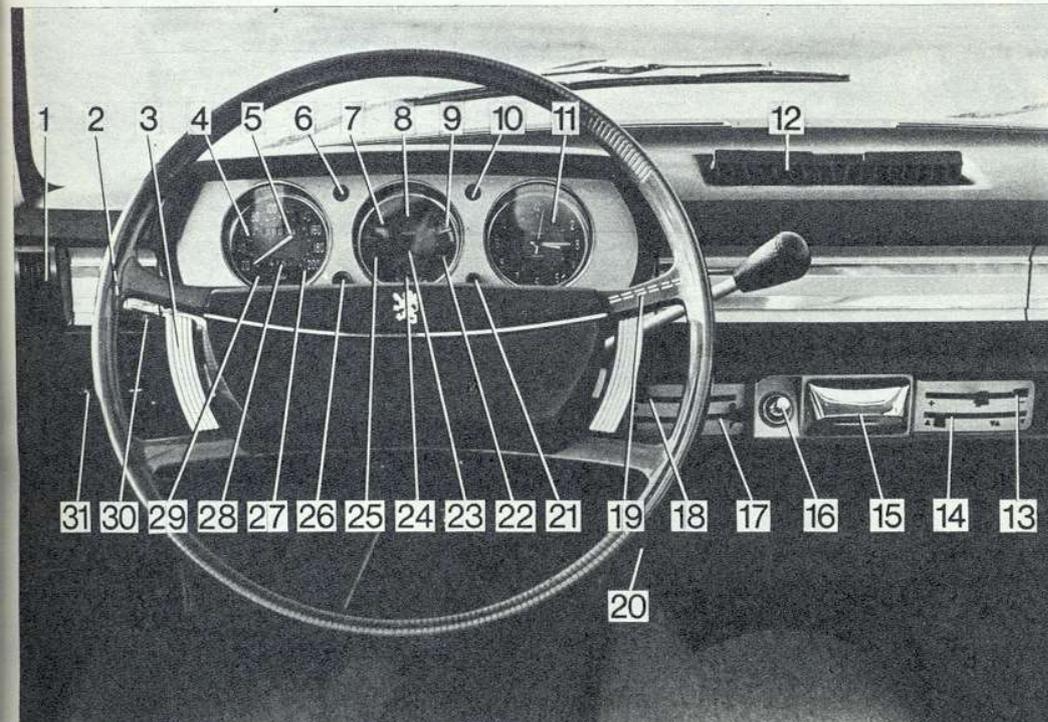
Aussi bien à Monthéry que sur notre parcours routier, les nouvelles Peugeot 504 2 litres ont permis d'enregistrer quelques progrès. Au confort, à l'habitabilité, à la facilité de conduite que l'on s'est plu à reconnaître à ces modèles dès leur apparition sur le marché, est venue s'ajouter une amélioration de l'agrément de conduite par le gain en performances. La cylindrée plus élevée n'a qu'une incidence très faible sur la consommation. Celle-ci s'est élevée à 11,5 litres aux 100 km avec la berline à carburateur pour une moyenne de 85 km/h sur un parcours varié. Dans les mêmes conditions et pour une moyenne horaire identique, la consommation de la berline à injection a été de 11,7 litres. Sur autoroute, à 135 km/h de moyenne, la 504 à carburateur a consommé 14,4 litres aux 100 km alors que la 504 à injection, proportionnellement moins sollicitée, a consommé 12,1 litres.

En conclusion, nous regretterons que le bénéfice en reprises ne corresponde pas à l'attente, que le modèle de base ne soit pas mieux insonorisé, reproche qui n'est évident qu'en cas de conduite très rapide si l'on sollicite le moteur à haut régime sur les rapports intermédiaires de la boîte. Mais, sur autoroute, à grande vitesse, le silence nous est apparu très satisfaisant. Quant à la 504 à injection, elle représente l'échelon supérieur, offrant un éventail d'utilisation plus large encore.

LES 504 PEUGEOT 1971



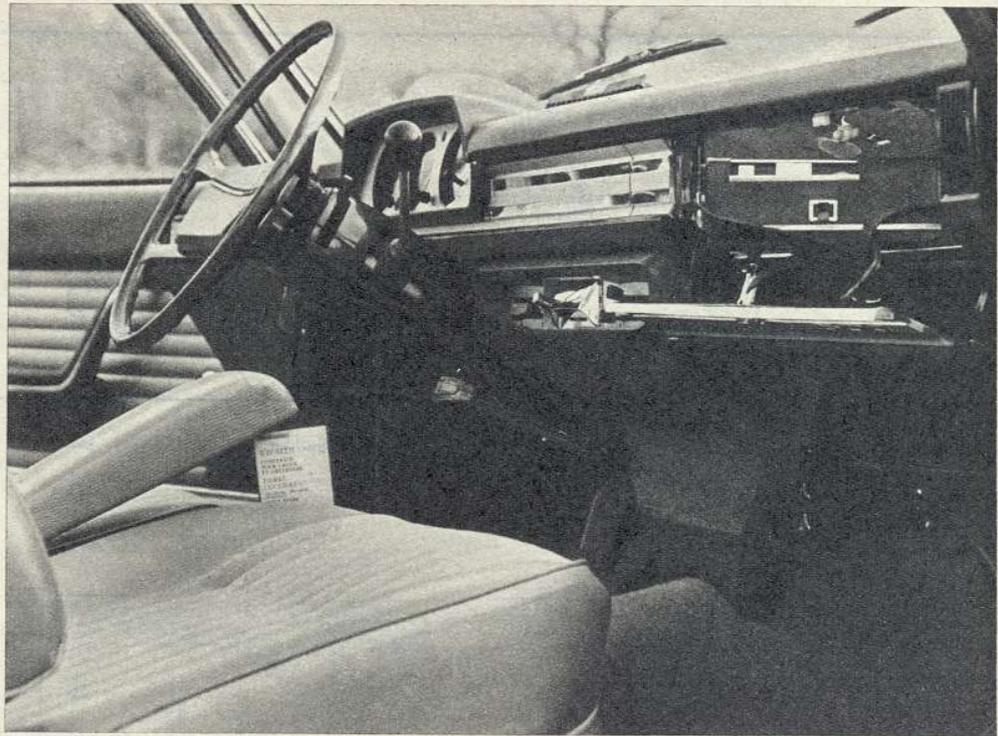
LE TABLEAU DE BORD :



- 1 - Aérateur gauche.
- 2 - Commande d'essuie-glace (2 vitesses).
- 3 - Avertisseur sonore.
- 4 - Indicateur de vitesse.
- 5 - Totalisateur kilométrique.
- 6 - Témoin lumineux supplémentaire.
- 7 - Voltmètre.
- 8 - Voyant starter (modèle carbur.).
- 9 - Thermomètre température d'eau.
- 10 - Voyant frein à main et sécurité freinage.
- 11 - Pendulette électrique.
- 12 - Aérateur orientable.
- 13 - Répartition de l'air.
- 14 - Orientation de l'air.
- 15 - Cendrier.
- 16 - Allume-cigare.
- 17 - Admission d'air et rhéostat ventilateur.
- 18 - Robinet commande chauffage.
- 19 - Commande clignotants.
- 20 - Frein à main.
- 21 - Rhéostat d'éclairage du tableau de bord.
- 22 - Voyant pression d'huile.
- 23 - Voyant clignotants D et G.
- 24 - Jauge à essence.
- 25 - Voyant pleins phares.
- 26 - Remise à zéro compteur kilom. partiel.
- 27 - Voyant éclairage lanternes.
- 28 - Compteur kilométrique journalier.
- 29 - Témoin lumineux supplémentaire.
- 30 - Commutateur d'éclairage avec commande de lave-pare-brise, balayage intermittent des E. G. et appel de phares.
- 31 - Commande d'aération côté G.



**vues
sous tous les
angles**

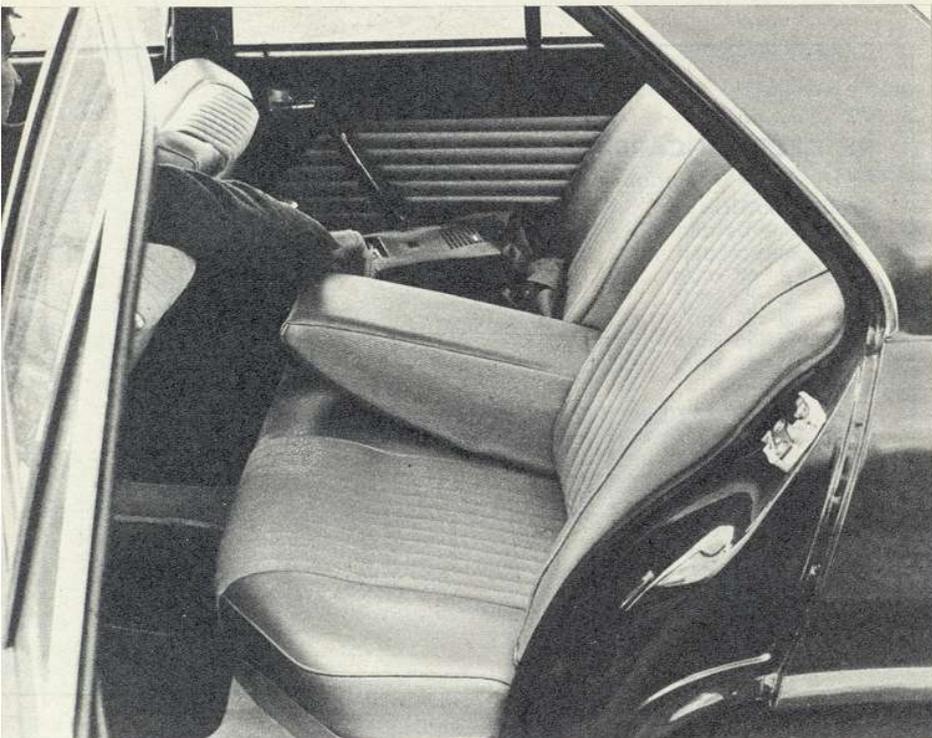


Le couvercle du vide-poche s'ouvre en arrière ; un magnétophone tient dans la boîte à gants.



Le conducteur prenant une position normale au volant, l'espace disponible pour les jambes des passagers arrière est encore bien confortable.

LES 504 PEUGEOT 1971

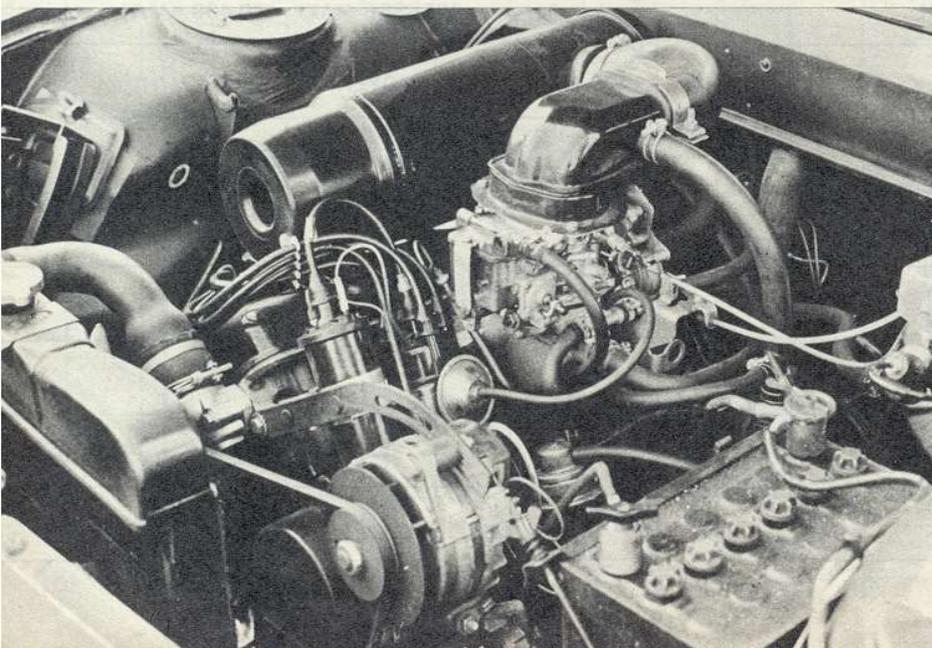


La lunette arrière, d'accès commode, est pourvue d'un large accoudoir central repliable.

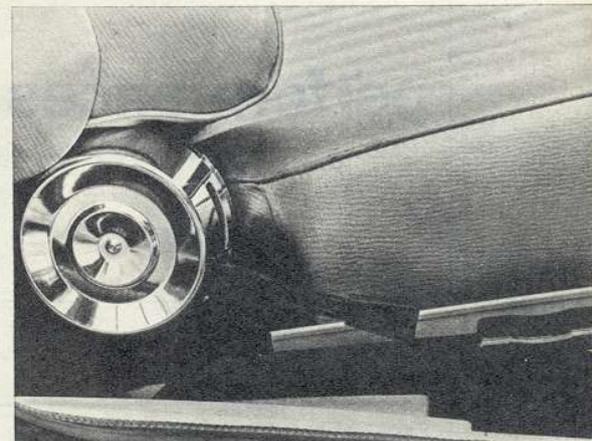
Le coffre, débarrassé de la roue de secours, est de dimensions convenables et garni d'un tapis.



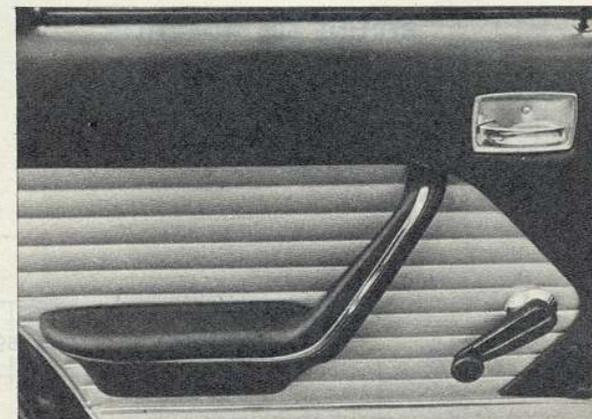
Le moteur à carburateur ; le cric et le vilebrequin sont dans le compartiment moteur.



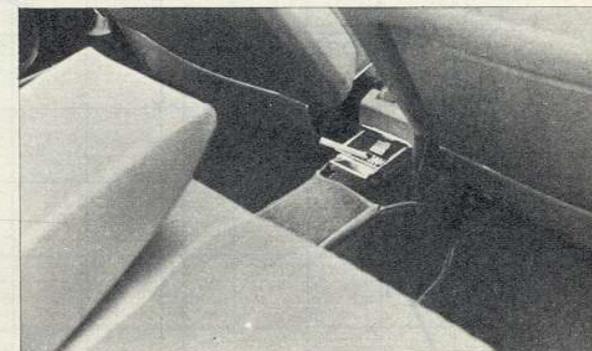
La roue de secours est difficile à ranger.



Les commandes de réglage des sièges avant.



Accoudoirs se prolongeant par une poignée.



Cendrier à l'arrière sur la transmission.

performances et bilan

LES PRIX

504 BERLINE CARBURATEUR (11 CV)

Prix catalogue 14 950 F
Prix clés en mains 15 354 F

BERLINE 504 INJECTION (11 CV)

Prix catalogue 16 600 F
Prix clés en mains 17 004 F

Suppléments

Toit ouvrant 250 F
Garniture cuir et simili 1 300 F
Boîte automatique 1 800 F

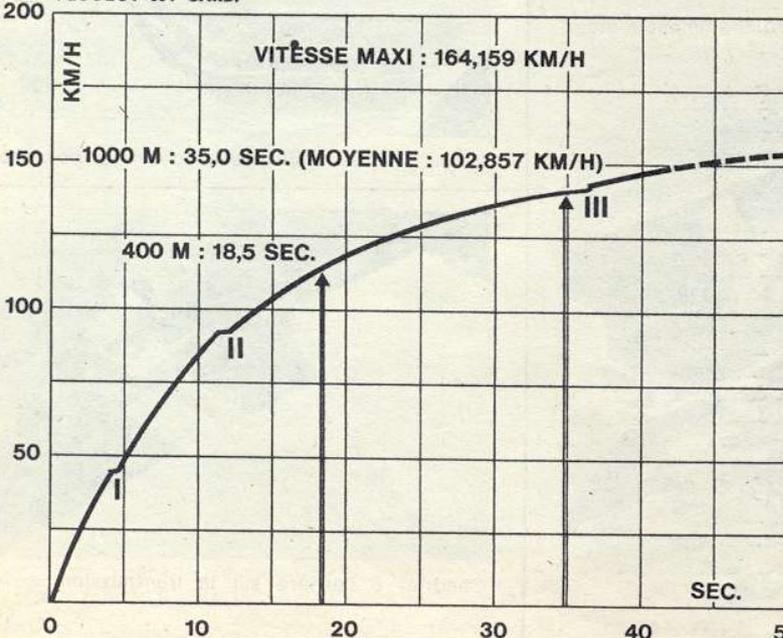
LES PERFORMANCES

	1970	1971
PEUGEOT 504 CARBURATEUR		
● VITESSE MAXI (corrigée)	160,500	164,159
● ACCELERATION		
400 mètres dép. arr.	19,2	18,5
1000 mètres dép. arr.	36,3	35,0
De 0 à 60 km/h	5,7	5,5
à 80 km/h	9,0	8,7
à 100 km/h	14,2	13,9
à 120 km/h	22,8	21,8
à 140 km/h	—	34,6
● REPRISES		
De 30 à 100 km/h en 4°	21,1	23,0
De 80 à 100 km/h en 3°	4,5	5,0
en 4°	5,9	6,7
De 80 à 120 km/h en 3°	10,6	10,5
en 4°	13,5	14,0
● BOITE DE VITESSES		
Vitesse limite en 1 ^{re}		46
en 2 ^e		94
en 3 ^e		140
● CIRCUIT DE MONTLHERY (9 km 181)		
Meilleur tour	5'03"0	4'56"2
Moyenne (km/h)	109,085	111,589

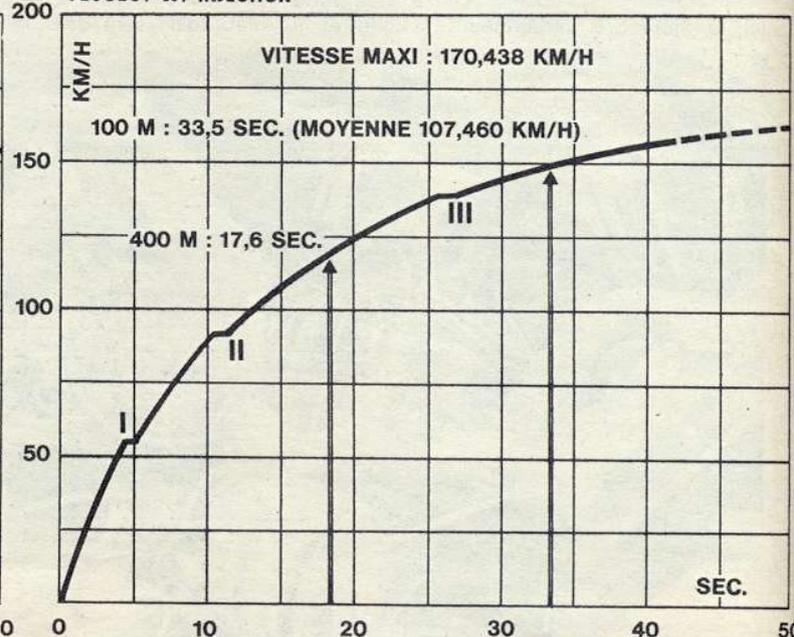
PEUGEOT 504 INJECTION

	1970	1971
● VITESSE MAXI (corrigée)	171,375	170,438
● ACCELERATION		
400 mètres dép. arr.	18,4	17,6
1000 mètres dép. arr.	34,6	33,5
De 0 à 60 km/h	5,3	5,2
à 80 km/h	8,1	8,8
à 100 km/h	12,1	12,0
à 120 km/h	17,8	17,1
à 140 km/h	28,0	27,5
● REPRISES		
De 30 à 100 km/h en 4°	23,4	19,1
De 80 à 100 km/h en 3°	4,0	3,9
en 4°	6,2	6,3
De 80 à 120 km/h en 3°	8,7	8,0
en 4°	13,0	11,7
● BOITE DE VITESSES		
Vitesse limite en 1 ^{re}		55
en 2 ^e		92
en 3 ^e		138
● CIRCUIT DE MONTLHERY (9 km 181)		
Meilleur tour	4'57"8	4'46"7
Moyenne (km/h)	110,990	115,287

PEUGEOT 504 CARB.



PEUGEOT 504 INJECTION



LES 504 PEUGEOT 1971

POUR

- Performances satisfaisantes
- Bonne habitabilité
- Bonne capacité du coffre
- Bonne boîte de vitesses
- Tenue de route saine
- Freinage sans faille

CONTRE

- Quelques lacunes de finition
- Remous d'air à moyenne vitesse
- Accessibilité roue de secours
- Bruits de transmission
- Bruit moteur (504 normale)
- Résonnances de roulement
- Direction vague

RUBRIQUES	NOTATION SUR 20					OBSERVATIONS
	0-4	5-8	9-13	14-17	18-20	
ESTHETIQUE			X			Apparence massive, arrière inesthétique.
FINITION :						
Extérieure			X			
Intérieure				X		Quelques fautes de goût. Injection : bien.
POSTE DE CONDUITE :						
Position au volant				X		
Disposition des commandes				X		
Confort				X		
Accès					X	
Visibilité				X		Médiocre vers l'arrière.
Projecteurs				X		Meilleurs sur l'injection.
Avertisseur			X			Course trop longue de la commande.
Essuie-glace				X		Commande mal placée (tabl. de bord).
COMPARTIMENT ARRIERE :						
Confort				X		Trois places à la rigueur.
Accès					X	
Visibilité				X		
COFFRE :						
Dimensions				X		
Facilité de chargement			X			Seuil relativement haut.
CLIMATISATION :						
Accessibilité des commandes			X			
Conception		X				Beaucoup trop complexe.
Efficacité			X			
MOTEUR :						
Puissance à haut régime				X		Pour les deux voitures.
Puissance à bas régime				X		Surtout avec l'injection.
Souplesse				X		Avantage aussi à l'injection.
Insonorisation			X	X		Respectivement pour 504 et 504 KF 6.
TRANSMISSION :						
Douceur de l'embrayage					X	
Progressivité			X			
Commande de la boîte				X		
Etagement de la boîte				X		
Synchronisation					X	
DIRECTION :						
Douceur				X		Le volant en trop à plat.
Précision			X			Contrebraquage compliqué par la trop forte démultiplication.
Retour en ligne			X			Médiocre à basse vitesse.
Diamètre de braquage			X			
FREINS :						
Efficacité					X	
Progressivité					X	
Dosage					X	
Tenue à chaud					X	
TENUE DE ROUTE :						
Tenue de cap			X			Légère sensibilité au vent latéral.
Comportement sol sec				X		
Comportement sol mouillé				X		
Comportement sol irrégulier				X		
PERFORMANCES :						
Vitesse maxi				X		Pour chaque modèle respectivement.
Accélérations			X	X		L'injection fait la différence.
Reprises			X	X		Meilleures avec l'injection.
Possibilités de dépassement				X		
Comportement en charge			X			
CONSOMMATION :						
Conduite normale en ville		X				Trafic dense = 15 litres environ.
Conduite normale sur route			X			
Conduite rapide		X	X			La 504 carb. est moins bien placée.
Autonomie				X		Réservoir de 56 litres.