

peugeot 504 break

L'auto-Journal

HOMME **N°7**
N°11
JEUDI 3 JUIN 1971
PRIX:3,50F

**PREMIER ESSAI
PEUGEOT 504 BREAK**

pages 28 a 33

L'italie se dēchaine

ENCORE 3 PROTOTYPES



AU MANS: LE DERNIER FESTIVAL DES MONSTRES

**24 HEURES DU MANS: CONCOURS DE PRONOSTICS UNIROYAL
GAGNEZ 3 VOITURES ET 100 TRAINS DE PNEUS (VOIR P. 114)**

Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 350 L - Espagne : 45 P - Maroc : 3,67 DH - Tunisie : 250 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 75 C

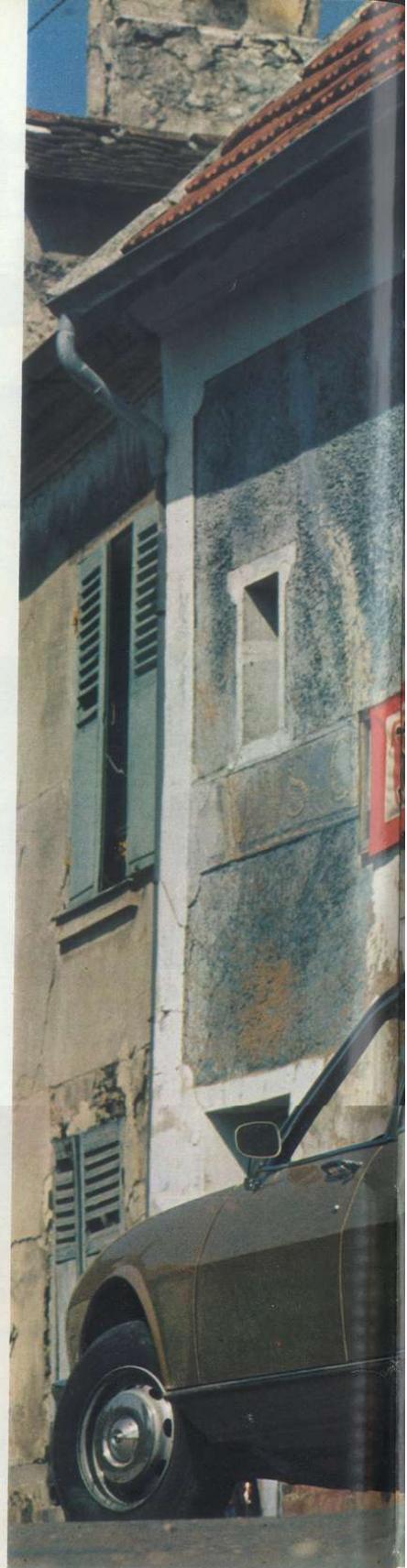
au banc d'essai



De profil, le break 504 laisse découvrir sa bonne accessibilité tant par les portes que par le hayon.



Le tableau de bord vient de la berline. Ci-dessous, la surface de chargement, banquette étant repliée.



BREA



AK PEUGEOT 504

Il eût été anormal que Peugeot ne transformât pas sa 504 en de pratiques véhicules utilitaires et familiaux. Après les berlines, les coupés et cabriolets, voici une nouvelle série offrant un volume et une charge importants.

Caractéristiques

MOTEUR. — Puissance fiscale : 11 CV. Cylindrée : 1 971 cm³, 4 cylindres en ligne 4 temps. Alésage : 88 mm. Course : 81 mm. Groupe incliné de 45° vers la droite. Refroidissement à eau. Pompe et thermostat. Ventilateur à mise en route automatique en fonction de la température (dispositif électrique). Contenance du circuit de refroidissement : 7,8 l. Alimentation par un carburateur double corps inversé. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 60 l. Allumage par distributeur de bobine. Batterie 12 V 45 Ah. Alternateur triphasé. Graissage sous pression par pompe à engrenage, filtre d'huile. Contenance du carter : 4 l. Soupapes en tête commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral commandé par chaîne unique avec tendeur hydraulique. Culasse en alliage léger, bloc cylindre en fonte avec chemises humides et amovibles. Puissance maximale 93 ch DIN à 5 200 tr/mn (98 ch SAE à 5 600 tr/mn). Couple maximal 16,3 mkg à 3 000 tr/mn (17,2 mkg SAE à 3 000 tr/mn). Rapport volumétrique : 8,35 : 1.

TRANSMISSION. — Roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme. Commande hydraulique. Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés. Levier de commande sous le volant. Pont arrière à couple poide.

RAPPORTS DE BOITE. — 1^{re} : 0,281 ; 1 - 2^e : 0,475 ; 1 - 3^e : 0,732 ; 1 - 4^e : 1 : 1. Marche arrière : 0,275 ; 1 - Pont arrière : 0,243 ; 1 (9 × 37).

CHASSIS SUSPENSION. — Ensemble auto-porteur. Suspension avant à roues indépendantes par bras articulés et ressorts hélicoïdaux. Barre antidevers à l'avant. Suspension arrière à essieu rigide avec 4 rapports hélicoïdaux. Barre antidevers. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

FREINS. — A disque à l'avant, à tambour à l'arrière. Dispositif d'assistance à dépression et compensateur de freinage en fonction de la charge. Témoin d'usure des plaquettes et de niveau de liquide. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

DIRECTION. — A crémaillère avec colonne à cardan. Rayon de braquage : 5,35 m. Rapport de démultiplication : 22,2 : 1. Nombre de tours de volant : 4,5.

PNEUMATIQUES : 185 SR × 14.

CARROSSERIE. — En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 1 300 kg (620 kg à l'avant et 680 kg à l'arrière).

CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES. — Puissance au litre : 47,1 ch/l DIN (49,7 ch/l SAE). Puissance à la tonne : 71,5 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 516 cm³. Rapport poids-puissance : 13,7 kg/ch DIN. Autonomie moyenne de la voiture : 550 km.

EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI. — Phares Marchal. Alternateur : Paris-Rhône. Batterie Tudor. Bobine Marchal. Allumeur Marchal. Bougies Marchal 35 HS. Démarreur Paris-Rhône. Carburateur Solex 32-35 SEIEA. Pneus Michelin ZX.

CETTE fois, la série 504 est au complet. Suivant une vieille tradition Peugeot, le break et ses variantes sont au catalogue de la marque après s'être faits longtemps attendre. En fait, ce ne sont pas moins de six nouveaux modèles, autour de la même caisse, qui viennent s'ajouter à la gamme : deux breaks, normal et luxe ; deux familiales sept places à essence ou diesel et deux commerciales très dépouillées, elles aussi à moteur à essence ou diesel. Quatre finitions et quatre moteurs au choix, c'est beaucoup mais chaque utilisateur devrait y trouver son bonheur bien qu'il manque un break diesel. Les performances sont très différentes aussi puisqu'elles s'échelonnent de 160 à... 116 km/h. Pour notre essai, nous avons choisi le break luxe, toutes nos mesures étant valables aussi pour le break normal et la familiale, pourvus du même moteur et de la même suspension.

Pour cette nouvelle série, Peugeot ne s'est pas compliqué la vie et n'a guère innové. Pourtant, par rapport à la berline, l'empattement est allongé de 16 cm, ce qui donne une longueur hors tout, avec un porte-à-faux arrière important, de 4,80 m. Le poids à vide se trouve augmenté de près de 100 kg. L'arrière, assez massif, a une ligne qui se marie mal avec celle de l'avant mais, en compensation, le volume utile est très important. Les portières arrière sont nettement plus grandes que sur la berline, avec un déflecteur d'air, mobile seulement pour la familiale. Le hayon s'ouvre largement mais pas tout à fait assez haut : gare à la tête contre son rebord tranchant. En revanche, les compas s'effacent dans des logements protégés par de petits balais.

Pour la partie mécanique, on s'est contenté de reprendre le train arrière rigide et les freins à tambour des breaks 404. Cette solution de facilité est certainement une marche arrière par rapport aux roues indépendantes et aux quatre disques de la berline. On tente de la justifier par la charge utile importante qui est de 500 kg en plus des deux passagers avant. En revanche, le moteur 2 litres conserve les mêmes caractéristiques et aligne 93 ch DIN à 5 200 tr/mn avec un carburateur double corps. La boîte de vitesses n'a pas changé non plus, mais le rapport de pont est plus court, tandis que les pneus passent de 175 à 185 × 14. Le rapport final en quatrième est ainsi de 28,7 km/h par 1 000 tours au lieu de 29,7 sur la voiture normale. Le réservoir d'essence passe de 56 à 60 litres.

La suspension avant a été seulement renforcée mais à l'arrière, le pont hypoidé rigide est monté sur quatre ressorts hélicoïdaux, deux amortisseurs et une barre stabilisatrice passant sous le pont. Bien entendu, l'assistance de freinage a été maintenue et elle est la bienvenue, surtout en charge. Quant à la direction, elle subsiste sans modification et paraît, surtout en charge, au moins aussi imprécise que sur la berline, ce défaut unanimement reconnu ne paraissant nullement émouvoir le constructeur de Sochaux.

Les aménagements intérieurs sont différents suivant le type et le degré de finition mais nous distinguerons surtout le break avec la banquette arrière repliable et la familiale qui offre trois rangées de sièges, les deux sièges avant normaux, deux sièges centraux séparés, ce qui est une nouveauté, et une petite banquette repliable tout en arrière. Les deux sièges du centre basculent vers l'avant pour permettre l'accès assez facile à l'arrière et ils sont présentés comme pouvant accueillir trois personnes, celle du milieu se trouvant assise « entre deux chaises ». Cela permet de présenter la familiale comme une sept places alors qu'elle n'est en réalité qu'une bonne six places. Quoi qu'il en soit, toutes ces voitures disposent d'un volume habitable très important et en particulier, d'une longueur utile au plancher, derrière les sièges avant, de 1,93 m, ce qui permet en cas de besoin de s'y allonger confortablement et même d'y dormir. A l'arrière, le pare-chocs de forme nouvelle est entièrement recouvert de caoutchouc et de gros butoirs carrés protègent le bloc des feux de signalisation.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

A Monthléry, la dernière 504 normale à carburateur avait atteint la vitesse de 158 km/h. A vide, le break a tourné à 156 km/h, mais, ô surprise, chargé de 500 kg de lest, il a roulé 1 km plus vite qu'à vide, soit 157 km/h. Cela s'explique par le fait qu'à vide, le break a une hauteur supérieure de 9 cm à celle de la berline. Au contraire, en charge, il s'abaisse de 10 cm, ce qui diminue notablement le maître-couple. D'autre part, on s'aperçoit que l'anneau de vitesse de Monthléry, décrite ici et là, ne freine pas les performances des véhicules lourdement chargés. La vitesse de pointe peut être considérée comme extrêmement satisfaisante pour une telle voiture et, sur la route, nous avons été assez étonnés par la relative facilité de mise en vitesse du break chargé, par sa souplesse en ville et aussi par sa tenue en côte. Le rapport de la quatrième paraît vraiment idéalement choisi.

En accélération à vide, nous avons retrouvé exactement les mêmes temps que ceux de la berline 504, soit 19 s 1/5 aux 400 mètres et 36 s 1/5 aux 1 000 mètres. En charge, les résultats sont encore très honorables puisque nous obtenons 21 s 2/5 et 39 s 3/5, et cela avec un lest de 500 kg, ne l'oublions pas. Les reprises en quatrième sont assez satisfaisantes puisque, toujours en charge, le kilomètre, avec départ à 40 km/h, est franchi en 42 s 3/5. On voit que le break 504 se comporte sur la route comme une voiture particulière et qu'en charge ses possibilités sont très supérieures à celles que l'on rencontre habituellement sur les véhicules commerciaux.

De même, la consommation s'est révélée identique à celle de la 504 normale. En charge, à 70 km/h de moyenne, le break s'est contenté de 8,9 litres aux 100 km, ce qui est vraiment très intéressant. Dans les

TS, SOUS TOUTES CHARGES

mêmes conditions de poids transporté, mais en le poussant à fond sur notre habituel parcours d'essais, nous avons mesuré exactement 14 litres à une moyenne supérieure à 120 km/h. Ces résultats sont tout à fait satisfaisants pour l'économie d'exploitation de cette voiture.

Comme nous l'avons dit, le bénéfice de ces divers chiffres peut être porté au crédit du rapport de la quatrième vitesse qui permet vraiment le maximum des choses. Les changements de rapport sont ainsi peu fréquents, même en charge, et la troisième et elle est aussi très bien étagée, ni trop longue ni trop courte. Le moteur ne s'emballa jamais et se maintient le plus souvent à des valeurs de couple optimales. La synchronisation est elle aussi très satisfaisante mais l'ensemble de la transmission devient parfois un peu bruyant à grande vitesse.

SECURITE

Le comportement routier du break est assez différent suivant qu'il est à vide ou en charge. Lorsque le conducteur est seul à bord, la voiture à la suspension très ferme et au long empattement se comporte très bien tant en ligne droite qu'en virage et il faut que la route devienne vraiment mauvaise pour que les inégalités se traduisent par des sautilllements. De même, le freinage est progressif et très efficace, il faut seulement se méfier d'une tendance au blocage des roues arrière en dépit de la présence du répartiteur. La direction est plutôt mieux que sur la berline grâce au nouvel empattement. Elle reste toutefois trop démultipliée ce qui oblige à beaucoup tourner le volant.

En charge, le break 504 s'abaisse sensiblement et devient franchement sous-vireur sans que ce défaut présente finalement un caractère de gravité. La pédale de frein se durcit malgré l'assistance et les distances d'arrêt paraissent un peu longues. Pour la direction, la situation se gâte vraiment et, d'imprécise, elle devient franchement instable dès que la vitesse augmente. Ce manque de précision est tel qu'il est permis de se demander si, par moments, l'ensemble de la caisse, portant 500 kg, ne manque pas de rigidité. Cela n'est peut être qu'une impression, mais il est patent que Peugeot aurait le plus grand intérêt à se pencher sur le comportement de la direction de la 504 en général.

Toutefois, la venue du train arrière rigide sur cette voiture a eu des résultats moins graves que l'on ne pouvait le craindre. Ce pont, solidement maintenu sur le plan longitudinal, n'occasionne que peu de déboires, du moins sur un modèle destiné à supporter un poids important. De toute manière, il est évident que cette suspension est bien calculée pour résister à la charge annoncée.

CONFORT GENERAL

Ce chapitre est un peu la répétition de celui de la sécurité et le break, comme de

bien entendu, est plus confortable en charge qu'à vide. Néanmoins, les sièges avant, semblables à ceux de la berline, réglables en tous sens, avec des appuie-tête, offrent un confort satisfaisant. A l'arrière, la banquette du break est moins confortable mais sans excès. De même l'habitabilité est exactement la même à l'avant que celle de la 504 normale et les personnes de grande taille ne peuvent pas reculer le siège tout à fait suffisamment tandis que la boîte de vitesses demeure bien gênante pour les pieds. En ce qui concerne la visibilité, le pare-brise et les vitres latérales sont convenables tandis que la vue vers l'arrière est satisfaisante grâce aux dimensions des surfaces vitrées. Le tableau de bord, lui aussi, est exactement semblable sur le modèle luxe à celui de la 504 normale et on retrouve la grande montre avec trotteuse, le totalisateur partiel et les divers voyants. Le commodo à gauche est pratique, il actionne les phares et le lave-glace électrique couplé avec les essuie-glace.

L'accessibilité est bonne à l'avant mais spécialement facile à l'arrière grâce aux grandes portières. Le compartiment réservé aux bagages derrière la banquette arrière est très vaste, dégagé de la roue de secours qui se trouve toujours logée sous la caisse. Tout cet emplacement est joliment garni de panneaux façon bois avec des baguelettes en caoutchouc.

Toujours sur le plan agrément, on peut s'estimer satisfait du niveau sonore qui règne à l'intérieur du break jusqu'à 130 km/h au compteur environ. En effet, au-delà, le pont se manifeste de façon assez désagréable, du moins sur la voiture que nous avons eue entre les mains. Autre aspect peu pratique, le break 504, avec ses 4,80 mètres de long, est vraiment très difficile à garer en ville.

CONCLUSION

Le nouveau break 504 s'est montré sous un jour très favorable grâce à des performances à peu de chose près égales à celles de la berline, avec une consommation pas plus élevée. Il nous a aussi un peu surpris par la facilité avec laquelle il transporte une lourde charge de 500 kg ou son équivalent en passagers et en bagages. Sa partie arrière semble rajoutée et n'est pas très agréable à regarder ; mais son côté utilitaire et pratique est indéniable, au prix seulement d'une longueur hors tout importante. On peut reprocher à Peugeot d'avoir rétabli sur ce modèle le pont rigide et les freins arrière à tambour, mais cet ensemble se fait plutôt oublier, surtout dès que la voiture est un tant soit peu chargée. Le break Peugeot n'est pas une simple carrosserie avec une porte arrière mais un véhicule complet étudié en fonction d'une utilisation et de besoins bien précis. Son prix est plutôt élevé mais il rendra bien des services.

Bernard CARAT

QUALITÉS

- TRES BONNES PERFORMANCES
- CONSOMMATION INTERESSANTE
- RAPPORTS DE BOITE BIEN CHOISIS
- Suspension bien adaptée
- Bonne finition
- Grand volume utile
- Equipement complet sur luxe

DÉFAUTS

- DIRECTION IMPRECISE, INSTABLE EN CHARGE
- Essieu arrière raide à vide
- Transmission bruyante
- Caractère sous-vireur en charge
- Esthétique un peu bâclée
- Voiture très longue, peu maniable en ville
- Hayon dangereux ouvert

VITESSE MAXIMALE :

156 KM/H

1000 M DÉPART ARRÊTÉ :

36 S 1/5

CONSOMMATION :

8,9 LITRES AUX 100 KM

PRIX : 18 250 F

(SUPER LUXE)

Caractéristiques

L'arrière du break offre une bonne contenance puisque, banquette en place et sans dépasser la hauteur du dossier, nous avons logé huit valises soit 602,2 dm³.

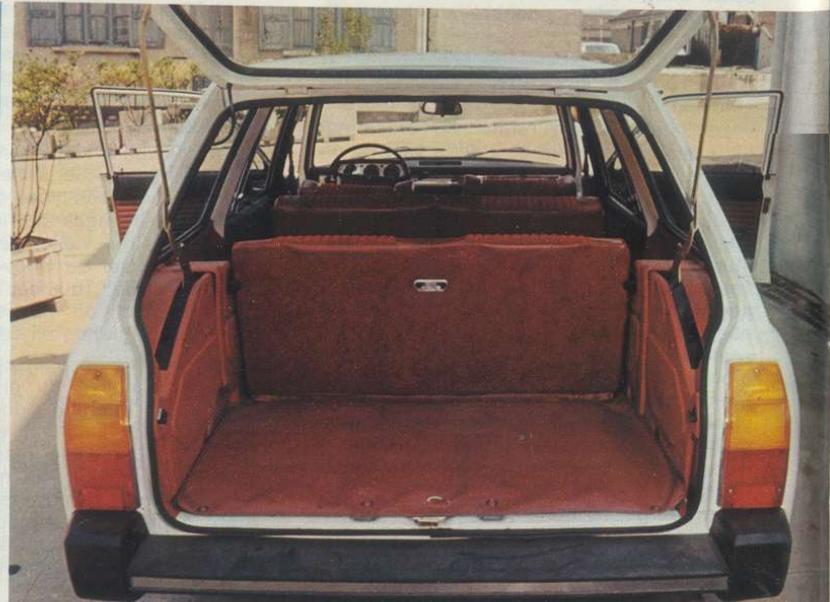
Sur les break et familiale, le passage du compas de la porte arrière est dissimulé par un petit balai. Dans la familiale, les passagers sont placés sur trois plans, sièges avant, sièges au milieu et banquette arrière.

Enfin, seule cette version dispose de déflecteurs aux portes arrière.



deux grandes variantes d'un même modèle

BREAK ET FAMILIALE



Break et familiale se distinguent aisément de la commerciale par les phares et la calandre. Alors que les premiers sont identiques aux berlines bien connues, ci-dessus, les commerciales, ci-dessous, disposent de phares ronds, d'une grille de calandre simplifiée et de pare-chocs sans butoir.

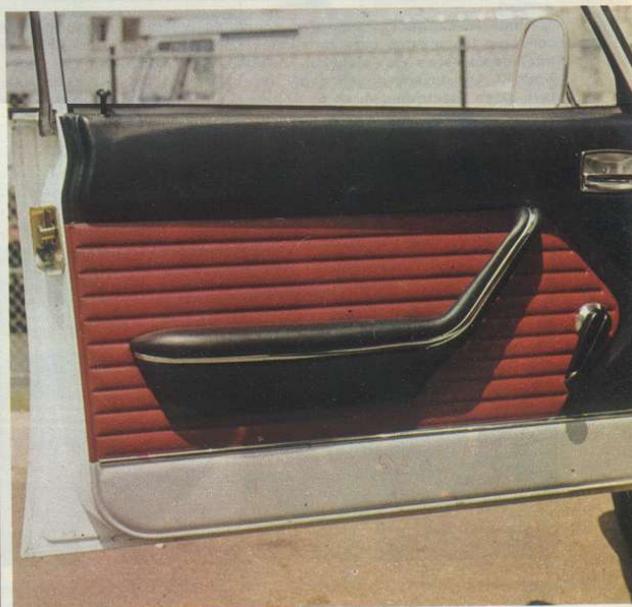
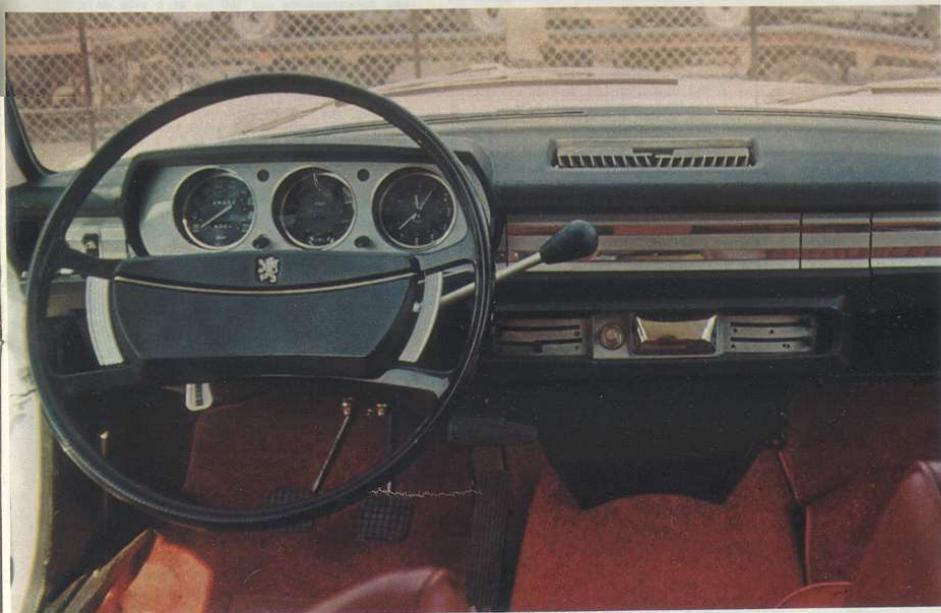
Sur la familiale comme sur le break normal, le plancher de charge est recouvert de simili et les passages de roues masqués par des panneaux de matière plastique (ci-dessus). Le break superluxe dispose d'un plancher en fibre de bois stratifié avec des baguettes recouvertes de caoutchouc, alors que la version commerciale (ci-dessous) se contente seulement de peinture.

COMMERCIALE





pour satisfaire des exigences variées

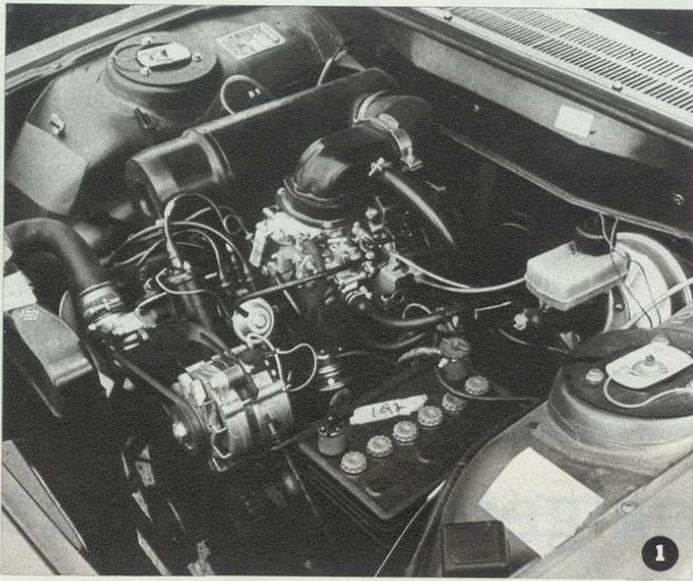


A l'intérieur, toutes les versions possèdent le tableau de bord connu des berlines. Seule la commerciale à caractère utilitaire (ci-dessous) est un peu plus dépouillée sur ce plan. La planche de bord s'inspire de celle des 304 avec des cadrans rectangulaires. Le volant est identique à celui que l'on trouve sur les J7. La boîte à gants ne comporte pas de couvercle. Une tablette rapportée supporte les commandes de climatisation.

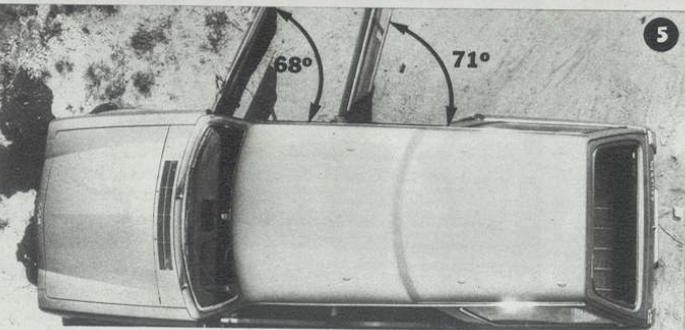
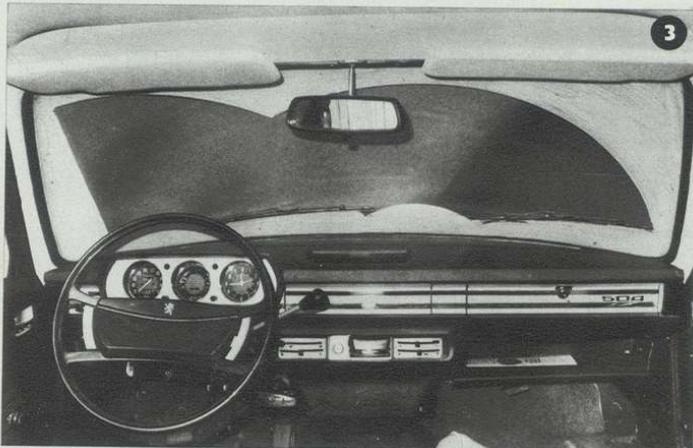
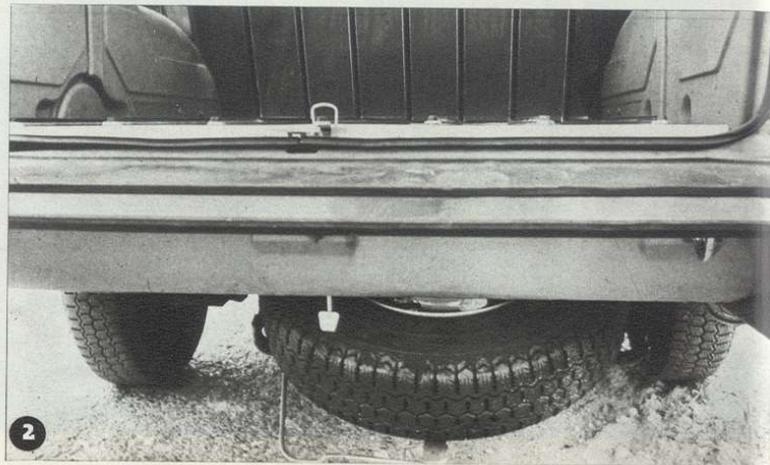
L'aménagement des portières a également été simplifié sur la commerciale ci-dessous ; l'accoudoir et la poignée ont disparu pour faire place à un simple tirant. Sur les autres versions, l'aspect est identique à celui des berlines.



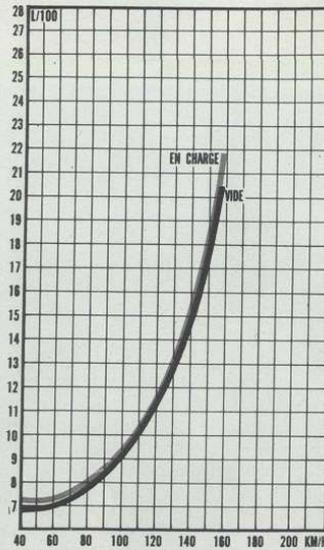
BANC D'ESSAI BREAK 504



1. Sous le capot, l'aspect bien connu du moteur à carburateur de la berline, qui conserve les mêmes caractéristiques. 2. La roue de secours a conservé une place intelligente sous le plancher arrière, elle n'empiète pas sur le volume intérieur. 3. La surface dégagée par les balais est bonne; essuie-glace deux vitesses, lave-glace électrique. 4. et 5. Angles d'ouverture des portes et capot.



CONSOMMATION



CONSOMMATION

Roulant à vitesse constante en quatrième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km et à vide de : 6,9 l à 40 km/h, 6,9 l à 50 km/h, 7,05 l à 60 km/h, 7,35 l à 70 km/h, 7,75 l à 80 km/h, 8,4 l à 90 km/h, 9,15 l à 100 km/h, 10,15 l à 110 km/h, 11,4 l à 120 km/h, 13 l à 130 km/h, 15,1 l à 140 km/h, 18 l à 150 km/h.
En charge : 7,25 l à 40 km/h, 7,25 l à 50 km/h, 7,35 l à 60 km/h, 7,6 l à 70 km/h, 8 l à 80 km/h, 8,6 l à 90 km/h, 9,4 l à 100 km/h, 10,4 l à 110 km/h, 11,6 l à 120 km/h, 13,1 l à 130 km/h, 15,5 l à 140 km/h, 18,6 l à 150 km/h.

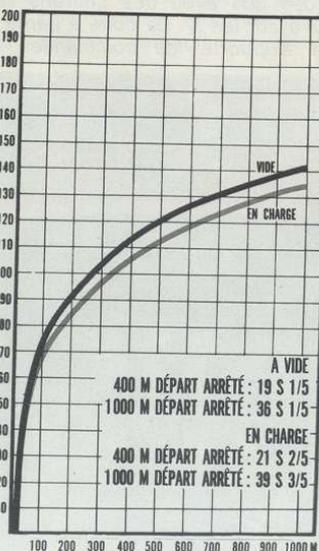
ACCELERATION/VITESSE/TEMPS

En utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint à vide : 40 km/h en 3 s 3/10, 50 km/h en 4 s 4/10, 60 km/h en 6 s, 70 km/h en 7 s 5/10, 80 km/h en 9 s 6/10, 90 km/h en 12 s, 100 km/h en 15 s 3/10, 110 km/h en 18 s 7/10, 120 km/h en 23 s, 130 km/h en 28 s 6/10, 140 km/h en 35 s, 150 km/h en 46 s 5/10.
En charge : 40 km/h en 4 s, 50 km/h en 5 s 5/10, 60 km/h en 7 s 5/10, 70 km/h en 9 s 7/10, 80 km/h en 12 s 5/10, 90 km/h en 16 s, 100 km/h en 19 s 5/10, 110 km/h en 23 s 7/10, 120 km/h en 29 s, 130 km/h en 36 s, 140 km/h en 45 s 6/10. En pointillés, courbes de reprise depuis 40 km/h en quatrième.

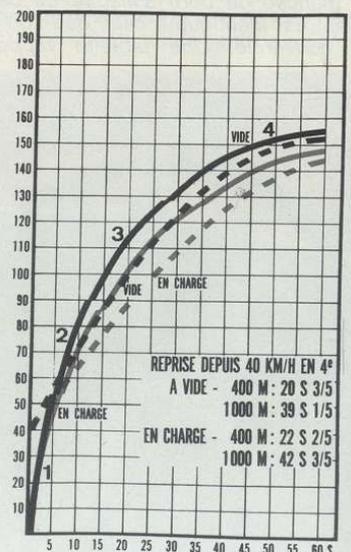
ACCELERATION/VITESSE/ESPACE

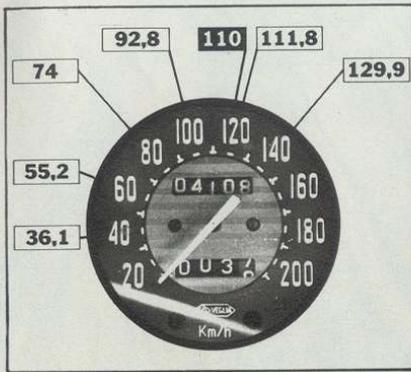
Nous avons obtenu, à vide : 71,5 km/h aux 100 m, 90,5 km/h aux 200 m, 103,5 km/h aux 300 m, 112,5 km/h aux 400 m, 120 km/h aux 500 m, 126 km/h aux 600 m, 130,5 km/h aux 700 m, 134 km/h aux 800 m, 138 km/h aux 900 m, 141 km/h aux 1 000 m.
En charge : 66 km/h aux 100 m, 83,5 km/h aux 200 m, 95,5 km/h aux 300 m, 105 km/h aux 400 m, 112 km/h aux 500 m, 118 km/h aux 600 m, 123 km/h aux 700 m, 127 km/h aux 800 m, 131 km/h aux 900 m, 134 km/h aux 1 000 m.

ACCELERATION VIT./ESPACE



ACCELERATION VIT./TEMPS





Le compteur du break 504 a laissé apparaître un pourcentage moyen d'exagération de 7,7 %. A 40 km/h, l'erreur est de 9,7 %, celle-ci décroît ensuite progressivement.

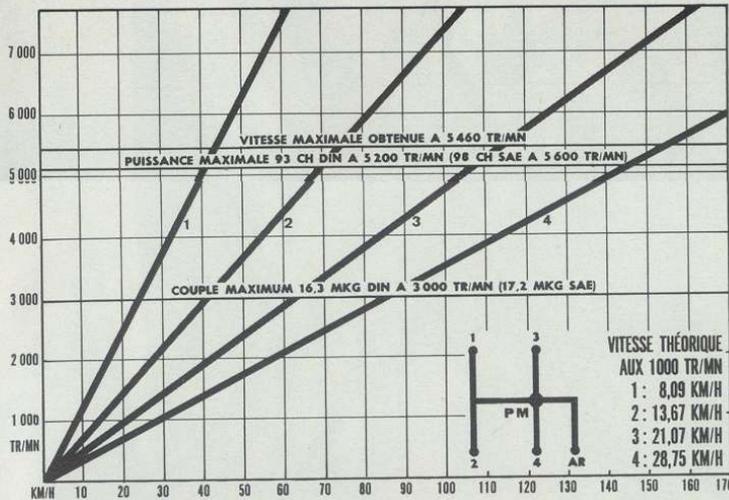
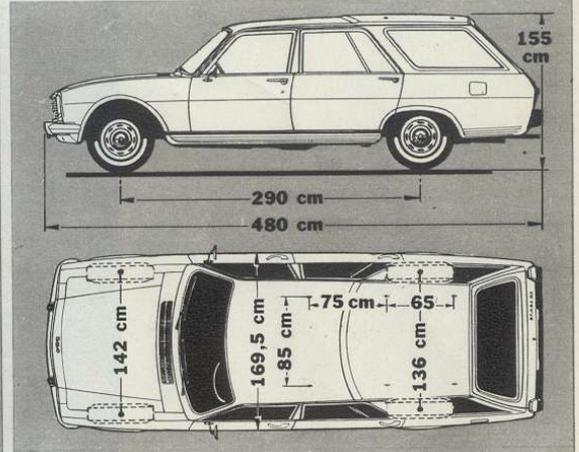
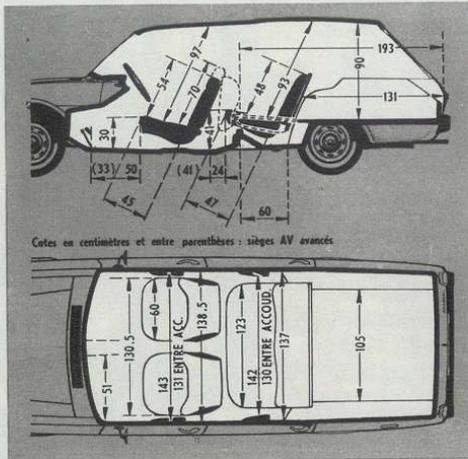
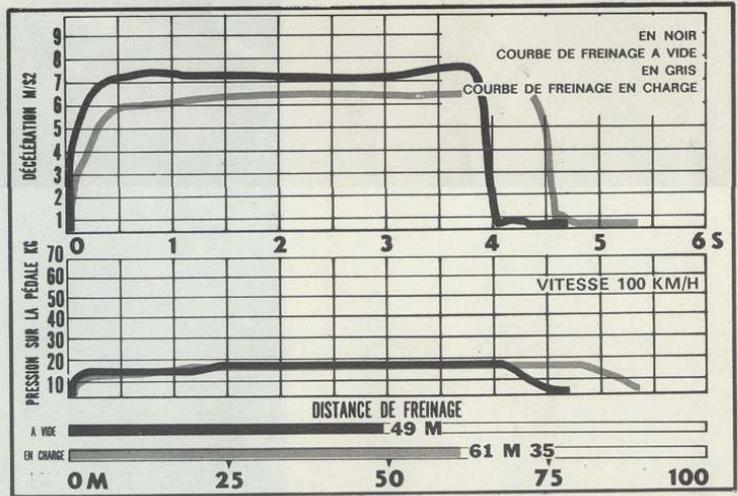


DIAGRAMME DES VITESSES

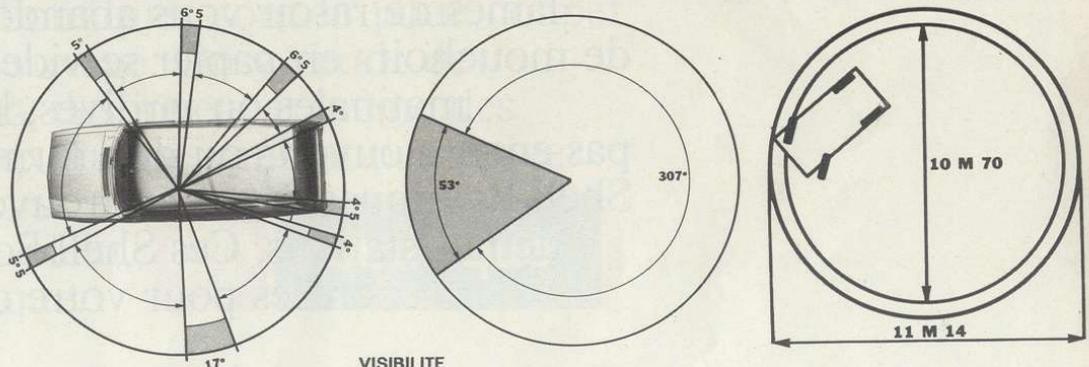
Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Sachant que l'on obtient le meilleur rendement en utilisant le moteur dans des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale, nous avons obtenu les meilleures accélérations en montant la première à 6700 tr/mn, la deuxième à 6300 tr/mn et la troisième à 6000 tr/mn. Nous avons ainsi obtenu une vitesse de 54 km/h en première, 86 km/h en deuxième et 126 km/h en troisième. En conduite touristique, sans recherche, de performance, nous nous contenterons de monter les intermédiaires à 4000 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 32 km/h en première, 54 km/h en deuxième et 84 km/h en troisième. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.



EFFICACITE DE FREINAGE

Le Break Peugeot 504 étant équipé d'un dispositif d'assistance, nous avons appliqué une pression de 15 kg sur la pédale de frein ; nos essais étant effectués à 100 km/h. Etant donné que nous avons à faire à un Break, nous avons apporté un correctif à nos mesures d'essais habituelles puisque nous n'avons pas cherché à chiffrer la résistance à chaud du système de freinage mais l'efficacité à vide et à la charge maximale autorisée de la voiture, c'est-à-dire 500 kg plus 2 personnes à bord. A vide, nous avons obtenu une décélération moyenne de 6,6 ms² pour une durée totale de freinage de 3 s 80. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage a été de 7,3 ms² représentant une efficacité de 73 %. (100 % équivalent à la décélération maximale, soit 9,81 ms²). En charge, nous avons obtenu une décélération moyenne de 5,4 ms² pour une durée totale de freinage de 4 s 35. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 6,1 ms², soit 61 % d'efficacité, nous enregistrons une différence de 12 %. A vide, nous nous sommes arrêtés sur une distance de 49 m contre 61,35 m en charge. Le freinage est efficace et progressif mais nous avons parfois été handicapés par un manque d'adhérence des pneus avant.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION
 Conditions météorologiques : pression barométrique 746,2 mmHg, vent NE 2 m/s, température 16°2, hygrométrie 55 %.
 I. ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY (anneau de 2548,24 m) :
 a) avec une personne à bord : 1^{er} tour : 59 s 4/5, soit 153,4 km/h ; 2^e tour : 59 s 2/5, soit 154,4 km/h ; 3^e et 4^e tours : 58 s 4/5, soit 156 km/h.
 b) en charge avec 500 kg plus 2 personnes : 1^{er} tour : 59 s 4/5, soit 153,4 km/h ; 2^e tour : 58 s 4/5, soit 156 km/h ; 3^e tour : 58 s 3/5, soit 156,5 km/h ; 4^e tour : 58 s 2/5, soit 157 km/h.
 II. ESSAIS DE CONSOMMATION MAXIMALE ET DE CROISIERE :
 a) Consommation durant l'essai routier : 14 l à 121 km/h de moyenne.
 b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km et à mi-charge : 8,9 l aux 100 km à 70 km/h de moyenne.



VISIBILITE

Ci-dessus, à gauche : croquis de la vue plane et théorique des angles morts de la visibilité panoramique pour le conducteur du break 504. A droite : cercle concrétisant le rapport entre la visibilité circulaire et les divers angles morts.

Essais techniques de Robert SEJOURNE