

peugeot504.info

L'auto-journal

PARAIT LE 1^{ER} ET LE 15 DU MOIS - N° 11 - 15 JUIN 1973 - PRIX : 3,50 F

RECIT COMPLET DES
24 H
DU MANS

EXCLUSIVITE MONDIALE

LA NOUVELLE V6 RENAULT TOUTES LES PHOTOS



Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 350 L - Espagne : 45 P - Maroc : 3,67 DH - Tunisie : 350 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 80 C.

HOMME **107**

au banc d'essai



PEUGEOT
504 L



BANC D'ESSAI PEUGEOT 504 L

VRAIE OU FAU

FILM DE L'ESSAI PARIS-SENS (120 km)

Le trafic est relativement important jusqu'à la sortie de l'autoroute de Nemours, mais il devient ensuite nul jusqu'à Sens. L'étape est couverte en 52 mn, ce qui équivaut à une moyenne de 138,4 km/h.

SENS-TONNERRE (71 km)

La circulation est légèrement plus abondante qu'à l'accoutumée et nous mettons 39 mn pour arriver à Tonnerre. Moyenne : 109,2 km/h.

TONNERRE - CHATILLON- S/SEINE (47 km)

Nous rencontrons peu de voitures et le chrono est arrêté à Châtillon après 25 mn de marche. Notre moyenne est de 112,8 km/h.

CHATILLON-S/SEINE- MONTBARD-SEMUR-A6 (80 km)

La route est pratiquement déserte et nous mettons 42 mn pour la parcourir. Moyenne : 114,2 km/h.

A6 - JONCTION DE FONTAI- NEBLEAU (162 km)

La circulation ne dépasse pas la moyenne, mais nous sommes relativement ralentis par un assez violent vent de face. Nous arrêtons le chrono alors qu'il indique 1 h 10 mn de marche et notre moyenne est donc de 138,8 km/h.

MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI : 480 km parcourus en 3 h 48 mn, soit à la moyenne de 126,3 km/h. Sur ce trajet, notre consommation a été de 13,7 litres aux 100 km.

■ La tentation est grande pour un constructeur d'automobiles de mettre les petits moteurs dans les grands capots ou de procéder à l'inverse, ce petit jeu de construction n'ayant rien d'enfantin puisqu'il agrandit une gamme dans des proportions souvent importantes. A cette tentation, Peugeot n'a pas plus résisté que les autres et c'est ainsi que nous sommes gratifiés d'une 504 L, moins coûteuse à l'achat que la 504 normale, mais évidemment moins alléchante sur le plan des caractéristiques et aussi du comportement.

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

En premier lieu, la 504 L abandonne le groupe 1971 cm³ 88 × 81 et, l'alésage retombant à 74 mm, la cylindrée ne dépasse plus 1796 cm³. Le carburateur double corps est remplacé par un simple corps et la puissance tombe de 93 ch DIN à 5 200 tr/mn à 79 ch DIN à 5 100 tr/mn, le couple maxi descendant de 16,3 mkg à 3 000 tr/mn à 14,5 mkg à 2 500 tr/mn, tout cela avec un rapport volumétrique de 7,5 contre 8,35 précédemment.

En complément de ces chiffres dont la valeur apparaît quand même laconique, je préciserai qu'à Montlhéry la 504 a tourné au maximum à 151,9 km/h, le conducteur seul à bord, et les 1 000 mètres départ arrêté ont été couverts en 37 s 3/5, avec passage aux 400 mètres en 19 s 3/5. Enfin, notre essai de reprises à 40 km/h en quatrième a donné 39 s 3/5 au passage aux 1 000 mètres. Rappelons que la 2 litres parcourt les 400 m en 19 s, les 1 000 mètres en 36 s 1/5 et les 1 000 mètres en reprise en 38 s 1/5. Donc, à peu près une seconde de plus partout, ce qui demeure dans les limites de l'admissible.

En conduite routière et pour le conducteur moyen ne chargeant pas outrageusement sa voiture, il n'en apparaît pas moins que la différence est faible par rapport au moteur 11 CV. Bien sûr, on peut être doublé sur autoroute par une « vraie » 504, mais, la plupart du temps, le comportement de la voiture est satisfai-

sant et ne laisse apparaître aucune faiblesse rédhitoire.

La supériorité de la 504 2 litres n'est d'ailleurs écrasante que si l'on mène la voiture au maximum de ses possibilités, soit en vitesse pure, soit sur les rapports intermédiaires. En conduite souple et jusqu'à 130 compteur, les deux voitures sont relativement comparables pour le monsieur que la recherche des performances maxi ne passionne pas.

En matière de consommation, notre essai routier mené au maximum des possibilités de la voiture laisse apparaître 13,7 litres aux 100 km, soit un bon litre de moins que le gros moteur. Les résultats obtenus à vitesse constante ainsi qu'à allure moyenne peuvent également être considérés avec intérêt.

La boîte de vitesses est celle que l'on connaît déjà, à cela près que son levier de commande est placé sous le volant et non au plancher. Les manipulations en souffrent légèrement, aussi bien au point de vue agrément que rapidité, et l'on se retrouve avec une seconde atteignant environ 80 compteur et une troisième montant jusqu'à 120, les bruits de fonctionnement n'étant pas négligeables il est vrai. De toute manière, le moteur n'est pas « creux » et il peut être normalement utilisé à régime moyen, avec une souplesse très admissible.

LES QUALITES ROUTIERES

Saisi peut-être d'une soudaine nostalgie, le lion de Sochaux a supprimé sur la 504 L les roues arrière indépendantes. Il n'a quand même pas osé revenir à l'antique pont à vis dont nous avons chanté les mérites durant de longues années et nous trouvons simplement en place le pont rigide hypoïde de la familiale et du break 504, monté sur ressorts hélicoïdaux avec bras de poussée et aussi la fameuse barre transversale Panhard.

Sur route, cet abandon de la plus moderne des techniques nous vaut un véhicule plus raide dans ses réactions de suspension et peut-être moins enclin au roulis dans les virages. Lorsque le revêtement est de bonne qualité, le confort de-

SSE ÉCONOMIE ?

meure satisfaisant et, à dire vrai, la dégradation des qualités de suspension s'opère le plus souvent brutalement. Ou bien la voiture passe sans sourciller ou bien elle commence à réagir par tressautements énergiques sur le plan vertical, compliqués parfois de brusques écarts latéraux dus à la mésentente entre la caisse et le pont.

De nature plutôt sous-vireuse, la 504 L peut, sur mauvaise route, afficher de manière inopinée des velléités de survirer propres à surprendre le conducteur placide. Quoi qu'il en soit, il ne faut quand même pas dramatiser et, pour schématiser, disons que l'on peut grossièrement évaluer la perte en confort et en stabilité à 10 ou 20 %, suivant la vitesse à laquelle on conduit et suivant le type de routes parcourues.

J'ai été en revanche assez désagréablement impressionné par le freinage. Tant qu'il s'agit de ralentir plus ou moins rapidement et même si l'on conduit à grande vitesse, tout est parfaitement normal, mais en freinage « de sécurité », on se retrouve rapidement les quatre roues bloquées, entraîné dans une glissade propre à engendrer au moins la perplexité. D'abord, la section des pneumatiques est passée de 175 à 165 et puis, le pont arrière rigide comporte des freins à tambour au lieu des disques de la 504 2 litres. Peut-être les freins avant sont-ils donc surchargés de travail et peut-être la plus faible surface au sol des pneumatiques ne suffit-elle plus à arrêter une voiture malgré tout pesante ?

EQUIPEMENT GENERAL

Rien de changé en ce qui concerne la direction avec son volant de grand diamètre, sa douceur et sa démultiplication abusive. J'ai pourtant trouvé la voiture légèrement moins précise dans ses réactions. Sans doute les suspensions avant et arrière se trouvent-elles moins en harmonie et il est vraisemblable à cet égard que la conduite sur neige et verglas — ce n'était déjà pas le domaine de la 504 normale — ne doit pas être plus agréa-

ble qu'auparavant.

Les propriétaires de 504 seront malheureusement privés du beau tableau de bord à cadrans circulaires de la 2 litres ; pour eux, ce sera le retour à l'ancien tableau dont la sobriété demeure quand même acceptable. On y trouve un journalier, une montre, un cendrier pratique, un allume-cigarette qui pousse l'amabilité jusqu'à sauter de lui-même sur les genoux du passager lorsqu'il est chaud. A part cela, le volant est de forme toujours aussi regrettable et la commande de l'avertisseur — trop discret à mon goût — en bout de levier de clignotant, représente une simplification dont on se passerait volontiers. Le chauffage est efficace, l'aération l'est un peu moins au niveau du visage. Les sièges sont de qualité acceptable et la 504 L demeure une aussi vaste voiture, avec un grand coffre dont le plancher a été malheureusement légèrement rehaussé, afin de loger le réservoir de carburant que la présence du pont rigide ne permettait plus d'implanter à son emplacement normal.

CONCLUSION

La 504 L est vendue 16 250 F alors que la 504 2 litres atteint 17 370 F. L'acheteur de la nouvelle Peugeot « économique » dépensera donc une centaine de milliers d'anciens francs de moins, mais, parallèlement, il n'est que de consulter la cote des voitures d'occasion de L'A.J. pour s'apercevoir que le prix d'une berline 1972 est inférieur à 13 000 F. Bien sûr, une voiture d'occasion n'est pas une voiture neuve, tout au moins pour certains, mais on est quand même en droit de se demander si la perspective de l'économie de 1 000 francs suffira à faire oublier à la clientèle particulière — ne parlons pas des administrations ou des grandes sociétés — la perte d'une partie des qualités traditionnelles de la voiture et cela, avec la crainte de perdre à la revente plus d'argent qu'avec une berline 2 litres, dans le cas où le modèle L ne remporterait pas le succès commercial escompté.

André COSTA.

QUALITÉS

- Performances acceptables
- Ensemble silencieux à vitesse moyenne
- Direction douce
- Bonne accessibilité
- Coffre important

DÉFAUTS

- Efficacité de freinage discutable à grande vitesse
- Réactions de suspension arrière parfois désagréables
- Direction trop démultipliée
- Commande d'avertisseur mal placée

VITESSE MAXIMALE :

152,3 KM/H

•

1 000 MÈTRES

DÉPART ARRÊTÉ :

37 S 3/5

•

CONSOMMATION

MOYENNE :

8,5 LITRES

AUX 100 KM

•

PRIX : 16.570 F



BANC D'ESSAI PEUGEOT 504 L

Suite de la page 83

LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Esthétique sage, calandre vieillotte, lion inusable, la 504 L ne se distingue à l'œil nu de la 504 classique (un adjectif qui lui va comme un gant) que par l'absence de protège pare-chocs caoutchoutés, ce qui condamne la plaque d'immatriculation avant à se faire violette dès le premier chrome-à-chrome pour s'abriter des regards sous la caisse.

Intérieurement, les sièges sont larges, assez enveloppants, un peu fermes, vêtus d'un skai certainement résistant, mais raide, qu'adoucissent une large bande centrale de drap nervuré en treize bandes. Pour poursuivre avec l'aspect couture, saluons le choix de la moquette caramel, du vaste accoudoir central arrière et des poignées-accoudoirs avant remarquablement dessinées pour que le coude s'y pose sans douleur ou que la main du passager s'y accroche en douceur.

L'arrière est particulièrement spacieux et le siège avant conçu pour assurer, même en avancée maximum, une excellente position de conduite.

Le tableau de bord est nouveau et se présente comme un long rectangle que le conducteur a parfaitement sous les yeux. Ni jeunesse ni originalité dans sa présentation, mais on sait que ce n'est pas le souci majeur du constructeur. Même remarque pour les boutons. Il n'y a pas là de quoi fouetter l'enthousiasme d'un designer.

Dans cette confortable familiale, nulle poche, nulle tablette de rangement n'existe... Et qu'on n'aille pas me faire valoir la fente du pare-soleil où l'on doit pouvoir (en s'y reprenant à deux fois) glisser une carte routière. Il y a aussi dans la console où trône le frein à main

un mince rectangle à peine plus large qu'une ouverture de tire-lire... Les guides, chiffons, lampes de poche, brosse, carnet, etc., sans forcer sur le etc., vous n'aurez qu'à les mettre dans la boîte à gants. Si vous pouvez.

Ne chicanons pas. Passons à l'essentiel, qui est tout de même la conduite. Je n'apprendrai rien à personne en disant que la grande démultiplication du volant ne rend pas, dans les manœuvres, la maniabilité parfaite. En revanche, sur route la 504 est à son affaire. Puissance, souplesse, nervosité plus qu'honorable des reprises, tout concourt à donner au conducteur une impression de sérénité et de sécurité parfaites. Jusqu'au moment où il freine à grande vitesse.

Là, les choses se gâtent, la voiture pique du nez. Le freinage n'est ni dosé, ni équilibré. Cela tient, sans doute, à la chimie disques (avant)-tambours (arrière) qui ne se révèle pas des plus heureuses. Le freinage est d'ailleurs, à mon sens, le talon d'Achille d'un véhicule par ailleurs très agréable à conduire.

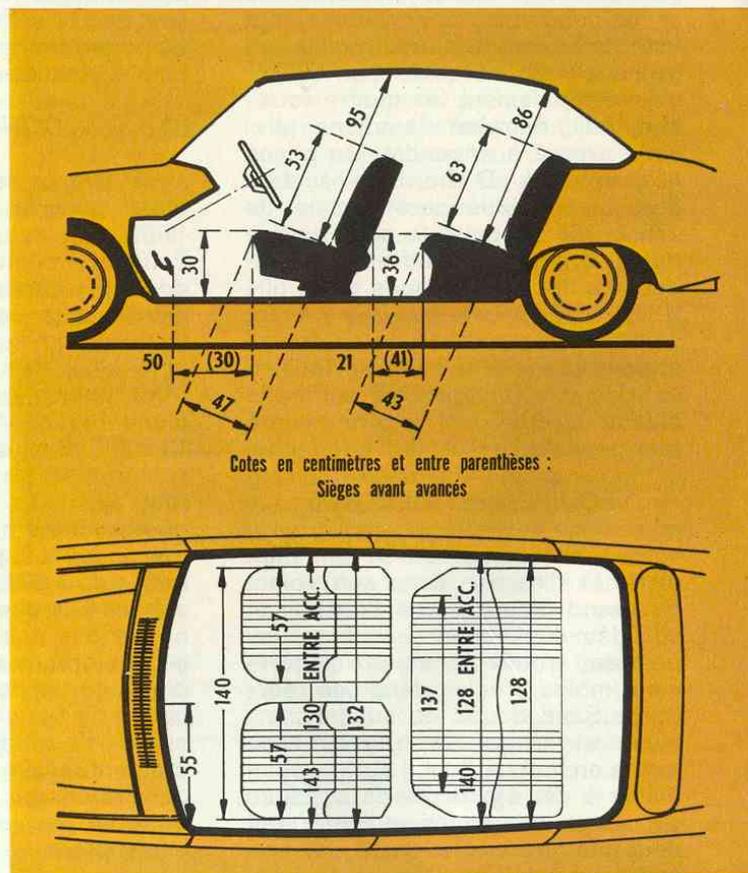
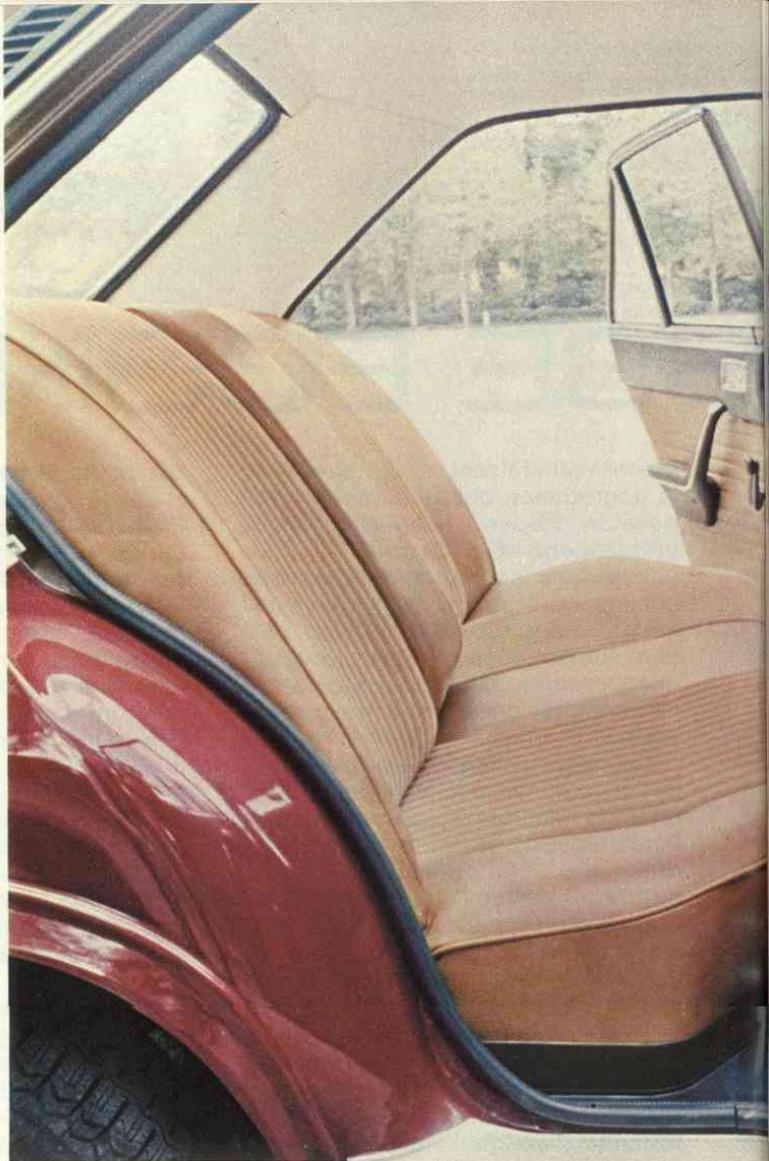
A petite allure, je ne sais s'il faut en incriminer le son des tambours, ou changer de disques, toujours est-il que la 504 L grince comme un vieux clou, dès qu'on effleure la pédale du frein. Bon, le véhicule que j'ai conduit n'avait que 4173 kilomètres au compteur ! Lorsqu'on achète une paire de chaussures qui bride un peu, il se trouve toujours une vendeuse pour jurer : « Vous verrez, madame, elles vont prêter, elles se feront... » Dans le cas de la 504 L on peut se demander si elle se fera et cessera de grincer ainsi avant l'Août... ou la Trinité.

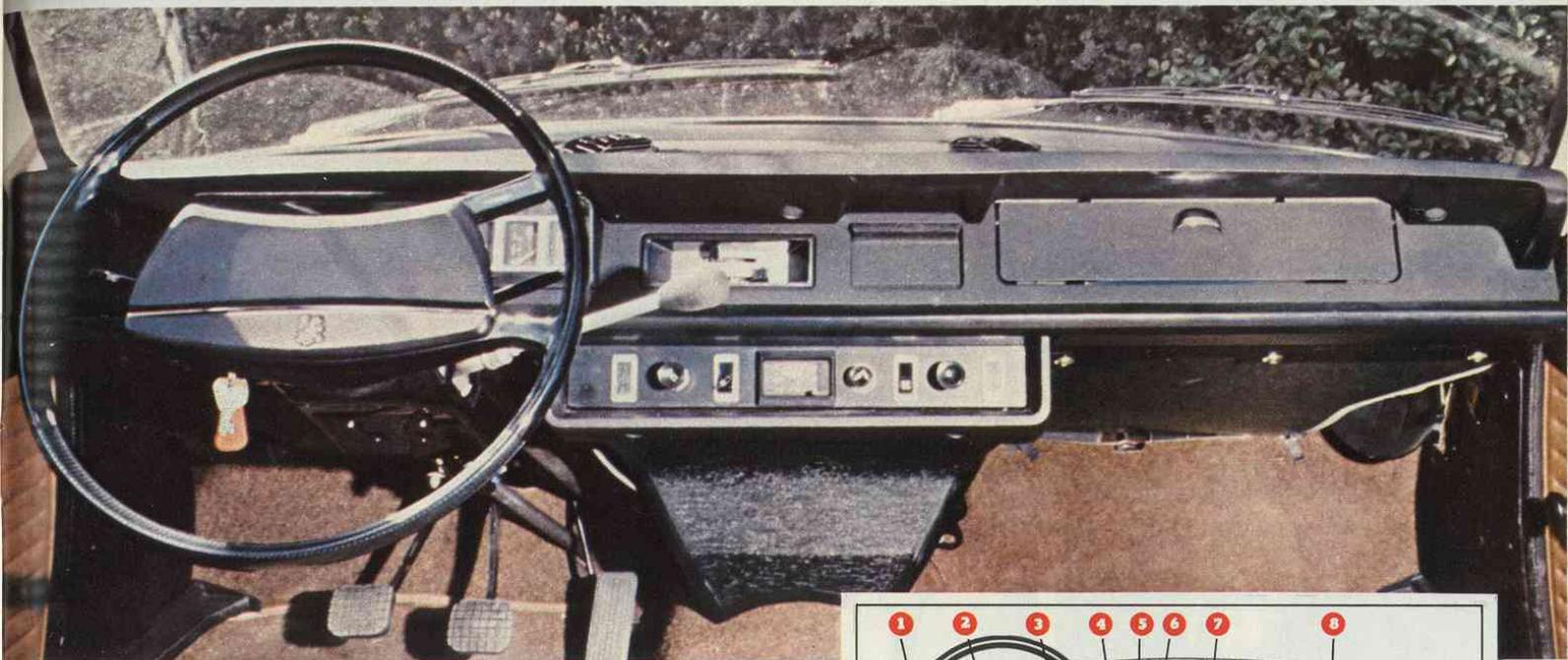
Florence REMY
Marianne ANTOINE

EQUIPEMENT

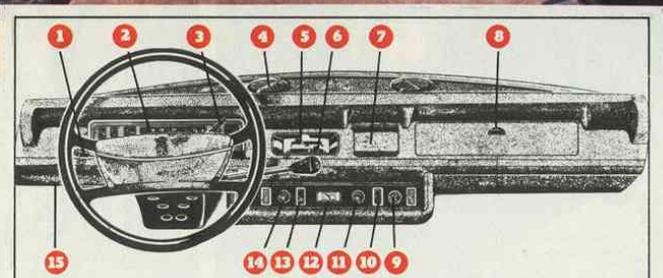
■ Les portières de la 504 L s'ouvrent de l'extérieur par de classiques poignées à boutons poussoirs. Ces accès peuvent être condamnés à l'aide d'une clef pour les portières avant ou de 4 tirettes. Cependant en conjuguant l'action de la tirette et du bouton poussoir on peut condamner les portes avant sans utiliser la clef. De l'intérieur, on les ouvre par un levier encastré. A l'arrière, des leviers de sécurité enfants sont prévus et sont situés dans les feuillures. Les quatre glaces sont entièrement descendantes à l'aide de manivelle dont la démultiplication est suffisante. L'accès aux places avant et arrière est facilitée par la large dimension des portières. Les sièges avant coulissent tout en variant de hauteur. Chacun des dossiers est à

inclinaison variable et peut atteindre la position couchette. A l'arrière, l'adoption du pont rigide n'a pas diminué l'habitabilité, à l'exception du tunnel qui est plus volumineux. Le dossier comporte toujours un vaste accoudoir mobile. La planche de bord triste et sombre comprend cependant une instrumentation complète. Les cadrans sont visibles mais gagneraient à être agrandis. Un cendrier et un vide-poche complètent ce tableau. Les ceintures de sécurité sont pratiques. Entre les sièges avant une console dans laquelle vient s'encastrer le frein à main permet de loger un jeu de cartes routières et dans sa partie arrière nous trouvons un cendrier utilisable par les passagers.



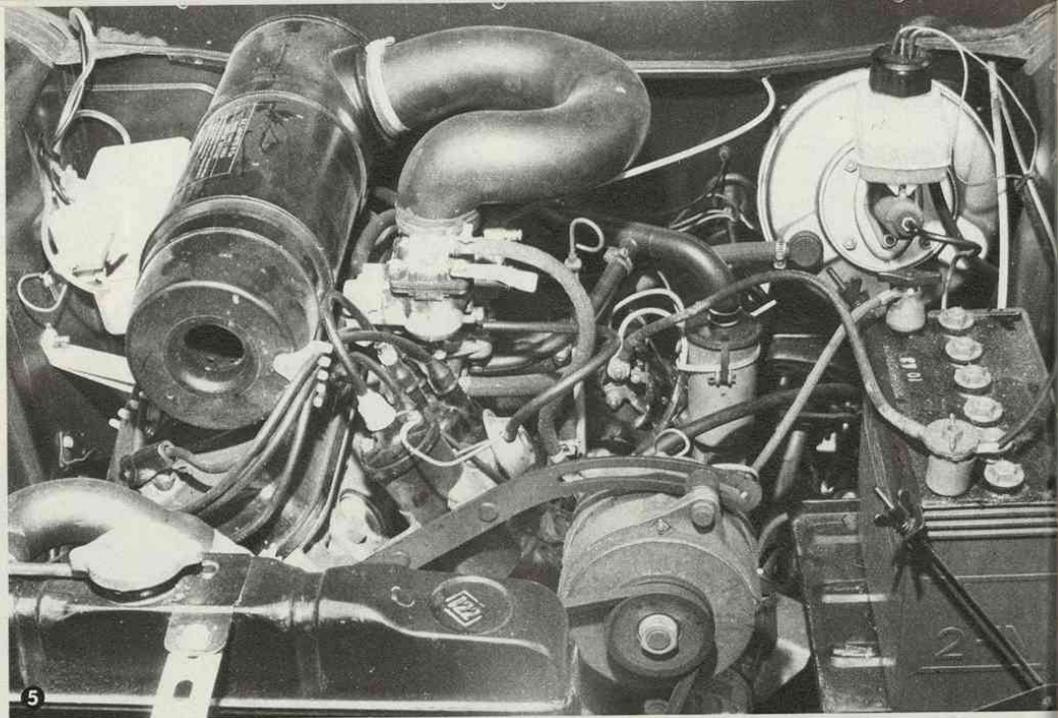
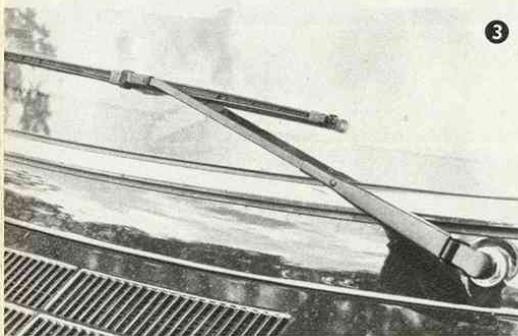
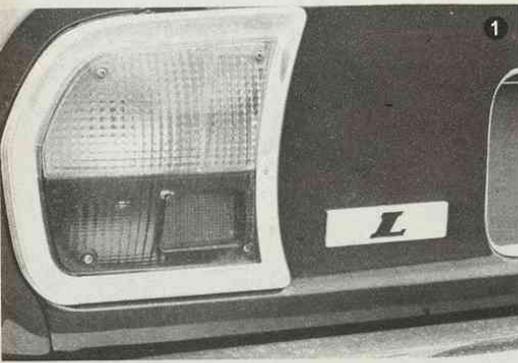


1. Commutateur d'éclairage, de lave-glace, d'essuie-glace et d'avertisseur lumineux. - 2. Cadrans de planche de bord. - 3. Commande des clignotants et de l'avertisseur. - 4. Buses de dégivrage orientable. - 5. Commande de répartition d'air climatisé. - 6. Commande de robinet de chauffage. - 7. Cendrier. - 8. Vide-poches. - 9. Commande d'entrée d'air. - 10. Interrupteur de ventilateur de climatisation. - 11. Allume-cigare. - 12. Montre. - 13. Interrupteur essuie-glace (2 vit.). - 14. Tirette starter. - 15. Commande ouverture capot.

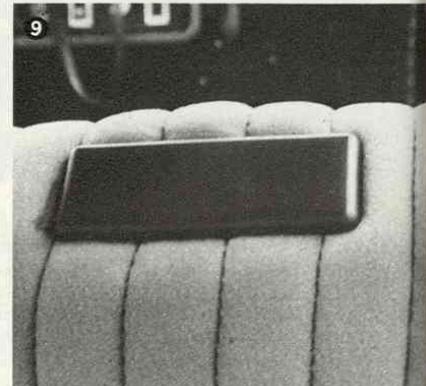
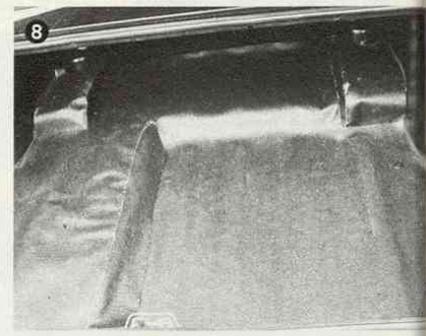
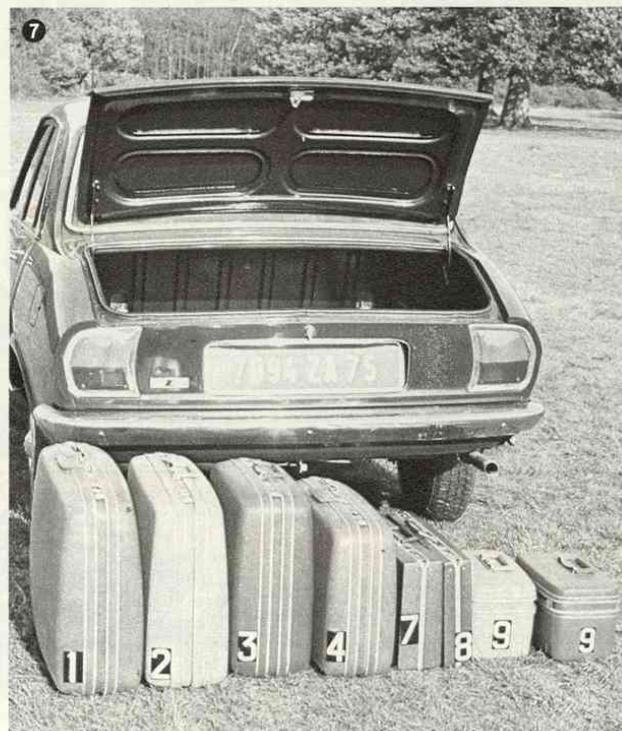


BANC D'ESSAI PEUGEOT 504 L

Suite de la page 85



1. Vue de l'arrière, la 504 L s'identifie par un monogramme situé entre la plaque et le feu gauche. - 2. L'habillage intérieur des portes comporte un bandeau rembourré « anti-chocks ». - 3. Les balais d'essuie-glace sont peints en noir pour éviter de réfléchir les rayons du soleil. - 4. L'orifice de remplissage d'essence est muni d'une gouttière pour éviter d'épandre l'essence sur la carrosserie. - 5. Le moteur est très à l'aise dans son habitacle. - 6. Nous rappelons à l'aide de cette image que la 504 L est dotée d'un pont rigide et de freins à tambour à l'arrière. - 7. Nous avons logé dans la malle arrière nos valises étalons numéros 1 - 2 - 3 - 4 - 7 - 8 - 9 - 9, soit un volume total de 996,8 dm³. - 8. Le réservoir d'essence forme une « excroissance dans la malle ». - 9. Les sièges avant peuvent recevoir des appuis-tête.



CARACTERISTIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 10 CV. Cylindrée : 1 796 cm³. Quatre cylindres en ligne. Quatre temps. Alésage : 84 mm. Course : 81 mm. Groupe incliné de 45° vers la droite. Refroidissement à eau par 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 carburateur double corps. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 56 l. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 12 V, 45 Ah. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter d'huile : 4 l. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral commandé par chaîne avec tendeur hydraulique. Puissance maximale : 79 ch Din à 5 100 tr/mn, 87,5 ch SAE à 5 300 tr/mn. Couple maximum : 14,5 mkg Din à 2 500 tr/mn, 15,6 mkg SAE à 2 500 tr/mn. Rapport volumétrique 7,5 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande sous le volant. Pont arrière à couple hypoidé.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1^{re} : 0,273 : 1 - 2^e : 0,461 : 1 - 3^e : 0,710 : 1 - 4^e : 1 : 1 - Pont arrière : 0,257 : 1 (9 × 35).

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Ensemble autoporteur. Suspension avant à roues indépendances par bras articulés et ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis à l'avant. Suspension arrière par pont rigide et ressorts hélicoïdaux. Barres anti-roulis et anti-dévers. Amortisseurs télescopiques.

■ **FREINS** : A disque sur les roues AV, à tambours à l'AR avec servo-frein à dépression, compensateur de freinage en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues AR.

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Rayon de braquage : 5,10 m.

■ **PNEUMATIQUES** : 165 × 14.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 1 110 kg (600 kg à l'AV, 510 kg à l'AR).

Longueur : 4,48 m. Largeur : 1,69 m. Hauteur : 1,38 m. Empattement : 2,74 m. Voie AV : 1,42 m. Voie AR : 1,33 m. Cinq places. Poids total autorisé en charge : 1 640 kg. Poids total roulant : 2 740 kg.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 43,9 ch/l DIN - 48,7 ch/l SAE. Puissance à la tonne : 71,1 ch DIN (78,8 ch SAE). Cylindrée à la tonne : 1 618 cm³. Rapport poids/puissance : 14,05 kg/ch DIN. Autonomie moyenne de la voiture : 600 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : Phares Marchal - Alternateur Marchal. Batterie Tudor. Bobine et allumeur Ducellier. Bougies Marchal 35 HS. Démarreur Ducellier. Carburateur Solex 34 PBICA 9. Pneus Michelin X.

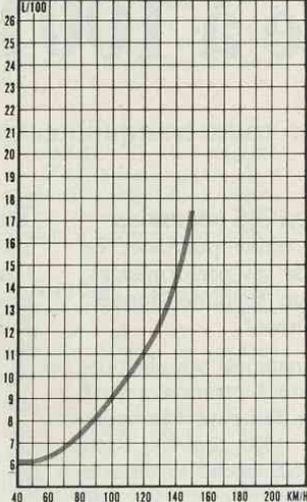
EFFICACITÉ DE FREINAGE

■ La 504 L étant pourvue d'un dispositif d'assistance, nous avons appliqué une pression de 10 kg sur la pédale, nos essais étant effectués à 100 km/h. Au premier essai, les freins étant froids, nous avons obtenu une décélération moyenne de 5,9 ms² pour une durée totale de freinage de 3,67 s. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 6,5 ms², elle représente une efficacité de 65 % (100 % équivalent à une décélération de 9,81 ms², valeur considérée comme maximale en matière de freinage). Nous avons ensuite effectué coup sur coup neuf freinages de même importance et nous avons enregistré le dixième. Nous avons alors obtenu une décélération moyenne de 6,5 ms² pour une durée totale de freinage de 3,48 s. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 7,3 ms², elle représente une efficacité de 73 %. A la suite de ce test, nous avons enregistré un gain d'efficacité de 8 %. A froid, le freinage est déséquilibré par le blocage des roues arrière, raison pour laquelle nous avons dû limiter la pression à 10 kg sur la pédale. A chaud, la voiture retrouve son équilibre et le freinage en est nettement amélioré. A froid, nous nous sommes arrêtés sur une distance de 61 m et, à chaud, de 57 m.

DIAGRAMME DES VITESSES

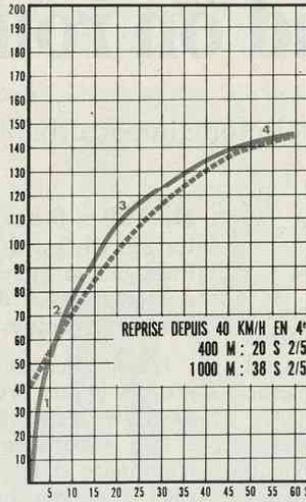
■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur, permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Sachant que l'on obtient le 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 performances d'accélération en poussant la première et la seconde à 6 500 tr/mn, la troisième à 6 000 tr/mn, obtenant ainsi progressivement une vitesse de 51 km/h en première, 87 km/h en seconde et 123 km/h en troisième. En conduite touristique, sans recherche de performance et compte tenu de la bonne souplesse du moteur, nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 4 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 30 km/h en première, 61 km/h en seconde, et 92 km/h en troisième. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.

CONSOMMATION



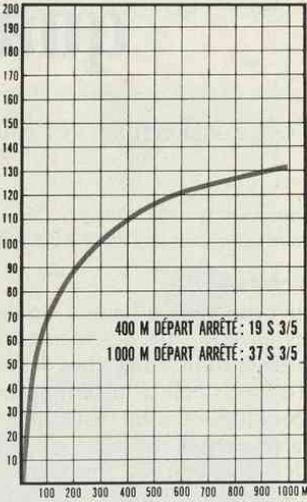
■ Roulant à vitesse constante, à un régime moteur stabilisé avec le Variomatic sur la plus grande démultiplication, nous avons relevé une consommation aux 100 km de 6,11 à 40 km/h - 6,15 l à 50 km/h - 6,35 l à 60 km/h - 6,8 l à 70 km/h - 7,45 l à 80 km/h - 8,2 l à 90 km/h - 9,3 l à 100 km/h - 10 l à 110 km/h - 11,1 l à 120 km/h - 12,5 l à 130 km/h - 14,5 l à 140 km/h - 17,5 l à 150 km/h.

ACCELERAT. VIT./TEMPS



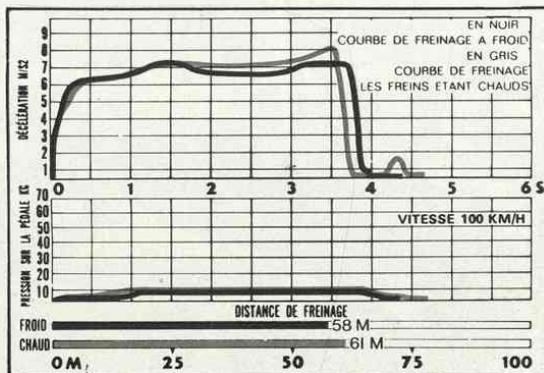
■ Avec deux personnes à bord, accélérateur au plancher, nous avons atteint 40 km/h en 3 s 4/10, 50 km/h en 4 s 5/10, 60 km/h en 6 s 5/10, 70 km/h en 8 s 5/10, 80 km/h en 10 s 6/10, 90 km/h en 13 s 6/10, 100 km/h en 16 s 5/10, 110 km/h en 20 s 5/10, 120 km/h en 26 s 2/10, 130 km/h en 35 s, 140 km/h en 37 s 5/10, 145 km/h en 60 s. En pointillés, reprise depuis 40 km/h en quatrième.

ACCELERAT. VIT./ESPACE



■ Nous avons obtenu 70 km/h aux 100 m en 88 km/h aux 200 m, 101 km/h aux 300 m, 110 km/h aux 400 m, 117 km/h aux 500 m, 121,5 km/h aux 600 m, 124,5 km/h aux 700 m, 127 km/h aux 800 m, 129,5 km/h aux 900 m, 132 km/h aux 1 000 m.

Essais techniques : Pierre BORNE



PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Conditions météorologiques : pression barométrique : 749,9 mmHg. Vent W 2 à 5 ms. Température : 11°. Hygrométrie : 80 %.

■ I. Essais de vitesse maximale sur l'autodrome de Linas-Monthéry (anneau de 2 548,24 m) :

Avec une personne à bord : 1^{er} tour : 1 mn 3/5 soit 151,3 km/h ; 2^e tour : 1 mn 2/5 soit 151,8 km/h, 3^e et 4^e tours : 1 mn 1/5 soit 152,3 km/h.

■ II. Essais de consommation maximale et de croisière :

a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 13,7 l aux 100 à 126,3 km/h de moyenne ;

b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 8,5 litres aux 100 à 75 km/h de moyenne.