

# **modèles 1972**

## **SIMCA-RENAULT CITROËN**

**le nouveau  
break GS**



**ESSAIS**

## **FIAT POLSKI-CABRIOLET 504**

# ces des six grands

## PEUGEOT

La 204 reste le modèle le plus vendu.

L'A.J. — N'avez-vous pas souffert du lancement de la Citroën GS qui semble avoir gêné les 204 et 304 plus que tout autre modèle français ?

P. — Notre production est en hausse par rapport à l'année dernière, et pendant ce premier semestre, les commandes reçues de nos clients ont fait apparaître un progrès de 15 % sur 1970. Cela dit, pour cet exercice commercial, les immatriculations de Peugeot, par rapport à l'ensemble du marché, s'établissent à 19,7 % contre 21 % pour le précédent, qui a été notre meilleur exercice. Il faut rappeler que notre pourcentage d'immatriculations se situait à 19 % en 1969 et 17,7 % en 1968. Nous étions donc allés de l'avant très rapidement ; fait à souligner, nous avons toujours progressé en nombre de voitures vendues. Mais il existe évidemment des années où d'autres constructeurs proposent des modèles nouveaux qui ont un impact appréciable.

— La 204 demeure-t-elle, pour le premier semestre 71, votre meilleur atout ?

— Oui. Comme en 1969 et 1970 elle reste la voiture la plus vendue en France, avec 8 % des ventes, ce qu'aucun modèle concurrent n'atteint, contre 6 % à la 304 et près de 6 % en 404/504. Pour la 504, l'injection représente 30 % du total.

— Ne craignez-vous pas que les mois à venir ne voient progresser certains de vos concurrents puisque, semble-t-il, vous ne présenterez rien au nouveau Salon ?

— Je ne le pense pas. Notre objectif, à court terme, est de maintenir, sur le marché français, une pénétration de 20 % environ. N'oubliez pas que nous disposons de plusieurs modèles récemment lancés, qui se trouvent en pleine expansion. C'est le cas en particulier des 504 longues : break, familiale, commerciale, qui prennent un bon départ, à raison de 1/3 environ pour chaque version. Mais la berline diesel 504 est également prometteuse : nous ne pouvons pas encore suffire à la demande en ce qui la concerne. Le break 304 va, lui aussi, voir sa diffusion s'élargir, et il complète bien le break 204 dont un tiers est équipé de moteurs diesel.

— Vous faites largement confiance au diesel, bien que cette formule soit en recul parmi les taxis.

— En dehors de ceux-ci, il existe une demande assez large pour des véhicules alimentés au gas oil. Et nous sommes seuls, avec Mercedes, à en produire.

Il ne faut pas oublier que notre gamme est la plus variée qui soit, car nous proposons, pour la mécanique, des moteurs à carburateur, à injection, diesel, et pour la carrosserie, en dehors des berlines avec plusieurs options, des breaks, des familiales, des commerciales sans oublier les cabriolets et les coupés. Nous élargissons constamment le choix offert à notre clientèle.

## CHRYSLER-FRANCE

Demande encore accrue pour la 1100 S.

C.F. — On ne peut guère se plaindre de l'année automobile qui a pris fin. En tout cas, pas nous. Car si la Citroën GS a mordu sur les ventes de certains constructeurs, la 1100 n'a pas été touchée. La « S » n'a cessé de progresser, entraînant avec elle la 6 CV. Sous ses trois formes (5 CV, 6 CV, S), elle occupe 6,3 % du marché français. Et nous n'avons pu satisfaire toutes les demandes ; nous avons sans doute perdu 7 000 à 8 000 ventes, faute de pouvoir livrer.

L'A.J. — Ne pouvez-vous produire davantage de 1100 ?

— L'usine de Poissy travaille à pleine capacité. On y fabrique 1900 voitures par jour dont 780 Simca 1100. Mais nous avons pris des dispositions qui nous permettront, à partir de septembre, d'avoir plus de souplesse dans la production et notamment de livrer davantage de 1100.

— La Chrysler 180 a dû vous procurer moins de satisfactions que la 1100 ?

— Si elle n'a pas, en France, donné tout à fait ce que nous espérons, la production totale de ce modèle est élevée car il s'exporte bien. Sa nouvelle présentation, en 1972, l'aidera à élargir sa place en France. Nous espérons doubler les ventes des 160/180 sur le marché intérieur. La 160 GT va être plus attrayante, et doit progresser.

— Et la 1000 ?

— Elle plaît aux jeunes et demeure pratique-

ment seule dans sa catégorie. D'autre part, la 1301, très bien présentée, garde une clientèle fidèle.

— Votre réseau dispose maintenant d'une gamme très étendue ; la pénétration de votre marque s'en trouve-t-elle améliorée ?

— Nous disposons d'un très bon réseau qui utilise au maximum les possibilités qui lui sont offertes. Chrysler-France a assuré l'an dernier 9,5 % des immatriculations françaises. Nous comptons réaliser au moins 10 % cette année, puis 10,5 %. Je suis optimiste dans la mesure où la situation économique, et la réglementation du crédit, stimulent notre activité. Le versement comptant de 40 %, imposé pour l'achat d'un véhicule neuf, est élevé, mais je préfère qu'il ne soit pas modifié ; car je crains plus de le voir s'élever à 50 % que de la voir ramener à 30 %, ce que nous souhaitons tous...

— Quelles vous paraissent être les nouveautés les plus caractéristiques de la nouvelle année automobile ?

— Vous savez que nos voitures sont modifiées. La 1100 S gagnera en souplesse, grâce à son nouveau moteur de 1300 cm<sup>3</sup>. Nous évoluons en consolidant les modèles de base. En France, les lancements les plus spectaculaires de l'automne prochain me paraissent être ceux de la Renault 17 et de la Fiat 127. Cette 5 CV devrait susciter beaucoup d'intérêt.



Jean Boillot  
Directeur des Ventes France



William Reiber  
Directeur Commercial  
du Marketing





peugeot504.info



# PEUGEOT 504

**cabriolet**



# COSSU ET PLUS SPORTIF

## Caractéristiques

**MOTEUR** : Puissance fiscale : 11 CV. Cylindrée : 1 971 cm<sup>3</sup>. Quatre cylindres en ligne quatre temps. Alésage : 88 mm. Course : 81 mm. Groupe incliné de 45° vers la droite. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Ventilateur à 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 par pompe à engrenages. Filtre d'huile à cartouche interchangeable. Contenance du carter : 4 litres. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Puissance maximale : 104 ch DIN à 5 200 tr/mn. Couple maximal : 17,1 mkg 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 hypoïde.

**RAPPORTS DE TRANSMISSION** : 1<sup>er</sup> : 0,281 ; 1 - 2<sup>e</sup> : 0,475 ; 1 - 3<sup>e</sup> : 0,732 ; 1 - 4<sup>e</sup> : 1 ; 1 : M. AR. : 0,275 ; 1. Pont arrière : 0,270 : 1 (10 × 37).

**CHASSIS SUSPENSION** : Ensemble autoporteur. Suspension avant à roues indépendantes par bras articulés et ressorts hélicoïdaux. Barre antiroulis 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 antiroulis à l'arrière.

**FREINS** : A disque sur les quatre roues. Servofrein à dépression. Compensateur de freinage en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

**DIRECTION** : A crémaillère. Rayon de braquage : 9,5 m à droite et à gauche.

**PNEUMATIQUES** : 175 × 14.

**CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 1 210 kg (625 kg à l'avant et 585 kg à l'arrière).

**CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 52,7 ch. Puissance à la tonne : 85,9 ch. Cylindrée à la tonne : 1 628 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 11,6 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 500 km.

**EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : Batterie USL. Phares Cibié. Allumeur et bobine Ducellier. Alternateur SEV Motorola. Bougies Champion. Pneumatiques Michelin XAS.

Il est incontestablement plus agréable d'essayer un cabriolet pendant les mois d'été qu'en décembre. Rappelons en ce qui concerne le cabriolet 504, que nous avons eu récemment l'occasion de l'utiliser, côte à côte avec une motocyclette, dans une équipée destinée à permettre une comparaison entre les deux moyens de transport (n° 12 du 17 juin).

La formule du décapotable n'a jamais été particulièrement à l'honneur parmi les constructeurs français. Certains, comme Renault, l'on boudée jusqu'à maintenant avec une belle obstination tandis que Citroën ne s'y risque que sur la pointe des pieds, par l'intermédiaire plus ou moins réel d'un carrossier. A l'inverse, Peugeot a toujours tenu à faire figurer ce véhicule estival à son catalogue et la 504 ne manque pas à la tradition. « L'A.-J. », par la plume de Bernard Carat, a d'ailleurs déjà essayé le cabriolet 504 au moment de son apparition mais le nouveau moteur à injection 2 litres maintenant adopté en série, rend une mise à jour souhaitable.

### UNE TRES JOLIE 504

Techniquement parlant, le cabriolet 504 se distingue de la berline par un empattement plus court de 19 cm (255 contre 274 cm) et un poids moins élevé de 30 kg (1 210 contre 1 240 kg) ce qui n'empêche pas l'ensemble d'être tout de même plutôt petit. Pour l'œil, je trouve que ce cabriolet possède et de loin, la plus jolie des carrosseries de la gamme des 504. Sobre, dépourvue de toute lourdeur, elle oscille avec adresse entre le sport et le luxe. En quelque sorte, elle se remarque sans se faire remarquer. La calandre est fine, sans porte-à-faux outrageux et l'imperceptible renflement de la ceinture de caisse au-dessus des roues arrière — à la manière des Ford mais en plus insensible — ajoute une légère touche de fantaisie à la pureté de l'ensemble.

L'habitabilité est très bonne à l'avant, grâce à un volume habitable suffisant et à des sièges très bien dessinés, assez enveloppants, moelleux et de réglage facile. A l'arrière, la petite banquette est là, à titre de secours ou pour des enfants. En position décapotée, nous ne parlerons ni d'accessibilité ni de garde au toit, ni même de visibilité mais, lorsqu'il pleut, on constate la présence des traditionnels angles morts latéraux du cabriolet tandis que l'accessibilité des places arrière se fait évidemment plus discutable. Dans les mêmes conditions, la garde au toit demande à être vérifiée en fonction des cas personnels. Pour reprendre les termes exacts du catalogue Peugeot, « les manœuvres d'ouverture et de fermeture de la capote sont rapides et aisées ». C'est vrai. Il paraît difficile de rêver mieux en la matière, sauf, bien entendu, pour réclamer le moteur

électrique que l'on trouve sur les cabriolets américains. Le couvre-capote est monté à demeure et se met lui aussi en place avec beaucoup de facilité. La qualité et la présentation des selleries sont très satisfaisantes.

### PERFORMANCES EN PROGRES

Le moteur est celui de la berline 504 à injection, à savoir un 1 971 cm<sup>3</sup>, quatre cylindres en ligne, 88 × 81, incliné de 45° vers la droite. Il développe 104 ch DIN à 5 200 tr/mn, avec un couple de 17,1 mkg à 3 000 tr/mn. Par rapport à l'ancien cabriolet, le pont est toujours un 10 × 37 mais les rapports intermédiaires ont été légèrement remontés, en fonction de l'augmentation de puissance. Au reste, nos essais à Montlhéry ont laissé apparaître des progrès certains. Capote en place, la voiture a atteint 173 km/h alors qu'elle n'avait pas dépassé auparavant 169,8 km/h. Ce gain de 3 km/h est à rapprocher de la nervosité, également en progrès, avec 33 s 3/5 aux 1 000 mètres contre 34 s 1/5 précédemment. En revanche, les reprises en quatrième n'ont pas varié.

La voiture est agréable à conduire en toutes circonstances. D'abord, le moteur est peu bruyant et bien équilibré. Il possède par surcroît une souplesse qui n'oblige pas à se servir trop souvent de la boîte. Enfin, les montées en régime sont rapides et des moyennes extrêmement élevées peuvent être soutenues pendant des heures, sans que le moteur paraisse se lasser. Bonne voiture de ville, le cabriolet 504 est donc à son aise également sur autoroute tandis que l'amateur de conduite sportive pourra s'en satisfaire sur itinéraire accidenté, surtout s'il sait maintenir une cadence de conduite élevée qui lui évitera de reprendre trop souvent une seconde quand même plutôt courte.

## LE FILM D

### PARIS - A 6 - NEMOURS (73 KM)

Surtout jusqu'à Fontainebleau, l'autoroute est plutôt encombrée. Nous avons du mal à nous frayer un passage, même sur la file de gauche. Nous sortons à Nemours après 33 mn de marche, à une moyenne de 132,7 km/h.

### NEMOURS - SENS (45 KM)

La circulation est peu abondante et notre chrono indique 21 mn lorsque nous pénétrons dans Sens et notre moyenne est de 128,5 km/h.

### SENS - TONNERRE (71 KM)

La circulation n'est pas négligeable, surtout en début d'étape. Notre temps au chrono est de 36 mn pour une moyenne de 118,3 km/h.

### TONNERRE - CHATILLON-SUR-SEINE (47 KM)

Circulation abondante et route sèche, nous pouvons tirer sur la voiture. L'étape est couverte en 24 mn, soit une moyenne de 117,5 km/h.

# QU'IL NE PARAÎT

En matière de consommation, nous avons noté 10 litres en moyenne à 90 km/h et sur la route, en poussant le moteur dans ses derniers retranchements, nous avons obtenu 15,2 litres aux 100 km, ce qui est normal eu égard aux performances.

Contrairement à la berline, le cabriolet possède un levier de changement de vitesses central, au plancher, légèrement décalé vers la gauche. La synchronisation est bonne, la précision de manœuvre est très acceptable mais, par rapport à ce que l'on trouve ailleurs, on pourrait rêver plus doux et même plus précis. Notons enfin que si le moteur est très silencieux, la capote n'en engendre pas moins une rumeur qui interdit pratiquement toute conversation au-dessus de 150 km/h. Mais, après tout, peut-être estime-t-on à Sochaux qu'à cette vitesse-là, il vaut mieux conduire que bavarder avec son voisin.

## LA PRESSION QUI ACCROCHE

Peut-être vais-je donner l'impression d'être devenu subitement un maniaque de la pression du gonflage des pneumatiques, mais il me semble que les voitures modernes sont de plus en plus suspendues sur leurs pneus et que les grosses sections actuellement adoptées, aussi bien pour des raisons de sécurité sur route sèche qu'en vertu de la mode, demandent des réglages de plus en plus précis. Par rapport aux pressions d'origine, telles qu'elles sont déterminées au catalogue, j'ai obtenu sur route sinueuse un comportement, à mon avis, beaucoup plus sain en augmentant la pression de 300 grammes à l'avant. Bien sûr, la direction avait parfois tendance à vibrer mais la voiture était moins sous-vireuse et passait beaucoup mieux les virages serrés, en glissades dociles de l'arrière dans les cas limites. En d'autres termes, le cabriolet 504 est normalement

sous-vireur, c'est-à-dire enclin à partir de l'avant en virage, mais il est possible de remédier à cet état de fait regrettable en conduite rapide. D'autre part, la tenue de trajectoire en ligne droite est très bonne et, dans la moyenne des cas, la conduite est aisée et peu fatigante. J'avoue que je persiste toutefois à regretter la trop grande démultiplication de la direction qui diminue peut-être la fatigue physique mais ce, au détriment de la précision de conduite et même de la sécurité dans les cas extrêmes.

Le freinage est satisfaisant, peut-être un peu moins puissant que naguère en raison de l'amélioration des performances, et l'échauffement est relativement rapide, sans toutefois qu'il soit porté atteinte à l'équilibre. A l'inverse, la suspension réalise un excellent compromis entre le confort et la tenue de route. Plus court d'empattement que la berline, le cabriolet paraît mieux encaisser les cassis et dos d'âne des mauvaises routes.

Le cabriolet 504 possède un tableau de bord « à l'allemande ». Cela signifie que d'aucuns le trouveront triste et que d'autres apprécieront sa sobriété. Nous serions plutôt de ceux-là. La grande montre qui occupait naguère un des trois cadrans circulaires situés face au conducteur, a été remplacée par le compte-tours réclamé lors de notre premier essai et l'heure se lit maintenant au centre du tableau entre les commandes électriques des glaces — tellement pratiques que l'on trouve fastidieux tous les lève-glace à main sur n'importe quelle voiture valant 15 000 F — et le basculeur des essuie-glace. Je n'apprécie pas tellement, en revanche, les petits leviers commandant les déflecteurs. Les manœuvres sont plutôt pénibles. Autre progrès important que l'on ne trouve pas sur la berline, les quatre projecteurs à iode. Ils autorisent la conduite nocturne à grande vitesse en respectant la sécurité. Quant au coffre, son volume est satisfaisant pour accueillir les bagages de deux personnes partant pour un véritable voyage.

## CONCLUSION

On dit de certaines voitures qu'elles apparaissent comme des engins sportifs et qu'elles déçoivent à l'usage. Le cabriolet décapotable 504 pourrait plutôt être considéré à l'inverse : il se présente comme une voiture luxueuse dont les capacités sportives surprennent l'utilisateur qualifié. Les performances et le comportement routier sont satisfaisants à tous égards et seul le bruit engendré par la capote à grande vitesse m'a vraiment gêné. Mais il est vrai que ce défaut est inhérent à la formule même du cabriolet et que si on y est trop sensible, il est toujours possible d'acheter le coupé du même type.

André COSTA

## QUALITÉS

- PERFORMANCES EN PROGRES.
- JOLIE CARROSSERIE ET CAPOTE TRES MANIABLE.
- Bonne tenue de route.
- Suspension confortable.
- Boite bien synchronisée.
- Présentation et finition satisfaisantes.

## DÉFAUTS

- DIRECTION TROP DEMULTIPLIEE.
- Capote bruyante à grande vitesse.
- Freins chauffant assez rapidement.
- Léger manque de précision de la commande de boîte.
- Angles morts latéraux arrière.

## L'ESSAI

CHATILLON-SUR-SEINE - MONTBARD - SEMUR -  
A 6 (80 KM)

Sur ces routes souvent sinueuses, nous rencontrons par endroits une circulation qui n'est pas sans nous ralentir. Nous arrêtons le chronomètre après 44 mn de route, ce qui équivaut à une moyenne de 109 km/h.

AVALLON - A 6 - JONCTION DE FONTAINEBLEAU  
(162 KM)

La circulation est assez fluide mais nous roulons de nuit et les phares en sens inverse sont extrêmement nombreux et gênants. Temps de parcours : 1 h 01 mn. Moyenne : 159,3 km/h.

### MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI

478 km parcourus en 3 h 39 mn, soit à la moyenne de 130,9 km/h. Sur ce trajet, notre consommation a été de 15,2 litres aux 100 km.

VITESSE MAXIMALE :

173 KM/H

1 000 M DÉPART ARRÊTÉ :

33 S 3/5

CONSOMMATION

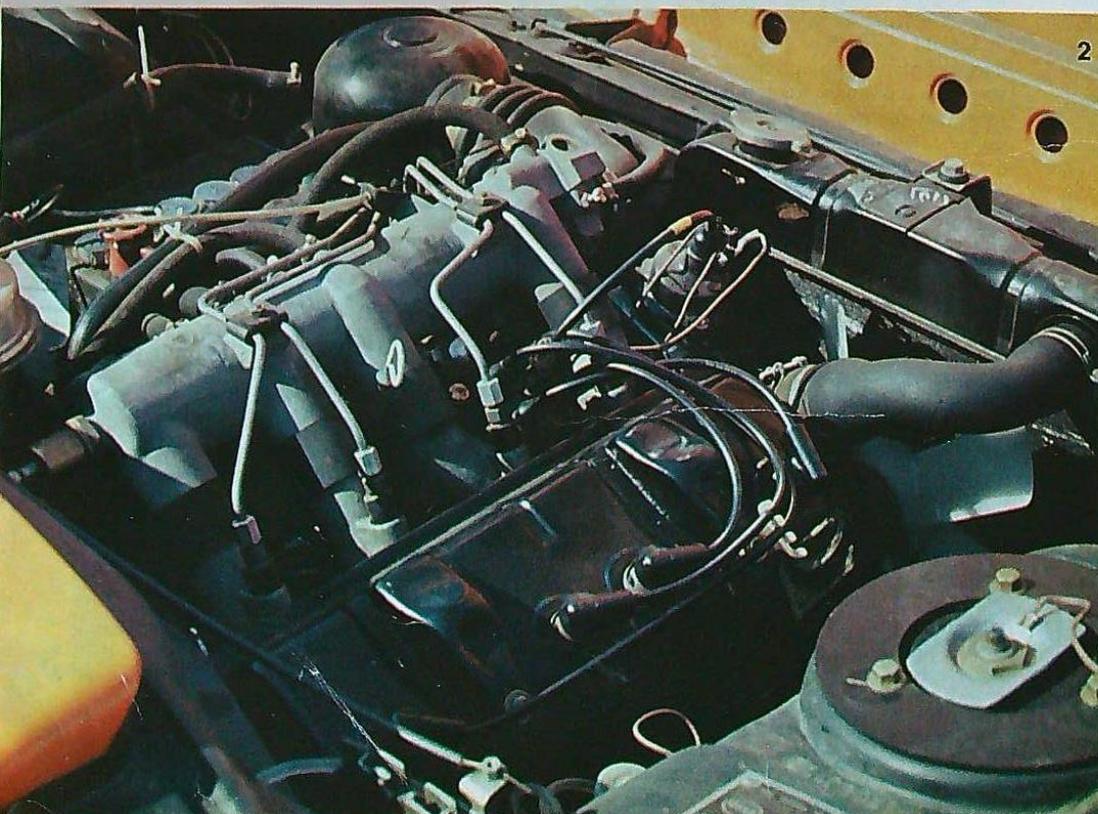
MOYENNE :

10 L AUX 100 KM

PRIX : 26.500 F T.T.C.

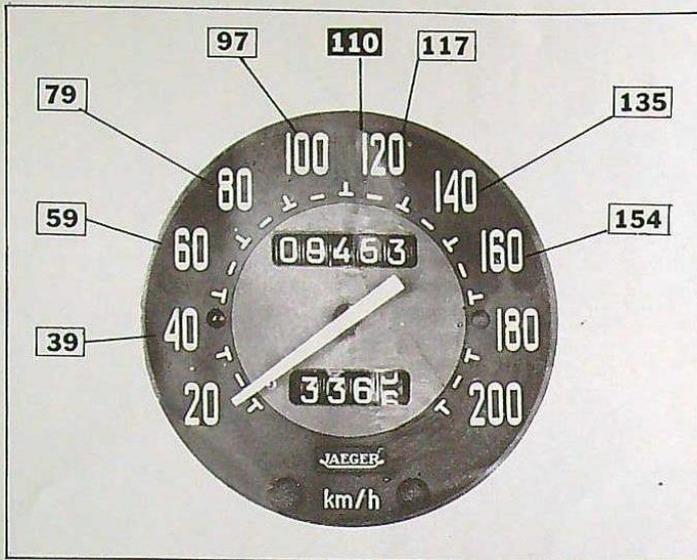
## CABRIOLET 504 AU BANC D'ESSAI

1. Les sièges avant de ce cabriolet s'avèrent à la fois enveloppants et moelleux, ils sont facilement réglables en distance et en inclinaison. Derrière, la banquette peut éventuellement accueillir deux passagers supplémentaires. Vu de l'arrière, le cabriolet Peugeot 504 offre un aspect aussi sobre qu'élégant. 2. Tous les organes moteur ont trouvé place à l'intérieur du compartiment qui leur est dévolu sans que, pour cela, l'accessibilité mécanique en soit rendue difficile. 3. Dans le coffre, nous avons pu introduire nos valises étalon n° 1, 1, 7, 7, 8, 8, représentant un volume total de 261 dm<sup>3</sup>. Comme il se doit pour ce genre de véhicule, le tableau de bord, 4, adopte un style et une allure résolument sportifs, et les indications fournies par ses multiples cadrans se révèlent très complètes.



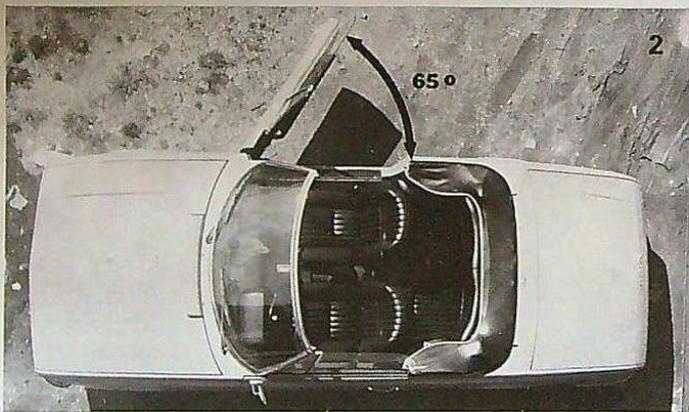
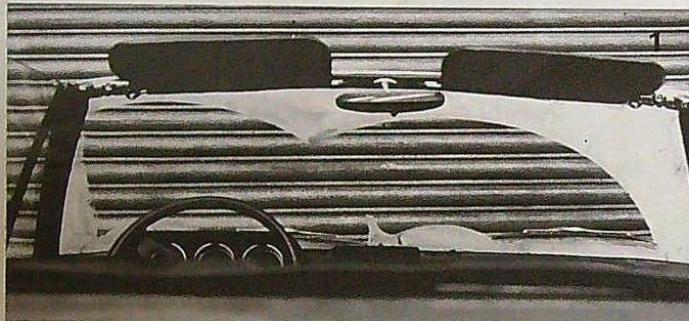


## CABRIOLET 504 AU BANC D'ESSAI

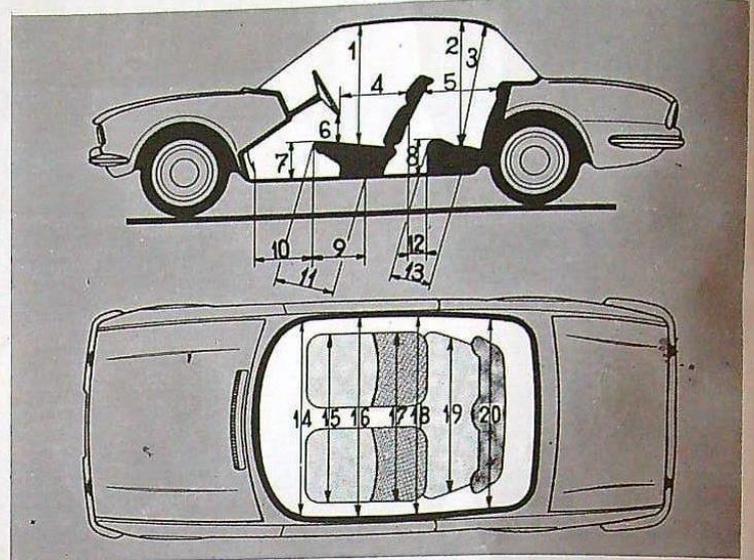


ETALONNAGE DU COMPTEUR

Le pourcentage moyen d'exagération du compteur Jaeger du cabriolet Peugeot 504 est de 3,2 %, ce qui est très correct. Il débute à 1 % à 40 km/h pour atteindre 3 % à 100 km/h et 6 % quand la voiture est à sa vitesse maximale.

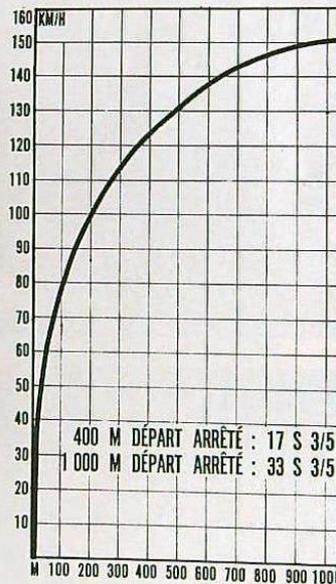


1. La surface dégagée par le balayage des essuie-glace est satisfaisante, cependant qu'une zone non balayée assez importante subsiste à droite, c'est-à-dire en face du passager. Les essuie-glace sont couplés avec un lave-glace électrique. 2 et 3. Les portières, le capot et le couvercle de la malle s'ouvrent largement.



DIMENSIONS INTERIEURES : 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 : 0,38 m. — 8 : 0,30 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 : 1,52 m (entre accoudoirs : 1,29 cm). — 17 : 1,38 m. — 18 : 1,24 m. — 19 : 1,41 m (entre accoudoirs : 1,18 m). — 20 : 1,35 m.

ACCELERATION VITESSE/ESPACE



ACCELERATION VITESSE/ESPACE

Nous avons obtenu 79 km/h aux 100 m - 100 km/h aux 200 m - 112 km/h aux 300 m - 123 km/h aux 400 m - 132 km/h aux 500 m - 138 km/h aux 600 m - 143 km/h aux 700 m - 147 km/h aux 800 m - 149 km/h aux 900 m - 151 km/h aux 1 000 m.

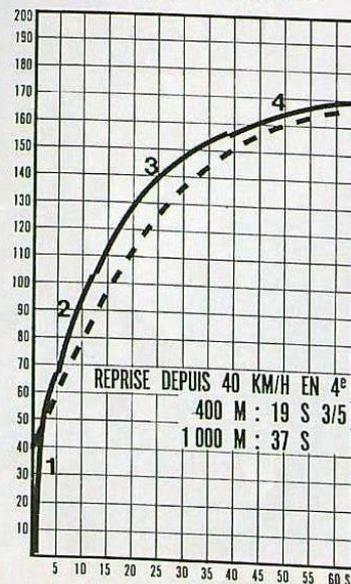
ACCELERATION VITESSE/TEMPS

En utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 2 s - 50 km/h en 3 s - 60 km/h en 4 s 1/5 - 70 km/h en 6 s 1/5 - 80 km/h en 7 s 2/5 - 90 km/h en 9 s - 100 km/h en 11 s - 110 km/h en 13 s 1/5 - 120 km/h en 16 s - 130 km/h en 20 s - 140 km/h en 24 s 3/5 - 150 km/h en 32 s 2/5 - 160 km/h en 45 s 4/5 - 168 km/h en 60 s. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième.

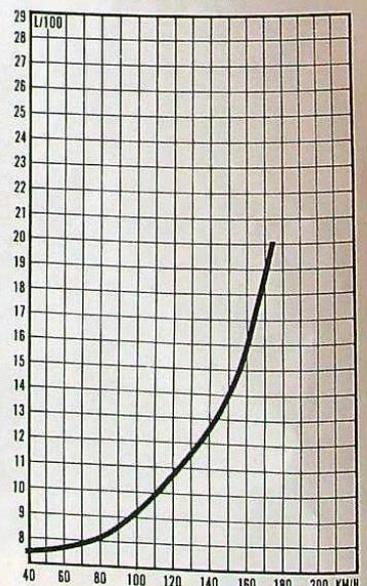
CONSOMMATION

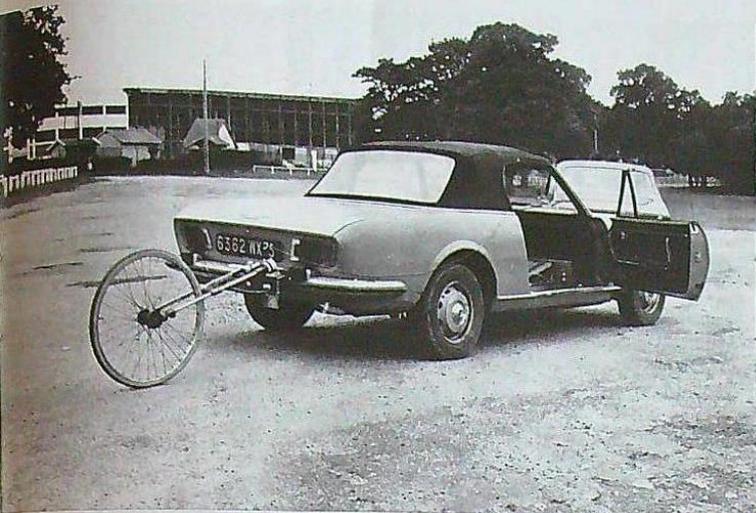
Roulant à vitesse constante, en quatrième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de 7,4 l à 40 km/h - 7,45 l à 50 km/h - 7,5 l à 60 km/h - 7,7 l à 70 km/h - 8 l à 80 km/h - 8,4 l à 90 km/h - 9 l à 100 km/h - 9,7 l à 110 km/h - 10,5 l à 120 km/h - 11,4 l à 130 km/h - 12,4 l à 140 km/h - 13,7 l à 150 km/h - 15,6 l à 160 km/h - 18,5 l à 170 km/h - 19,7 l à 172 km/h.

ACCELERATION VITESSE/TEMPS

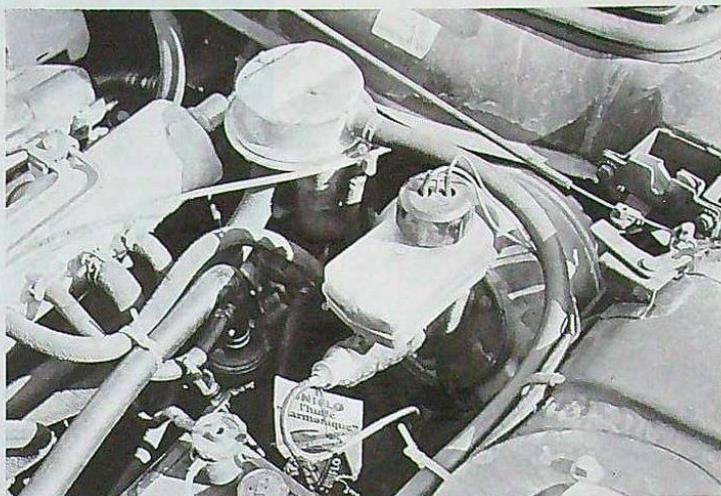


CONSOMMATION





Afin de pouvoir établir nos courbes d'accélération et obtenir la distance de freinage, nous utilisons cette « 5<sup>e</sup> roue » qui transmet les indications nécessaires.



Les freins du cabriolet Peugeot 504, tout comme ceux de la berline, sont assistés par un servofrein appelé Mastervac. Il est surmonté par le réservoir de liquide des freins.

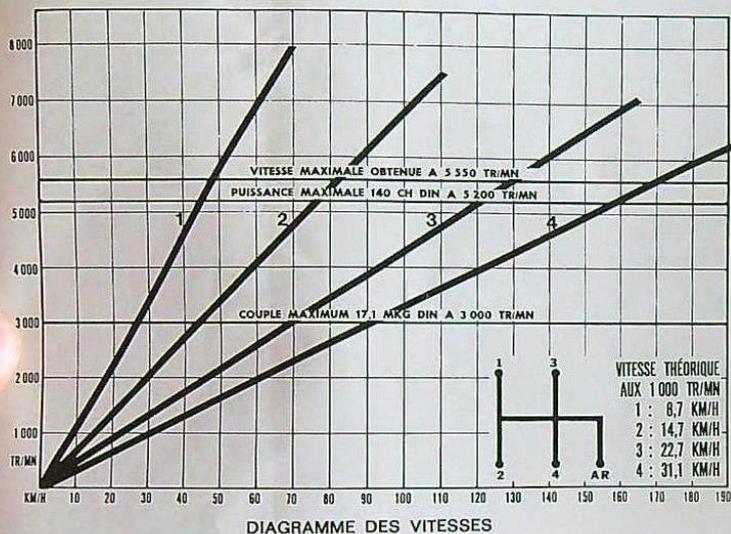


DIAGRAMME DES VITESSES

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 maximum et celui de la puissance maximale, pour obtenir les meilleures performances d'accélération, nous avons poussé chaque intermédiaire à 7 000 tr/mn. Nous avons ainsi obtenu une vitesse de 61 km/h en première, 101 km/h en deuxième et 156 km/h en troisième. En conduite touristique, sans recherches de performances, nous nous contenterons de pousser chaque rapport à 5 000 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 43 km/h en 1<sup>re</sup>, 73 km/h en 2<sup>e</sup> et 116 km/h en 3<sup>e</sup>. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur seront supérieures.

**PERFORMANCES ET CONSOMMATION**

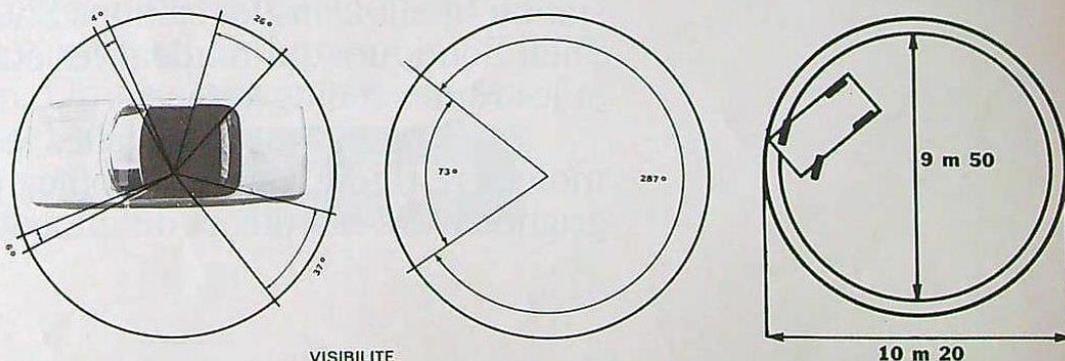
Conditions météorologiques : Pression barométrique : 755,5 mmHg. Vent : SW 5 m/s. Température : 14°. Hygrométrie : 61°.

I. — ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY (anneau de 2 548,24 m) :

- a) avec une personne à bord : 1<sup>er</sup> tour : 53 s 3/5, soit 171,1 km/h ; 2<sup>e</sup> tour : 53 s 2/5, soit 171,7 km/h ; 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> tours : 53 s, soit 173 km/h.
- b) voiture découverte : 1<sup>er</sup> tour : 55 s 2/5, soit 165,5 km/h ; 2<sup>e</sup> tour : 55 s, soit 166,7 km/h ; 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> tours : 54 s 4/5, soit 167,4 km/h.

II. — ESSAIS DE CONSOMMATION MAXIMALE ET DE CROISIERE :

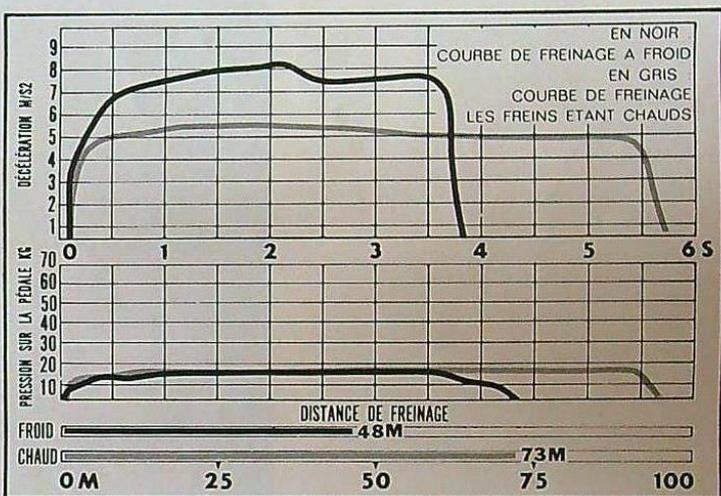
- a) Durant l'essai routier : 15,2 l aux 100 km à 130,9 km/h de moyenne.
- b) Sur un circuit de 200 km : 10 l à 90 km/h de moyenne.



VISIBILITE

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

Essais techniques de Pierre BORNE



EFFICACITE DE FREINAGE

Le cabriolet Peugeot 504 étant pourvu d'un dispositif d'assistance, nous avons de ce fait appliqué une pression de 15 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 6,4 ms<sup>2</sup> pour une durée totale de freinage de 3,5 s. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage a été de 7,2 ms<sup>2</sup> représentant une efficacité de 72 % (100 % équivalant à la décélération maximale, soit 9,81 ms<sup>2</sup>). Nous avons ensuite effectué coup sur coup neuf freinages de même importance puis nous avons enregistré le dixième. Nous avons alors obtenu une décélération moyenne de 4,7 ms<sup>2</sup> pour une durée totale de freinage de 5,3 s. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage a été de 4,9 ms<sup>2</sup> représentant une efficacité de 49 %. Nous avons donc enregistré une perte d'efficacité de 23 %. Nous nous sommes arrêtés sur une distance de 48 m les freins étant froids et de 73 m à chaud. Nous avons noté une prépondérance de freinage sur les roues arrière, les freins étant froids. A chaud, la chute est très sensible. Peugeot sur les modèles 504 nous avait habitués à un freinage plus efficace, mais il est possible que la voiture prête par cette firme pour cet essai ait possédé des garnitures fatiguées, ce qui expliquerait ce résultat.