

504

PEUGEOT





une puissante routière européenne

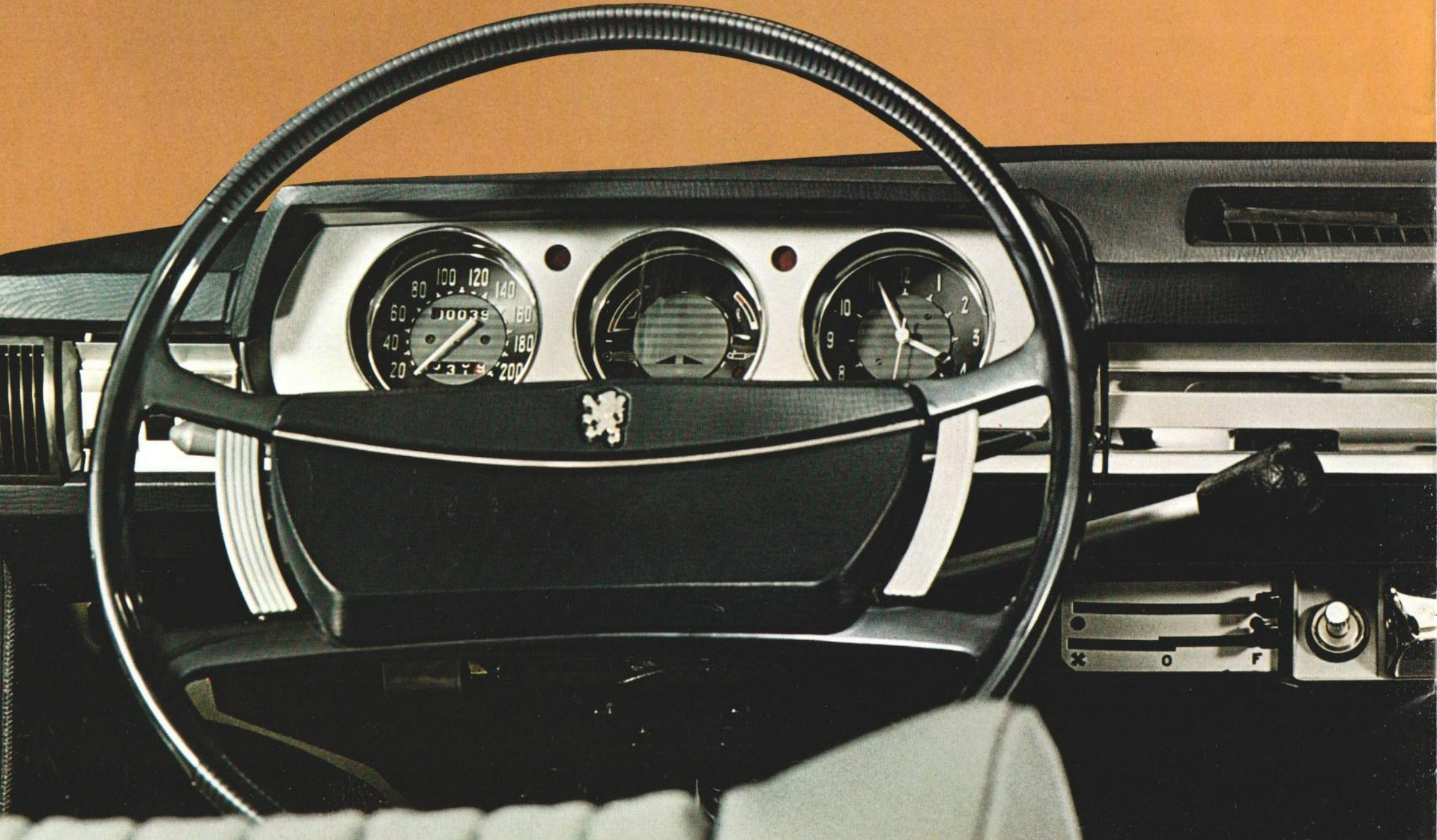
Grande routière européenne par vocation, la Berline 504 modèle 1971 est équipée d'un moteur plus puissant et plus nerveux d'une cylindrée de deux litres. Conçue selon une architecture classique – moteur à l'avant, propulsion arrière, carrosserie monobloc « tout acier » – la Berline 504 possède une suspension originale à quatre roues indépendantes, avec barres anti-dévers avant et arrière, un train arrière à bras articulés et pont hypoïde suspendu, et des freins à disque assistés sur les quatre roues avec compensateur de freinage.

La 504 est proposée en trois versions moteur : moteur à carburateur double corps (1971 cc – 11 CV/98 ch SAE), moteur à injection indirecte d'essence (1971 cc – 11 CV/110 ch SAE), moteur diesel (2112 cc – 8 CV/65 ch DIN). En outre, les modèles à carburateur et à injection sont livrables avec boîte de vitesses automatique.

En ville, son encombrement extérieur modéré (longueur 4,49 m – largeur 1,69 m) et son court rayon de braquage (5,20 m entre trottoirs) lui assurent une conduite facile et agréable. Voiture prestigieuse par sa ligne, son confort et ses performances, la 504 est une puissante routière européenne de qualité.

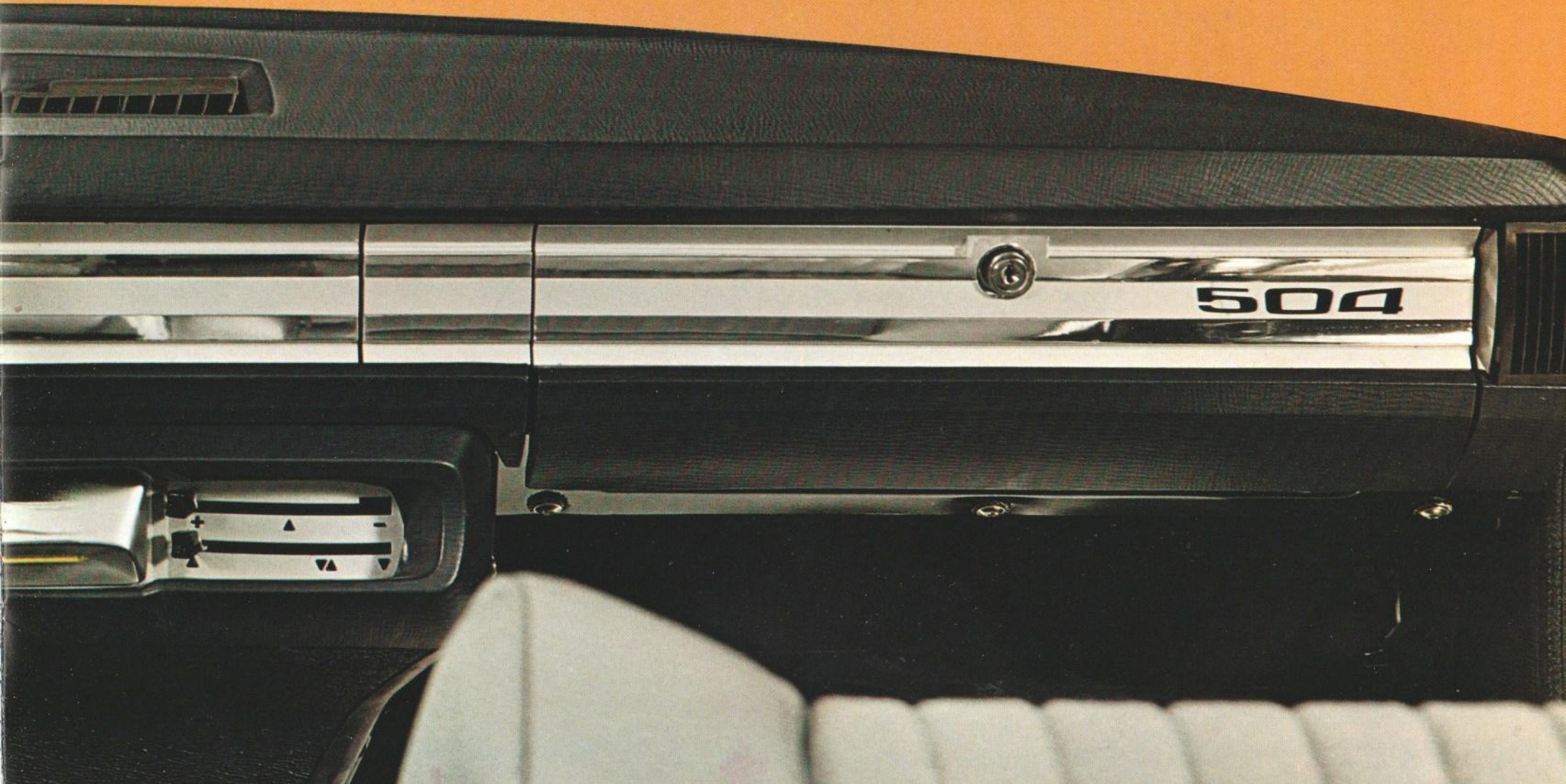


équipement de bord



Le tableau de bord à trois cadrans groupe l'indicateur de vitesse, les compteurs kilométriques journalier et totalisateur, l'indicateur de niveau d'essence, le thermomètre d'eau, le voltmètre thermique, les témoins de pression d'huile, de lanternes, de phares, de répétiteur sonore et lumineux de feux clignotants, de freins et de starter (sur modèle à carburateur) ainsi que la montre électrique. La planche de bord est gainée d'un épais rembourrage de sécurité. Le coffret vide-poches avec éclairage automatique et fermant à clé est complété par une tablette profonde et pratique située sous la planche de bord du côté du passager.

Au centre de la planche de bord, cendrier à tiroir, commandes de chauffage et de climatisation, allume-cigarettes, visibles de nuit par filets ou points lumineux. Volant de sécurité à plaque centrale antichoc et levier de changement de vitesses traité antireflets. Commutateur d'éclairage avec avertisseur «coup-de-phare» incorporé et commande électrique combinée essuie-glace/lave-glace. Antivol à blocage de direction. Essuie-glace à deux vitesses avec arrêt fixe automatique et porte-balais antireflets. Deux pare-soleil souples et orientables avec porte-cartes à gauche et miroir à droite.

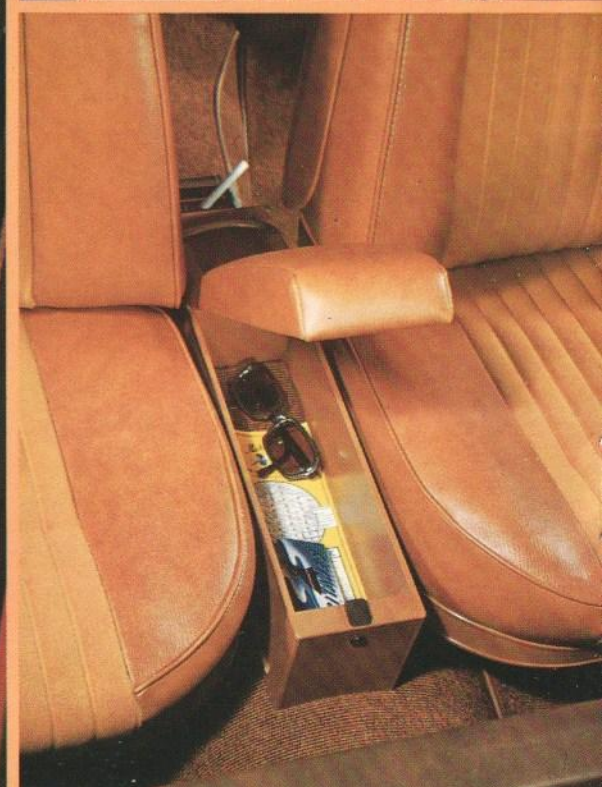
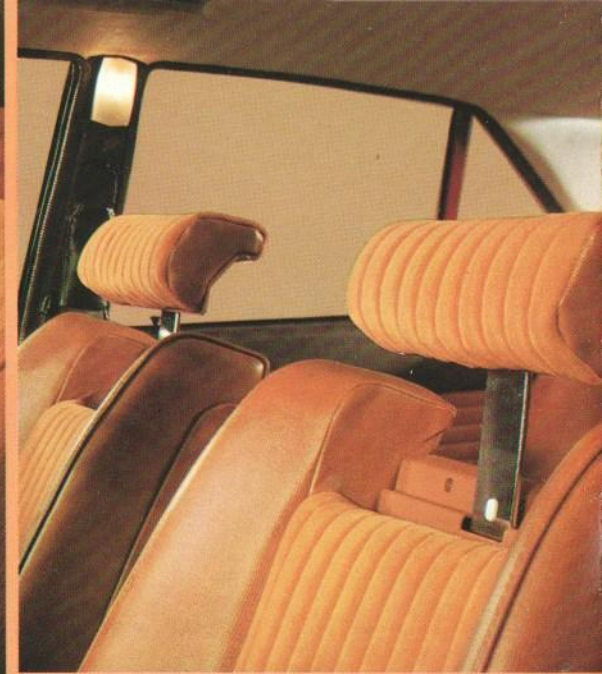


à la mesure du grand tourisme

Avec sa suspension à quatre roues indépendantes, sa tenue de route exceptionnelle et ses quatre freins à disque assistés, la Berline 504 assure en toutes circonstances et dans le plus grand confort, une sécurité à la mesure du grand tourisme.



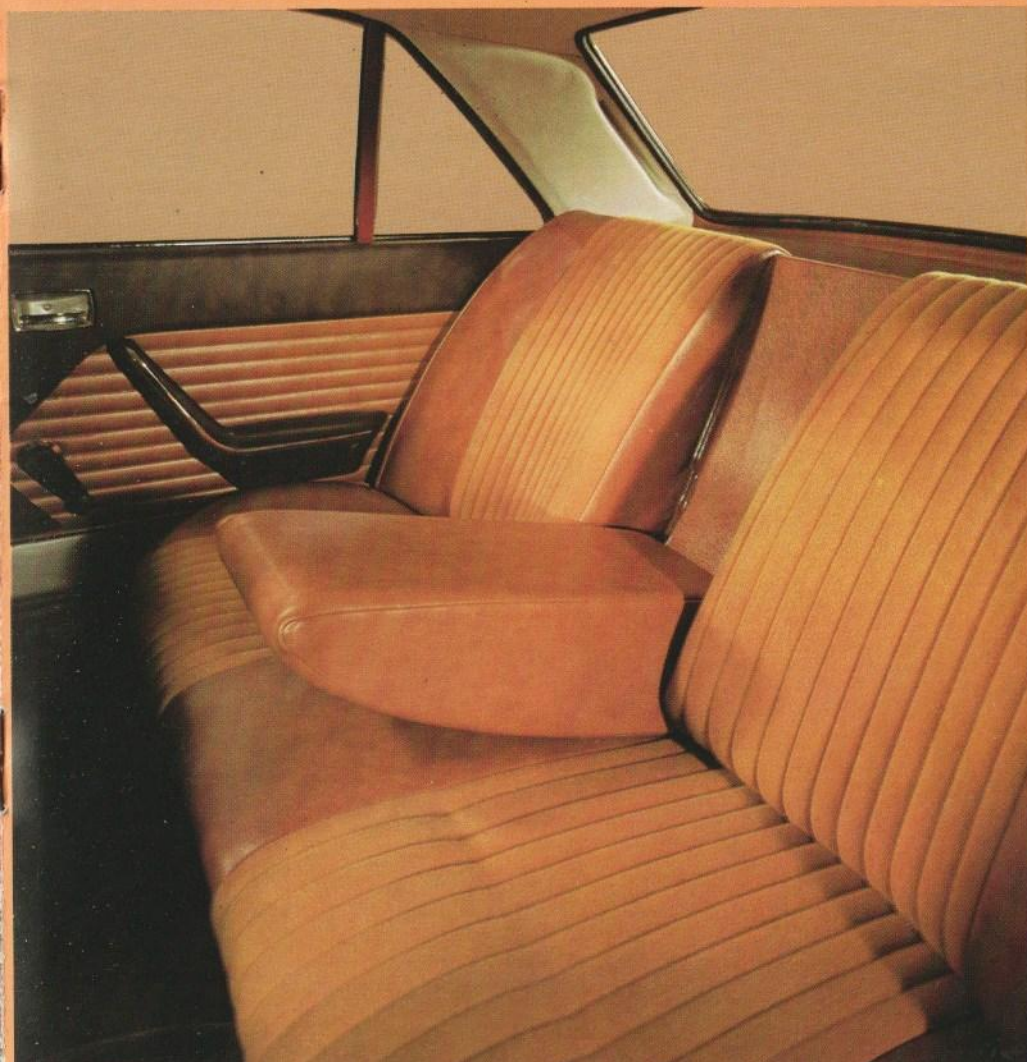




confort de grande classe

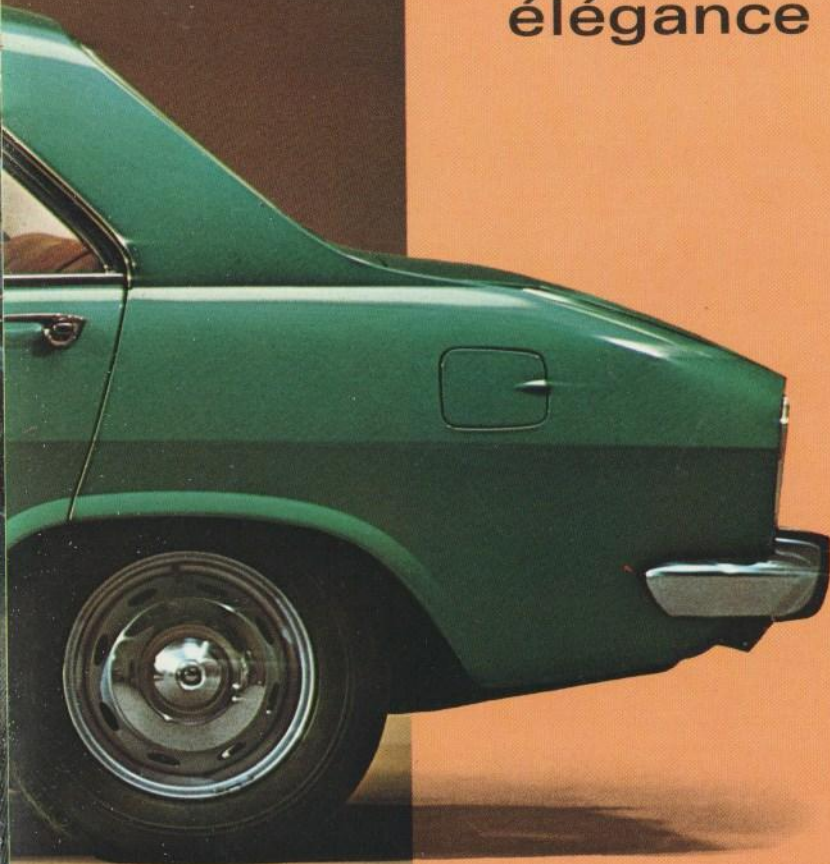
Deux véritables fauteuils, avec appuie-tête incorporés et réglables, habillés de luxueuses garnitures en cuir ou drap et simili, offrent un confort raffiné. Les sièges séparés par un coffret central sont réglables en position et en inclinaison (brevet Peugeot). Une manette permet de régler l'inclinaison des dossiers, avec retour automatique, jusqu'à la position « couchettes ». La banquette arrière, spacieuse et confortable, comporte un large accoudoir central relevable.

Les places avant sont équipées en série de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, le point d'attache sur le montant latéral offrant deux positions selon la taille du conducteur ou du passager. Le plancher insonorisé est garni d'épaisse moquette à l'avant comme à l'arrière. L'éclairage intérieur, par deux appliques latérales, est assuré automatiquement par l'ouverture des portes avant et arrière, un commutateur permettant d'obtenir l'éclairage lorsque les portes sont fermées.





harmonie des formes
élégance des lignes



La climatisation a été parfaitement étudiée pour le bien-être du conducteur et des passagers. Selon la saison, la température ambiante est agréablement dosée par un climatiseur à thermostat, avec débit réglable et orientable d'air extérieur et d'air chaud.

Un ventilateur incorporé à vitesse progressive accélère au gré des besoins la puissance de diffusion de l'air et assure le dégivrage et le désembuage efficaces et rapides du pare-brise et des vitres.

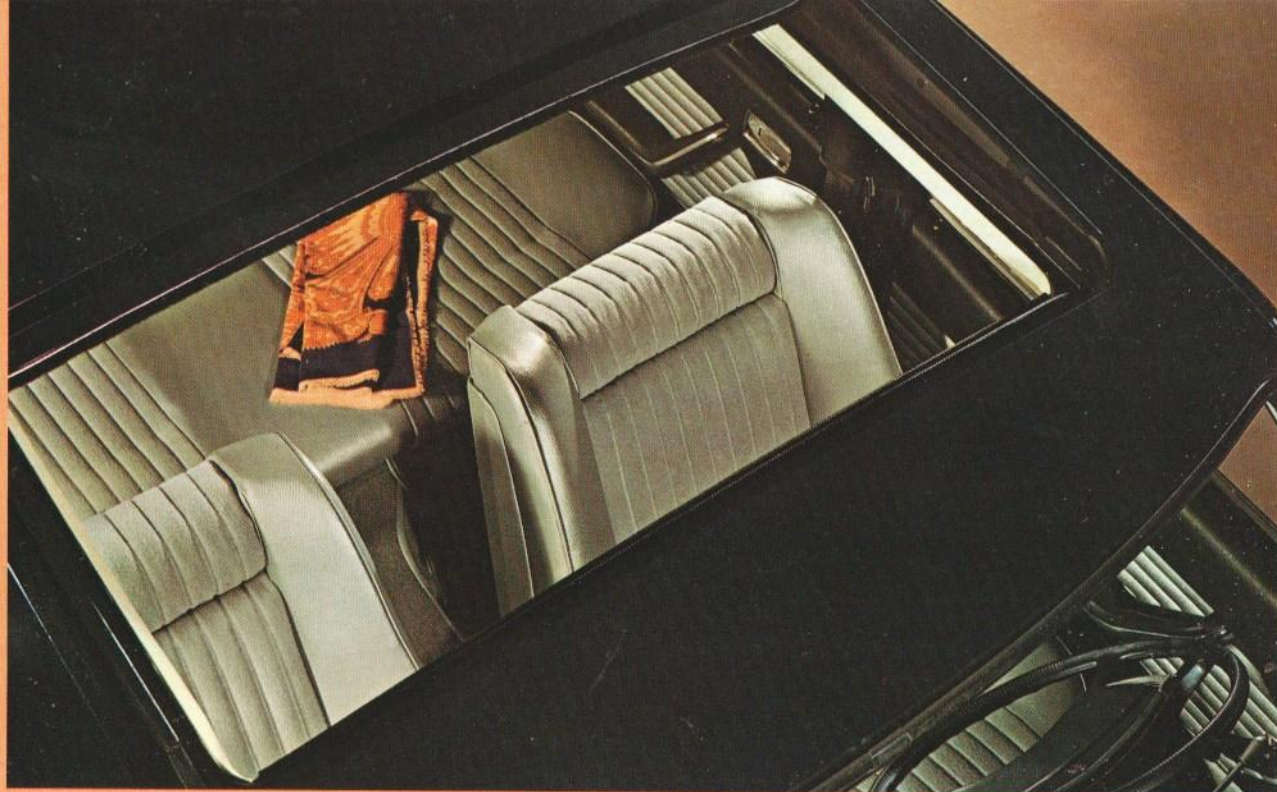
Parfaitement étanche, le toit ouvrant se manœuvre d'un simple geste, même pendant la marche.

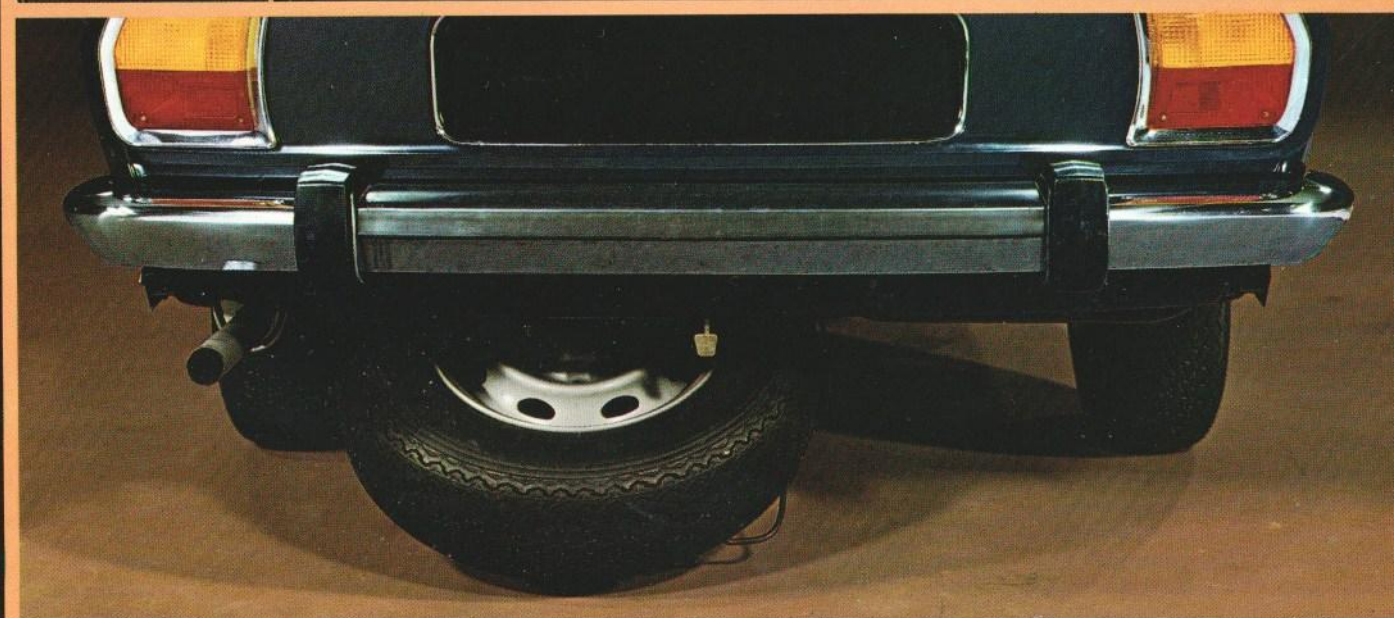
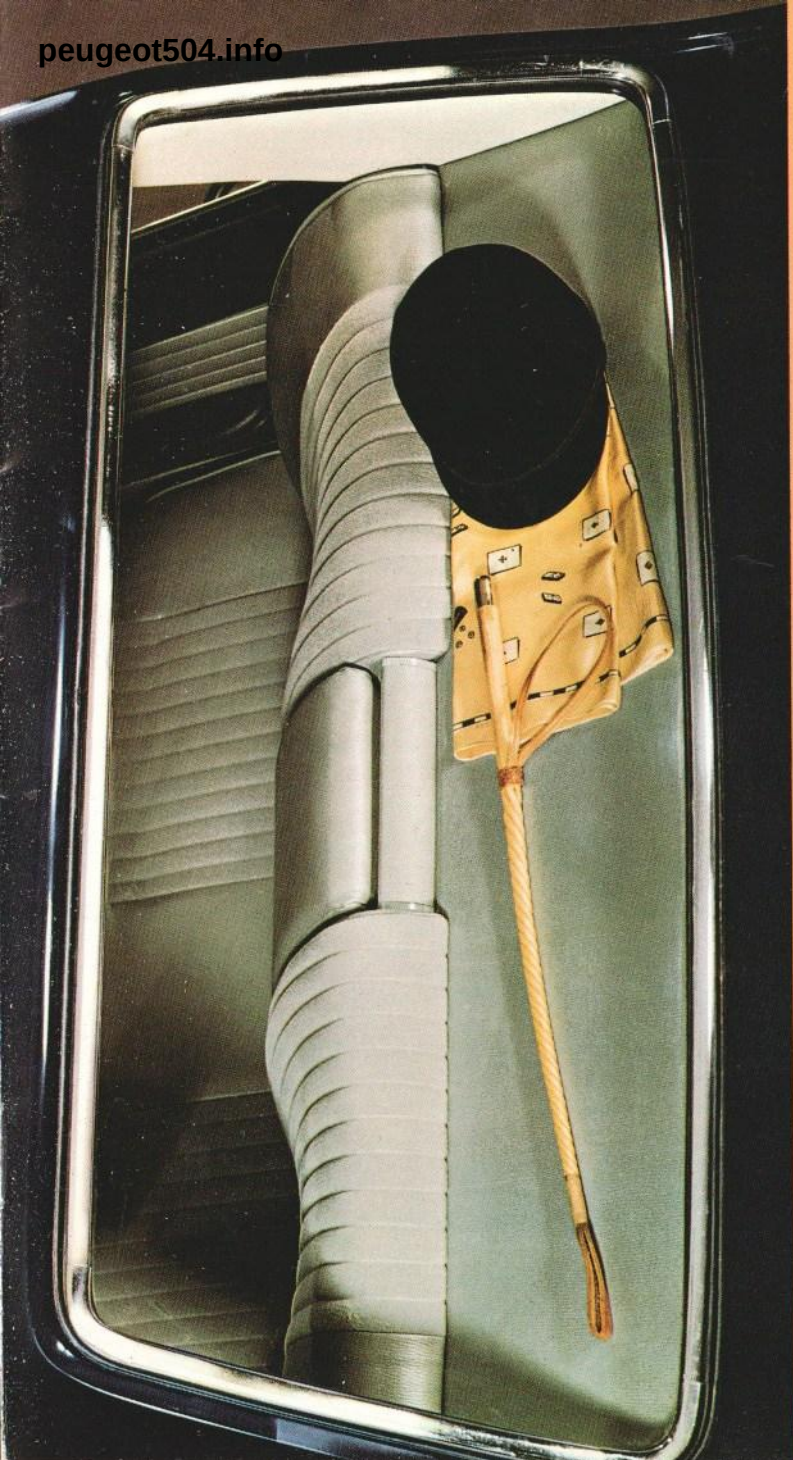
Un confortable accoudoir rembourré prolonge chaque poignée de porte gainée antichocs. Éléments de sécurité : commandes intérieures d'ouverture des portes, encastrées, et manette de lève-vitre demi-souple.

Les quatre portes sont équipées de serrures de sécurité avec boutons de verrouillage intérieurs, serrure à clé aux portes avant, condamnation de sécurité pour enfants aux portes arrière.

Le vaste coffre arrière, garni d'un tapis de caoutchouc lavable, présente un volume utile de près d'un demi-mètre cube et sa forme géométrique à plancher plat facilite le logement de nombreux bagages, même de grandes dimensions. Un verrouillage à clé équipe le couvercle à ressorts compensateurs dont l'ouverture commande automatiquement l'éclairage intérieur du coffre.

La roue de secours, logée sous le plancher et accessible de l'extérieur, est déverrouillée de l'intérieur du coffre.







504 automatique

Accélérer, freiner... c'est tout

En souplesse et en silence, la transmission automatique se charge elle-même de toutes les manœuvres de débrayage, changement de vitesse et d'embrayage.

la berline 504 automatique vous apporte :

- une conduite sans effort, détendue et reposante en ville et sur route à l'aide des seules pédales d'accélérateur et de frein.
- un automatisme total et « velouté » du passage des vitesses dans les deux sens, avec la faculté de rétrograder à votre gré sur un simple coup d'accélérateur.
- le passage rationnel des rapports selon la vitesse réelle de la voiture et l'effort demandé au moteur par la sollicitation de l'accélérateur.
- l'impossibilité de caler le moteur à l'arrêt de la voiture.
- la sécurité en stationnement par le blocage des roues motrices, indépendant de l'action du frein à main.
- la possibilité, selon votre désir et les circonstances, d'utiliser les trois rapports avec la commande manuelle.

agrément de la conduite automatique

Conduite détendue, confortable et sans fatigue, évitant la tension nerveuse dans la circulation urbaine.

La conduite automatique présente une absence totale d'effort et de fatigue grâce à la simplicité de manœuvre des seules pédales d'accélérateur et de frein. En ville, dans une circulation encombrée, la conduite automatique est particulièrement appréciée puisqu'elle dispense de toute manœuvre de changement de vitesses. Il suffit, en effet, de freiner sans revenir au point mort et de repartir par la seule action de l'accélérateur, la boîte automatique sélectionnant le rapport de vitesse convenable. D'autre part, non seulement le frein-moteur est maintenu sur tous les rapports mais son action est beaucoup plus énergique sur les positions 2 et 1 recommandées dans les fortes descentes des routes de montagne où, dans ce cas, elle soulage les freins en toute sécurité. La boîte automatique est caractérisée par une douceur, une souplesse et un silence de fonctionnement remarquables lors des changements de rapports comme en accélération ou en décélération et procure un confort supplémentaire aux passagers comme au conducteur.

conduite de la voiture automatique

Le conducteur dispose, sur la console centrale, d'un sélecteur avec poignée en « T » dont les six positions correspondent aux usages suivants :

Position N (neutre) : cette position correspond au point mort, les roues motrices n'étant pas bloquées.

Position 3 (normale ville-route) : cette position la plus fréquemment utilisée, correspond à l'automatisme intégral pour la conduite en ville et sur route, le démarrage s'effectuant avec souplesse et silence. Démarrage en 1^{re} et passage des vitesses en fonction de l'action sur la pédale d'accélérateur.)

Position 2 (exceptionnelle) : cette position convient pour certains dépassements rapides. Elle permet d'utiliser les deux premiers rapports sans passage en troisième. Cette position assure également un frein-moteur puissant dans les fortes descentes.

Position 1 (exceptionnelle) : cette position s'utilise lors des descentes à très fort pourcentage telles que les rampes de garage ou les cols. Elle permet de rester sur le premier rapport sans passage sur le second. L'effet du frein-moteur est alors maximal.

Position R (marche arrière) : la marche arrière est obtenue dans cette position comportant un cran de sécurité pour éviter toute fausse manœuvre.

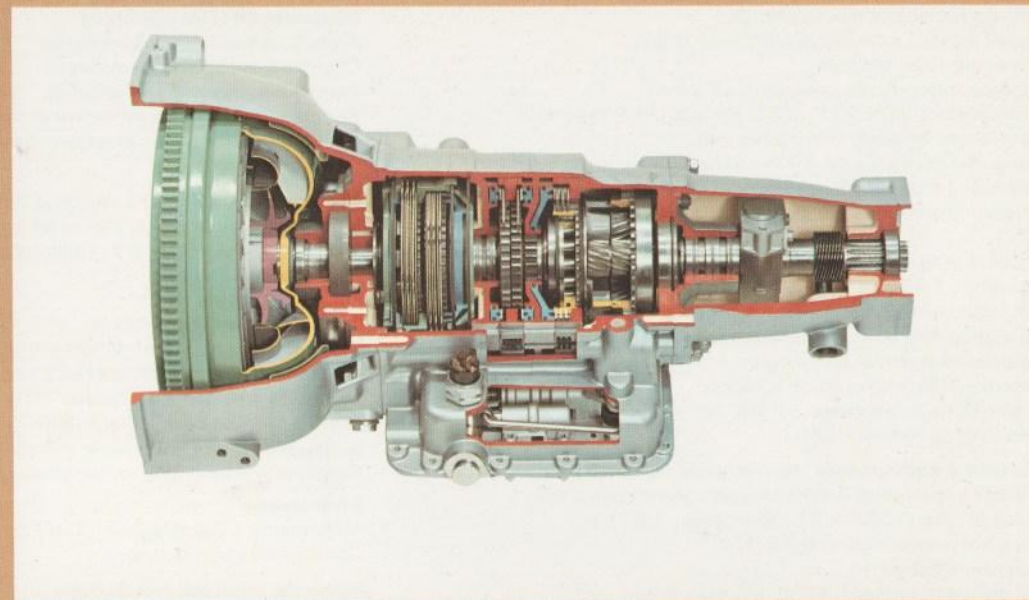
Position P (parking) : dans cette position, à l'arrêt, les roues motrices sont bloquées par un verrouillage mécanique de sécurité indépendant du frein à main.

Nota : pour des raisons de sécurité, la mise en marche du moteur ne peut s'effectuer que dans les positions N et P.

Utilisation 3, 2 et 1 : pratiquement, l'utilisation courante en ville et sur route correspond à la position 3. Lorsque le conducteur désire rétrograder, notamment pour effectuer rapidement un dépassement, il lui suffit d'appuyer à fond sur l'accélérateur pour atteindre le point de post-accélération ou «kickdown» et obtenir aussitôt le passage du rapport inférieur. Si le conducteur continue à accélérer, il obtiendra à nouveau le passage du rapport immédiatement supérieur. La position 2 est plus spécialement utilisée en montagne ou lors de dépassements rapides et offre un rapport de deuxième vitesse atteignant le 112 km/h. En position 1 le rapport de première vitesse peut atteindre environ 70 km/h, mais est surtout utilisé pour son frein-moteur.

Une sécurité hydraulique permet de présélectionner les rapports 2 et 1 à grande vitesse qui ne s'engagent, alors, qu'après le retour au régime moteur convenant à ces rapports. Ce dispositif évite ainsi tout sur-régime du moteur au cours de la présélection 2 et 1.

boîte automatique ZF



La Berline 504 est équipée de la transmission automatique ZF, composée d'un convertisseur de couple, d'une boîte de vitesses et d'un bloc de commande automatique. Le convertisseur de couple assure la multiplication de l'effort nécessaire au démarrage et la liaison entre le moteur et la boîte. Il occupe sensiblement le même volume que l'embrayage 504 mécanique.

Il se compose d'une pompe entraînée en permanence par le vilebrequin, d'une turbine accouplée directement à l'arbre d'entrée de la boîte et d'un stator relié au carter par l'intermédiaire d'une roue libre. L'ensemble fonctionne sous carter étanche dans lequel l'huile assure la transmission du couple.

La boîte de vitesses : les trois rapports et la marche arrière dépendent de deux pignons planétaires concentriques reliés par trois paires de pignons satellites. Le changement des vitesses s'opère par le blocage d'éléments satellites obtenu par plusieurs embrayages multidisques résistants et ne nécessitant aucun entretien.

Le bloc de commande automatique : cerveau de la boîte de vitesses, il est placé à la partie inférieure de celle-ci et commande l'action des embrayages multidisques par l'intermédiaire des différentes valves. Il agit tant en fonction de la vitesse de la voiture que sous l'effet de l'accélérateur.

caractéristiques générales

Carrosserie et généralités

Coque autoportante en tôle d'acier traitée anti-corrosion par électrophorèse
Capot moteur à double verrouillage latéral
Vitres latérales galbées
Surface totale vitrée apparente : 2,25 m²
Visibilité circulaire 331° (92 % de la totalité angulaire)
Pare-chocs en acier inoxydable poli
Longueur hors-tout : 4,49 m - Largeur hors-tout : 1,69 m
Hauteur à vide : 1,46 m - Hauteur en charge : 1,41 m
Largeur aux coudes aux places AV : 1,42 m
aux places AR : 1,39 m
Volume utile du coffre : 420 dm³
Voie AV : 1,42 m - Voie AR : 1,36 m
Empattement : 2,74 m - Garde au sol en charge : 0,16 m
Poids en ordre de marche : essence 1.230 kg - diesel 1.280 kg
Poids total autorisé en charge :
essence 1.710 kg - diesel 1.760 kg
Capacité de remorquage : 1.100 kg
Capacité du réservoir : 56 l

Moteur à carburateur double corps compound
Moteur super-carré 4 cylindres en ligne incliné à 45°
Alésage-course : 88 x 81 - Cylindrée : 1.971 cc
Rapport volumétrique : 8,35/1
Puissance fiscale 11 CV
Puissance maxi SAE : 98 ch à 5.600 tr/mn
DIN : 93 ch à 5.200 tr/mn

Vitesse : 162 km/h
Culasse à chambres d'admission commune
Chemises amovibles humides - Soupapes en tête, culbutées
Arbre à cames latéral dans carter
Vilebrequin à 5 paliers en acier forgé
Ventilateur débrayable électro-magnétique automatique (brevet Peugeot)
Capacité totale de circulation d'eau : 7,8 l
Capacité d'huile moteur : 4 l

Moteur à injection indirecte d'essence
Moteur super-carré 4 cylindres en ligne incliné à 45°
Alésage-course : 88 x 81 - Cylindrée : 1.971 cm³
Rapport volumétrique : 8,35/1
Puissance fiscale : 11 CV
Puissance maxi SAE : 110 ch à 5.600 tr/mn
DIN : 104 ch à 5.200 tr/mn

Vitesse : 173 km/h
Culasse à chambres d'admission séparées par cylindre
Soupapes en tête, culbutées
Arbre à cames latéral dans carter
Chemises amovibles humides
Pompe électrique d'alimentation
Pompe d'injection Kugelfischer et correcteur altimétrique
Ventilateur débrayable électro-magnétique automatique (brevet Peugeot)

Moteur diesel XD 90 à injection différée
Moteur super-carré 4 cylindres en ligne incliné à 20°
Alésage-course : 90 x 83 - Cylindrée : 2.112 cm³
Rapport volumétrique : 22,1/1
Puissance fiscale : 8 CV
Puissance maxi DIN : 65 ch
Régime correspondant : 4.500 tr/mn - Vitesse : 134 km/h
Culasse en alliage léger spécial à chambre de turbulence
Chemises amovibles humides
Arbre à cames latéral dans le bloc-cylindres
Soupapes en tête, culbutées - Vilebrequin à 5 paliers
Ventilateur débrayable automatique (brevet Peugeot)

Embrayage

Mécanisme à diaphragme - Butée de débrayage à billes
Commande hydraulique

Boîte de vitesses mécanique

4 vitesses synchronisées silencieuses et marche arrière

	essence	diesel
Rapport 1 ^{re}	0,281	0,273
2 ^e	0,475	0,461
3 ^e	0,732	0,710
4 ^e	1	1
M. AR	0,275	0,265

Boîte de vitesses automatique

La Berline 504 (versions essence) est livrable avec transmission entièrement automatique (boîte de vitesses automatique type ZF pour 504 avec convertisseur de couple hydrocinétique)

Transmission

Pont AR hypoïde suspendu
Rapport 0,257 carburateur - diesel
0,264 injection
Arbres de roues à joints homocinétiques tripodes Glaenger Spicer

Suspension

4 roues indépendantes, train AR à bras articulés transmettant la poussée
Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Peugeot hydrauliques, télescopiques à double effet
Train AV à suspension télescopique intégrée
Barres antidévers avant et arrière

Roues et pneumatiques

Roues Ø 355 mm/14"
Pneumatiques 175 x 355 grande vitesse (175 HR 14)

Direction à crémaillère

Colonne de sécurité en deux éléments joints par cardan
Antivol à blocage de direction
Rayon de braquage entre trottoirs : 5,20 m
Rayon de braquage entre murs : 5,45 m

Freins à disque sur les quatre roues

Commande hydraulique avec assistance
Mastervac et compensateur de freinage
Témoin lumineux de frein à main et de niveau de liquide de freins
Frein à main sur roues AR à rattrapage automatique de course

Équipement électrique

Alimentation par alternateur
Batterie 12 volts 55 Ah (versions essence)
65 Ah (version diesel)
Phares AV de forme trapézoïdale à réglage de site du faisceau
Sur injection : phares à haute puissance comportant lampe à halogène et réflecteur supplémentaire incorporé
Phares de recul incorporés dans les blocs lanterne AR, stop et clignotant
Essuie-glace à 2 vitesses et arrêt fixe (interrupteur sur la planche de bord)
Lave-glace à pompe électrique à commande sous le volant, couplée avec celle de l'essuie-glace
Avertisseur lumineux à rappel automatique
2 avertisseurs sonores à sons accordés



PEUGEOT

1971