

504
PEUGEOT

504 berline

Dès son lancement la Berline 504 s'imposait sur la route et connaissait un succès envié qui n'a cessé de grandir.

La Presse, d'ailleurs, a largement fait l'éloge de ses qualités et des innovations qu'elle apporte dans sa conception mécanique et le confort de son équipement.

Grande routière par excellence, la 504 est agressive en montagne, mordante sur la route, et son puissant moteur 2 litres lui permet l'endurance des hautes performances sur autoroute.

Nerveuse et rapide, sa tenue et son freinage assisté à disques en font une voiture toujours franche et sûre même dans les circonstances difficiles ou imprévues.

Souple et confortable, elle est agréable à conduire en ville comme sur les plus longs parcours.

Conçue pour le bien-être et la sécurité, la 504 l'est aussi pour le plaisir de ceux qui, au volant, montrent du "tempérament".

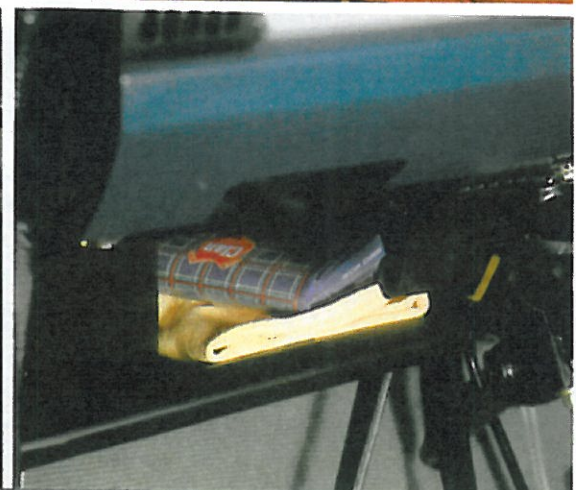
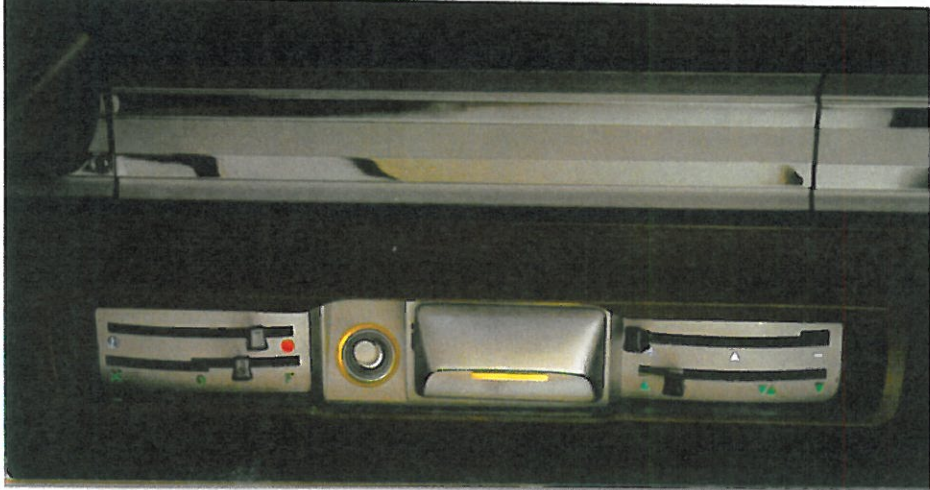
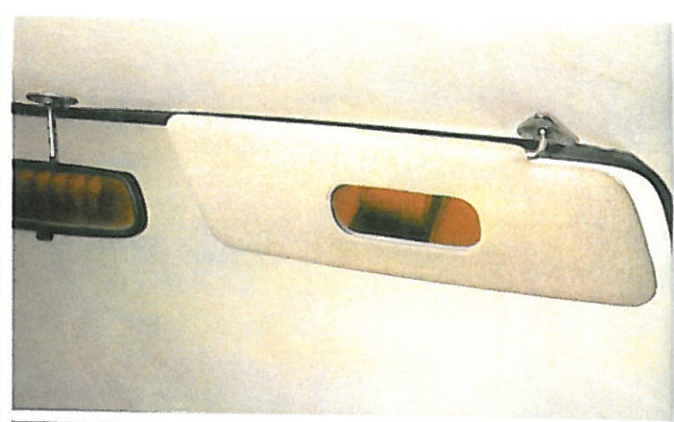
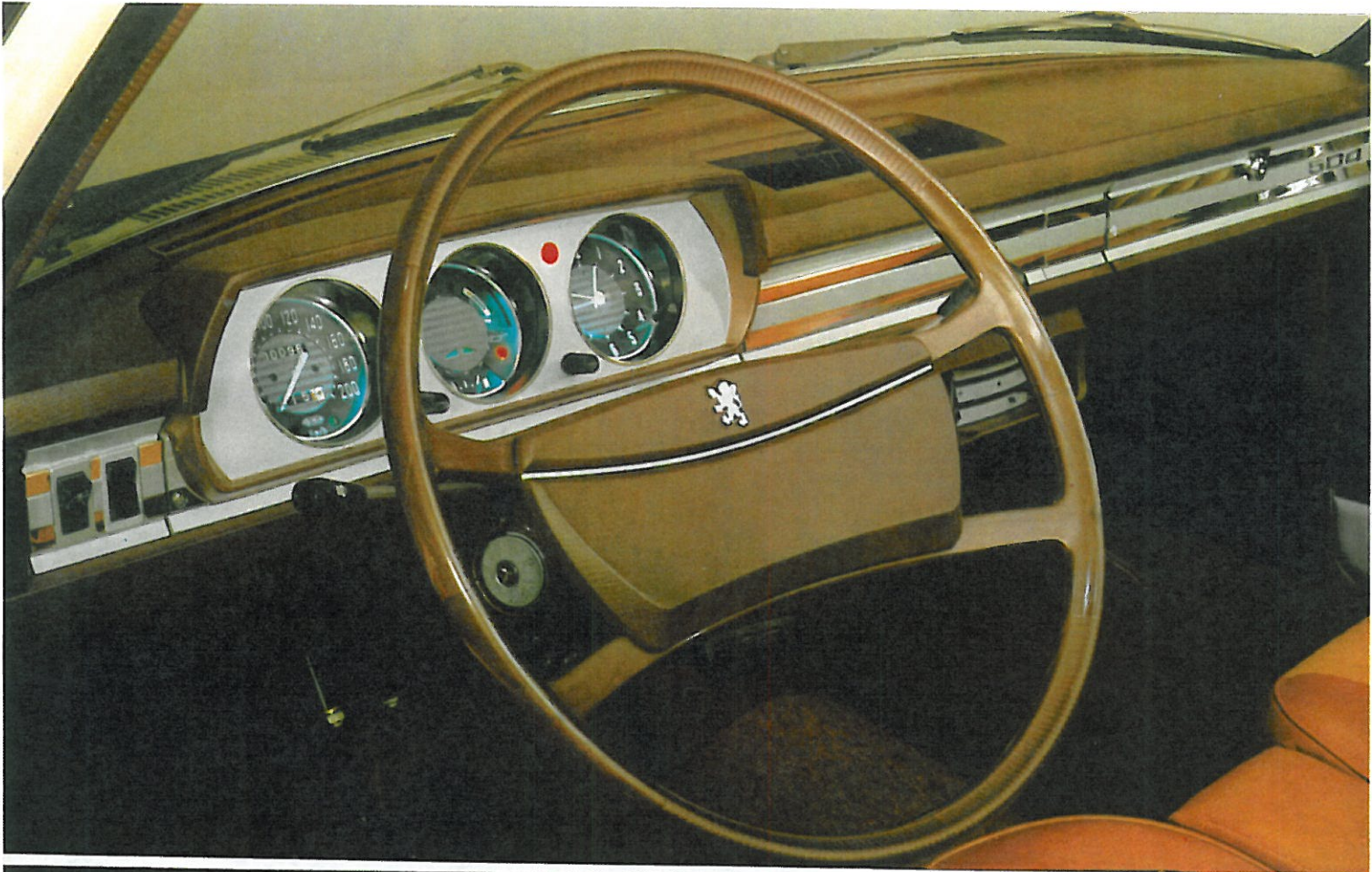
Moteur 1971 cm³ à carburateur double corps compound ou à injection indirecte d'essence ou moteur diesel 2112 cm³ à injection différée. Suspension à 4 roues indépendantes. Freins assistés à disque sur les 4 roues.









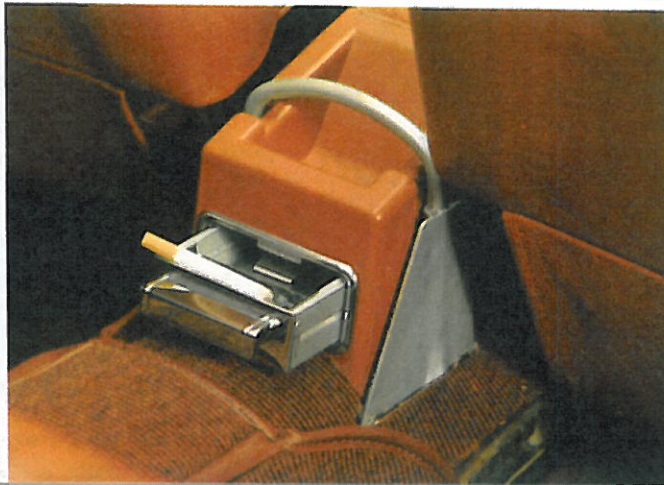


Véritable "voiture-salon" pour les passagers comme pour le conducteur, la Berline 504 offre des solutions de confort originales et exclusives telles que le positionnement réglable des sièges avec basculement simultané et les appuie-tête à hauteur variable incorporés aux dossiers avant.

Bien d'autres détails soulignent le souci d'un équipement raffiné : répétition lumineuse des commandes de climatisation, éclairage du cendrier central, combiné essuie-glace lave-glace électrique équipé d'un temporisateur, montre électrique, allume-cigarettes, rétroviseur jour-et-nuit, ouies de décompression de l'habitacle. Les sièges-fauteuils forment couchettes par abaissement total des dossiers inclinables, un coffret vide-poches sépare les sièges et la banquette arrière présente un large accoudoir central relevable très apprécié des passagers.

La Berline 504 répond avec élégance à vos exigences de confort, de puissance et de sécurité.



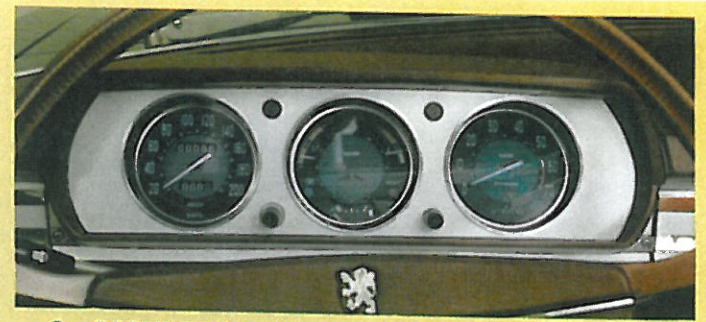












Sur BERLINE 504 à injection compte-tours électronique.



OPTIONS

Vitre arrière à réchauffage électrique contre le givre et la buée.

Toit ouvrant à glissières avec blocage dans toutes les positions d'ouverture.

Sur la Berline 504 avec moteur à injection, levier de changement de vitesses au plancher à commande directe sur la boîte.



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.

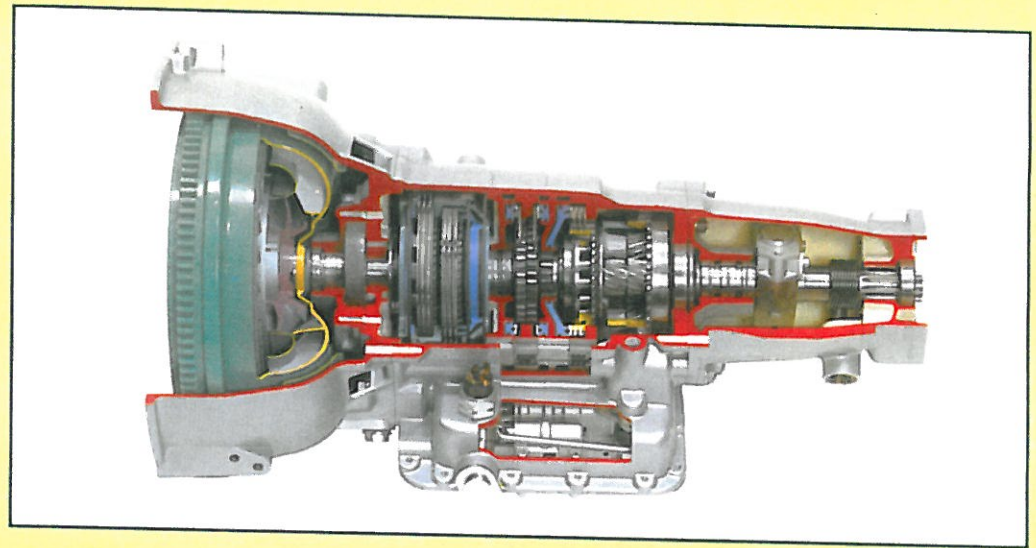
Position R (marche arrière) : la marche arrière est obtenue dans cette position comportant un cran de sécurité pour éviter toute fausse manœuvre.

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 environ 105 km/h. En position 1 le rapport de première vitesse peut atteindre le 60 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 démultiplication 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 × 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
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 × 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
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 × 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 : 135 km/h
Culasse en alliage léger spécial à chambre de turbulence
Chemises amovibles humides
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 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
Barres antidévers avant et arrière

Roues et pneumatiques

Roues Ø 355 mm/14"
Pneumatiques 175 × 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
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)
Commande sous le volant de l'essuie-glace avec temporisateur couplé avec le lave-glace à pompe électrique
Avertisseur lumineux à rappel automatique
2 avertisseurs sonores à sons accordés

1972



PEUGEOT



Les descriptions et caractéristiques des modèles ne sont données qu'à titre indicatif et peuvent subir des modifications sans préavis.