

PEUGEOT 504 TI

• L'alimentation par injection plus ou moins directe est sensée donner, des chevaux tout en consommant moins. Oui, alors prenez une 504 TI, deux litres, et mesurez. C'est la grande « bouffe » des sens. On en meurt pas, mais on reste frappé car le prix du carburant monte quatre à quatre centimes l'échelle des prix. La Peugeot s'est révélée la plus gourmande de notre paquet de françaises sans être la plus rapide à l'allumage. Son volant est fastidieux, il faut le tourner et le retourner sans cesse pour négocier les virages. La direction persiste à refuser toute précision ; aussi, dans le Doubs, on s'abstient de plébisciter la reprise.

La 504 est vraiment la bonne à tout faire, elle est montée jusqu'à deux litres de cylindrée ; puis une version, la L, est redescendue à sa cote d'origine agrémentée d'un pont rigide. Le type à injection qui nous intéresse est la plus évoluée et un peu le modèle de prestige. Nous ne l'avions pas encore essayée dans la gamme 1973, depuis qu'elle a reçu l'appellation TI et son levier de vitesse au plancher. Ce dernier se montre plus précis que sous le volant, mais sa présentation est vraiment peu soignée. En performances pures, nous avons obtenu à Montlhéry 168,6 km/h, ce qui est relativement peu. Sur la route, elle peut quand même aller

assez vite, bien que ses accélérations, 34 s 3/5 aux 1 000 mètres, ne lui permettent guère de se détacher du lot des voitures de série de cylindrée plus modeste. La souplesse est moyenne et la quatrième paraît bien longue, sauf sur autoroutes.

Comme nous le disions, la TI détient les records de consommation avec 10,4 litres à 70 km/h de moyenne et 13,2 litres sur le tour de France parcouru à la moyenne générale de 93,5 km/h. Cette dernière moyenne est quand même la plus rapide. Sur autoroutes, elle nous a quelque peu affolés avec une dépense de 17,6 litres à 154 km/h. Il se confirme que l'augmentation de cylindrée a entraîné une hausse vraiment importante de la consommation qui ne correspond pas à l'amélioration des prestations.

Peu de critiques à formuler pour la sécurité, à part la grave imprécision de direction déjà mentionnée, mais à laquelle on finit par s'habituer. La tenue de route est très sûre, grâce à un bon équilibre et à une suspension à quatre roues indépendantes, ni trop ferme ni trop molle. Sous la pluie, la conduite devient un peu plus délicate, mais sans jamais franchir le seuil du danger. Dans tous les cas, on peut compter sur les freins à quatre disques assistés qui répondent à tous les appels du pied.

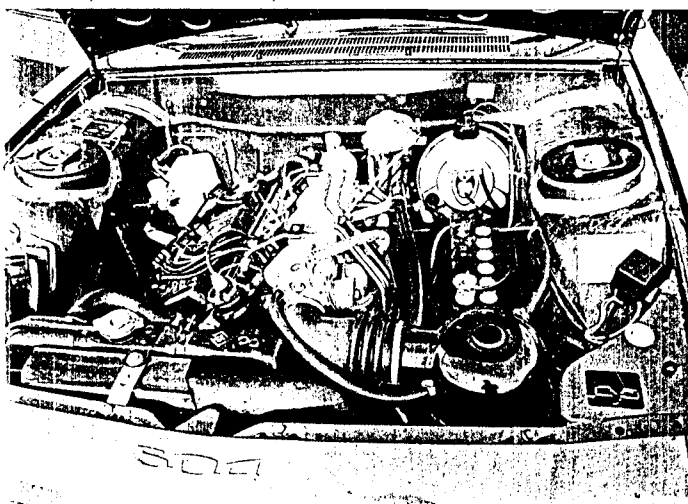
L'habitabilité n'a pas varié au cours des années et nous avons retrouvé avec plaisir les sièges avant fort bien dessinés et enveloppent juste assez pour soutenir le dos. Ils reculent modérément, mais les places arrière restent aussi confortables grâce au dessin favorable de la banquette. Le tableau de bord ne fait preuve d'aucune originalité, mais il est à peu près complet.

Les cadrans, assez petits, ne sont pas non plus tellement lisibles. Le reste de l'équipement est sain avec, entre autres, une climatisation bien étudiée. L'aération est complétée par le toit ouvrant. La visibilité demeure, elle aussi, satisfaisante, sans atteindre l'exceptionnel. Sur le plan esthétique, la 504, avec son arrière tronqué, n'a jamais réuni tous les suffrages, mais elle est tout de même bien acceptée par une majorité.

L'année prochaine, la gamme très étendue des 504 poursuivra, sans bouleversements, une carrière féconde

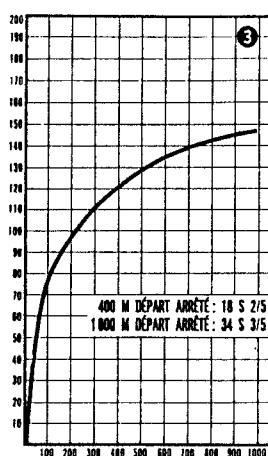
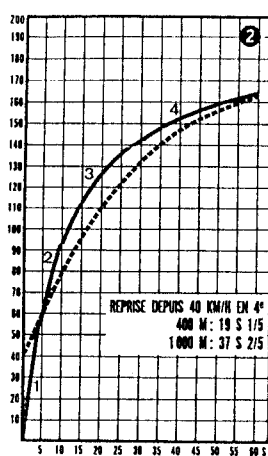
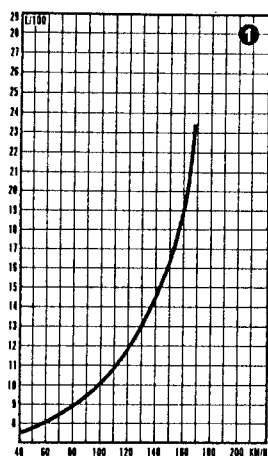
TOUR DE FRANCE
CONSUMATION : 13,2 L
A 93,5 KM/H

Une disposition classique du groupe, alimenté par injection mécanique d'essence.
Chaque chose semble bien à sa place et bien étudiée.



et nous nous contenterons de réclamer que le constructeur veuille bien enfin condescendre à se pencher sur le problème de la direction. La solution consiste peut-être tout simplement à la rendre plus directe avec une assistance pour réduire l'effort. Il est toujours possible de rêver aussi à une diminution de la consommation à haut régime, car il semble que ce problème prenne une certaine acuité. Des plaintes apparaissent en clientèle, ce qui est la meilleure façon de faire réfléchir une marque. Quoi qu'il en soit, la plus grosse des Peugeot demeure une voiture sérieuse, dotée d'un moteur très agréable auquel on peut faire confiance. Il est permis quand même de se poser la question : qu'apporte aux automobilistes, sur le plan pratique, l'association avec Renault ? C'est le mystère.

vitesse maxi: 168,6 km/h - 1000 m



1. CONSOMMATION :

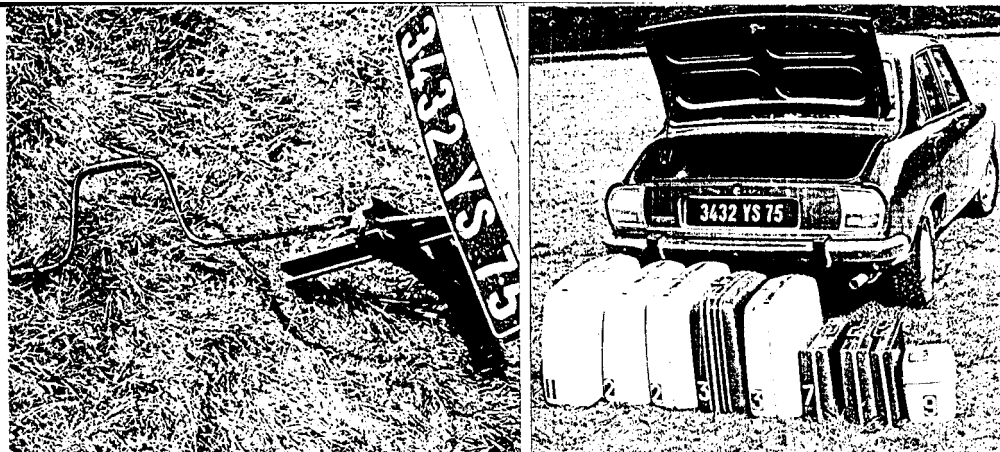
• Nous avons relevé une consommation de 7,6 l à 40 km/h - 7,85 l à 50 km/h - 8,15 l à 60 km/h - 8,5 l à 70 km/h - 8,85 l à 80 km/h - 9,45 l à 90 km/h - 10,1 l à 100 km/h - 10,85 l à 110 km/h - 11,9 l à 120 km/h - 14,5 l à 140 km/h - 16,25 l à 150 km/h - 19 l à 160 km/h - 23,5 l à 168,6 km/h.

2. ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS

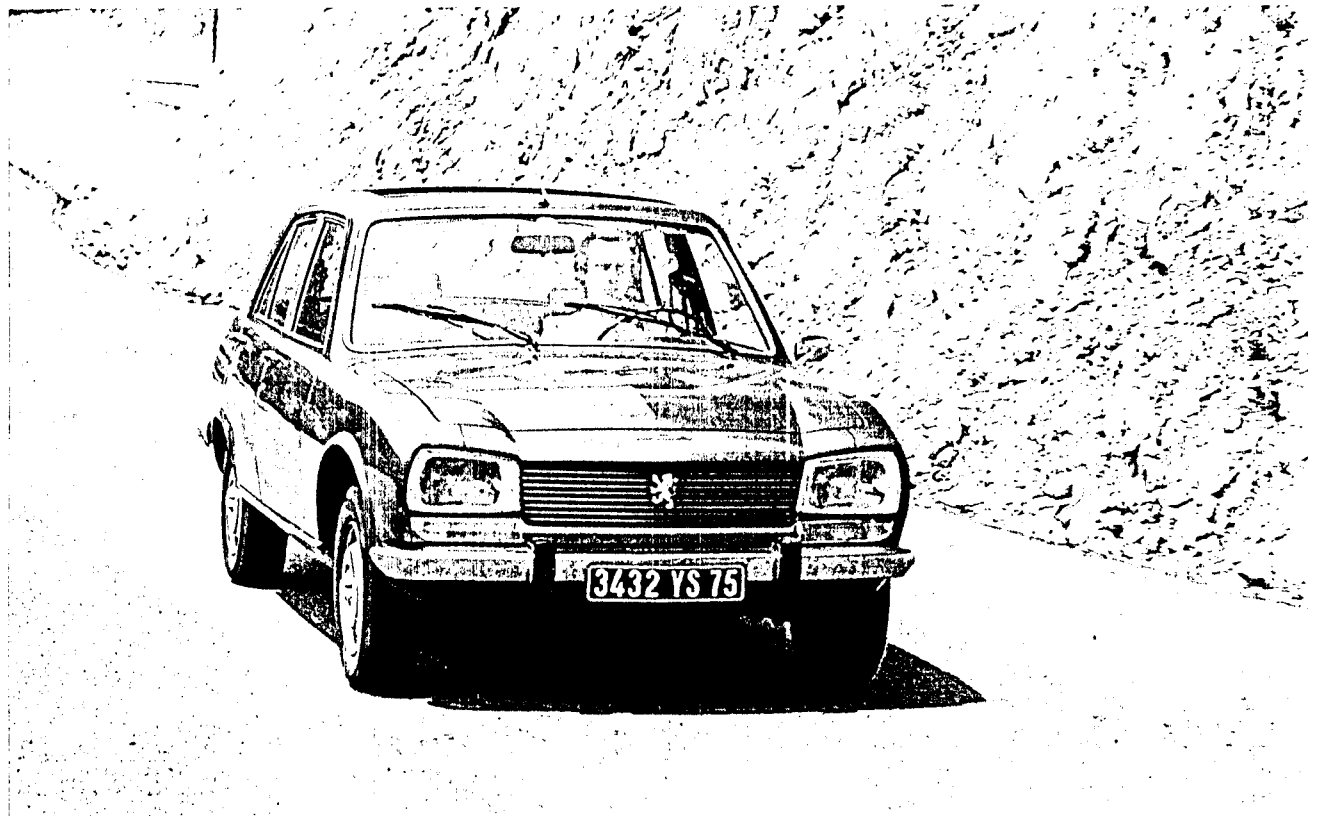
• En utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 2 s 7/10 - 50 km/h en 3 s 7/10 - 60 km/h en 5 s - 70 km/h en 6 s 3/10 - 80 km/h en 7 s 7/10 - 90 km/h en 9 s 4/10 - 100 km/h en 11 s 5/10 - 110 km/h en 14 s - 120 km/h en 17 s 4/10 - 140 km/h en 27 s 5/10 - 150 km/h en 37 s - 160 km/h en 52 s 5/10 - 164 km/h en 60 s. En pointillés, reprises depuis 40 km/h en *.

3. ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

• Nous avons obtenu 88 km/h aux 100 m - 97,5 km/h aux 200 m - 111 km/h aux 300 m - 121 km/h aux 400 m - 129 km/h aux 500 m - 134,5 km/h aux 600 m - 139 km/h aux 700 m - 144,5 km/h aux 800 m - 146 km/h aux 1 000 m.



Nous avons pu loger dans le coffre nos valises étalon n° 1, 2, 2, 3, 3, 7, 8, 8 et 9, soit un volume utile de 447,8 dm³. Le cric qui se trouve au repos sous le capot moteur est d'une maniabilité discutable et sa robustesse est insuffisante.



dep. arrêté: 34 s 3/5 - consom. Moy. : 10,4 l aux 100 km - Prix: 20.240 F

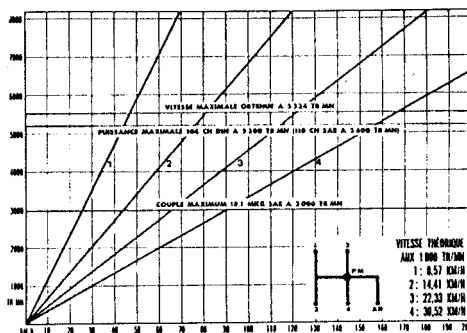


DIAGRAMME DE VITESSES

• 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.

CARACTERISTIQUES

• **MOTEUR:** Puissance fiscale : 11 CV. Cylindrée : 1 971 cm³. Quatre cylindres en ligne. Quatre temps. Alésage : 88 mm. Course : 81 mm. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Ventilateur à mise en route automatique en fonction de la température. Contenance du circuit de refroidissement : 7,8 l. Alimentation par pompe injection Kugelfischer. 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 draine avec tendeur hydraulique. Puissance maximale 104 ch DIN à 5200 tr/mn, 110 ch SAE à 5600 tr/mn. Couple maximum 18,1 mkg SAE à 3000 tr/mn. Rapport volumétrique : 8,35 : 1. Pneum. 175 HR X 14.

• **TRANSMISSION :** Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Pont arrière à couple hypolaide.

• **RAPPORTS DE BOÎTE :** première: 0,281 : 1 - deuxième : 0,475 : 1 - troisième : 0,732 : 1 - quatrième : 1 : 1 - M.A. : 0,275 : 1. Rapport de pont : 0,265 3/8 : 1 (9 X 34).

• **CHASSIS - SUSPENSION :** Autoporteur. Suspension AV et AR à roues indépendantes.

• **FREINS :** A disque sur les 4 roues, compensateur de freinage en fonction de la charge.

• **DIRECTION :** A crémaillère. Rayon: 5,10 m.

• **CARROSSERIE :** En tôle d'acier. Poids en ordre de marche : 1 230 kg. Longueur: 4,49 m. Largeur: 1,69 m. Hauteur: 1,46 m. Empattement : 2,74 m. Voie AV : 1,42 m. Voie AR : 1,33 m. 5 places. Poids total autorisé en charge : 1 710 kg. Poids total roulant : 2 810 kg.

• **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES:** Puissance au litre: 52,7 ch/l DIN - 55,8 ch/l SAE. Puissance à la tonne : 84,5 ch DIN (89,4 ch SAE). Cylindrée à la tonne : 1602 cm³. Rapport poids/puissance : 11,82 kg/ch DIN. Autonomie moyenne : 400 km.