PEUGEOT
504

PEUGEOT

CAV/58.621

Bruxelles, le 30 octobre 1974

CIRCULAIRE N° 27 aux CONCESSIONNAIRES & AGENTS BELGES ET LUXEMBOURGEOIS

CARACTERISTIQUES ET PARTICULARITES TECHNIQUES COUPES - CABRIOLETS 504 B31 - 504 C31 (V6) -

Nous avons le plaisir de vous remettre ci-joint :
1 exemplaire de la brochure "Caractéristiques et particularités techniques Coupés et Cabriolets V6".

Nous vous souhaitons bonne réception de ce document.

Brussel, 30 oktober 1974

RONDZENDBRIEF NR. 27 aan de BELGISCHE en LUXEMBURGSE CONCESSIEHOUDERS en AGENTEN.

KENMERKEN EN TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN DE COUPES EN CABRIOLETS 504 B31 - 504 C31 (V 6) -

Hierbij vindt U een exemplaar van de brochure "Technische gegevens en Bijzonderheden" van de Coupés en Cabriolets V6.

Wij wensen U er goede ontvangst van.

S.A. Belge des Automobiles PEUGEOT
Le Chef Après-Vente
Hoofd der Na-Verkoop Dienst

PEUGEOT

CABRIOLET - COUPE

504

V6

CARACTERISTIQUES ET PARTICULARITES TECHNIQUES

TECHNISCHE DATEN UND BESONDERHEITEN

CARATTERISTICHE E DATI TECNICHE

TECHNISCHE GEGEVENS EN BIJZONDERHEDEN

PRO CONCEPT

SOMMAIRE

	Pages
Présentation	5
Ensemble mécanique	9
Moteur	11
Embrayage - Boîte de vitesses	31
Direction	33
Dispositif de freinage	35
Equipements :	
. de bord	37
. électrique	39
. de carrosserie	41
Caractéristiques générales	43
Puissance, couple consommation	60
Cotes caractéristiques	
. cabriolet	62
. coupé	63
Teintes et garnitures	64
Schéma électrique	66

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorstellung	5
Mechanischer Aufbau	9
Motor	11
Kupplung - Wechselgetriebe	31
Lenkung	33
Bremsanlage	35
Bordausstattung	37
Elektrische Anlage	39
Karosserieausrüstung	41
Allgemeine technische Daten	43
Leistung, Drehmoment, Verbrauch	60
Abmessungen	
. Cabriolet	62
. Coupé	63
Lackierung und Innenausstattung	64
Elektrischer Schaltplan	66

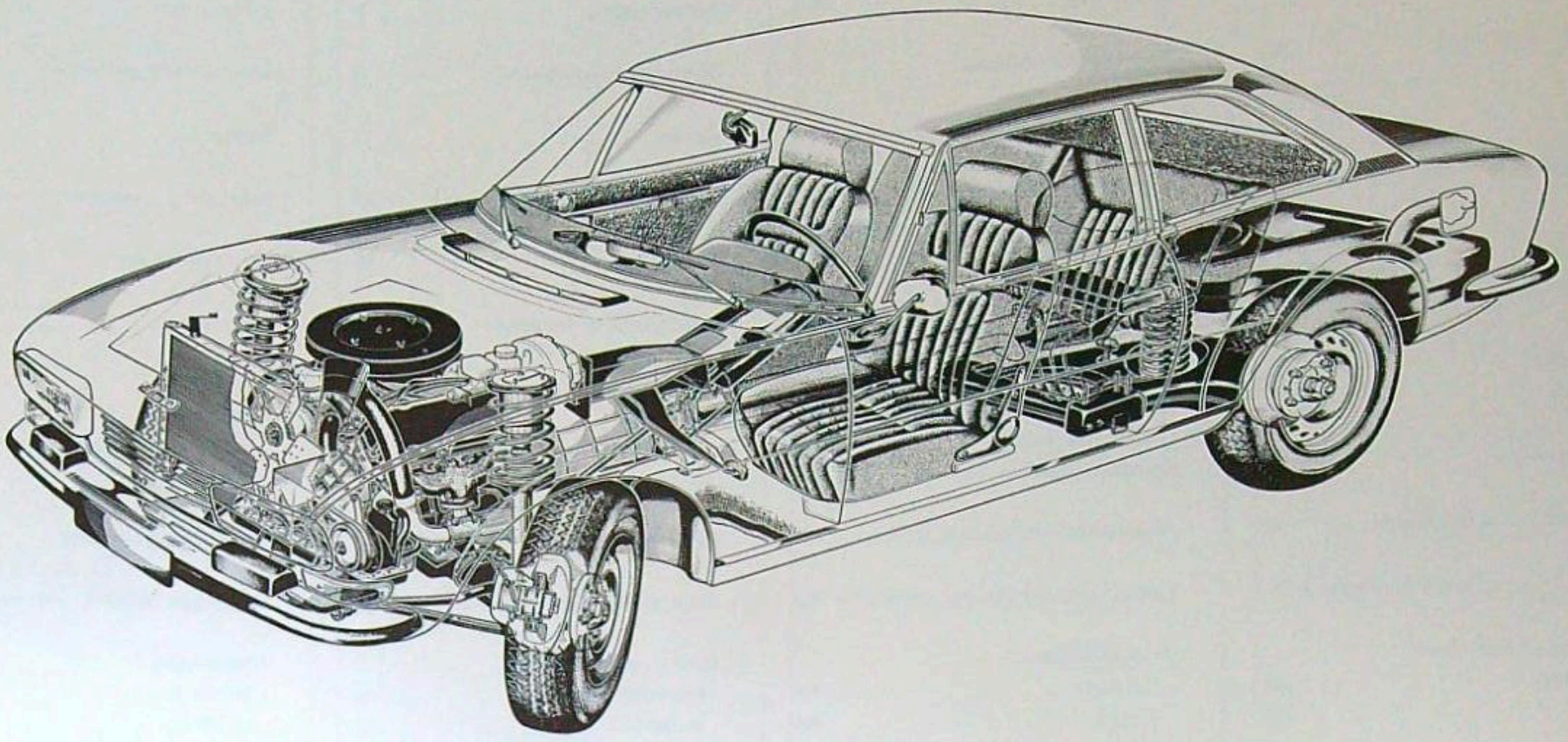
SOMMARIO

	Pagine
Presentazione	5
Complesso meccanico	9
Motore	11
Frizione - Cambio di velocità	31
Sterzo	33
Dispositivo di frenatura	35
Equipaggiamenti :	
. di bordo	37
. elettrici	39
. di carrozzeria	41
Caratteristiche generali	43
Potenza, coppia, consumo	60
Quote caratteristiche :	
. cabriolet	62
. coupé	63
Tinte e rivestimenti	64
Impianto elettrico	66

INHOUD

	Blz.
Presentatie	5
Mechanisch gedeelte	9
Motor	11
Koppeling - versnellingsbak	31
Stuurinrichting	33
Remmen	35
Uitrusting :	
. dashboard	37
. elektrische installatie	39
. carrosserie	41
Algemene gegevens	43
Vermogen, koppel, verbruik	60
Afmetingen	
. cabriolet	62
. coupé	63
Kleuren en bekleding	64
Elektrisch schema	66

PRO CONCEPT



PRESENTATION

Déjà situés au sommet de la gamme Peugeot, le Cabriolet et le Coupé 504 modèles 1975 bénéficient d'améliorations importantes accentuant leur caractère de prestige.

- **Moteur 6 cylindres en V** de 2664 cm3, développant 136 Ch DIN (150 Ch SAE), de conception moderne avec bloc-cylindres en aluminium, arbres à cames en tête, allumage électronique.

Ce moteur est un produit de la Société Franco-Suédoise de Moteurs P.R.V. Il est le résultat de la coopération technique des Société Peugeot, Renault et Volvo et présente des spécifications et un équipement auxiliaire qui lui sont particuliers.

- **Direction assistée.**
- **Freins** à commande hydraulique à double circuit, disques ventilés à l'avant.
- Transmission avec embrayage, boîte de vitesses et pont arrière renforcés.

Aux perfectionnements de détails de carrosserie et d'équipement s'ajoutent des laques métallisées comportant une application supplémentaire de vernis protecteur.

VORSTELLUNG

Die neuen 75er Modelle der 504 Cabriolet und Coupé, die bereits an der Spitze der Peugeot-Typenreihe standen, weisen erhebliche ihren Prestigewert noch unterstreichende Verbesserungen auf.

- **Sechszylinder-V-Motor,** 2664 cm3, 136 PS DIN (150 PS SAE), moderne Konzeption mit Zylinderblock aus Aluminium, obenliegenden Nockenwellen, elektronischer Zündung.

Dieser Motor, ein Produkt der Société Franco-Suédoise des Moteurs P.R.V., ist das Ergebnis der technischen Zusammenarbeit der Firmen Peugeot, Renault und Volvo und weist ihm eigene Spezifikationen und Ausrüstungsorgane auf.

- **Servolenkung**
- Hydraulisch betätigte **Zweikreisbremsen,** vorne belüftete Bremsscheiben.
- Kraftübertragungsorgane mit Verstärkung der Kupplung, des Wechsel- und Hinterachsgetriebes.

Zu den karosserie- und ausstattungstechnischen Detailverbesserungen kommen noch die Metalliclackierungen mit einer zusätzlichen Schutzlackschicht.

PRESENTAZIONE

Già al vertice della gamma Peugeot, il Cabriolet e il Coupé 504 modelli 1975, godono di importanti miglioramenti che aumentano il loro carattere di prestigio.

- **Motore 6 cilindri a V** di concezione moderna con blocco cilindri in alluminio, alberi a camme in testa e accensione elettronica, esso sviluppa 136 CV DIN (150 CV SAE) con una cilindrata di 2664 cm3.

Questo motore è un prodotto della «Société Franco-Suedoise de Moteur P.R.V.» - Esso è il risultato della collaborazione tecnica delle società Peugeot, Renault, Volvo, e presenta delle particolarità e un equipaggiamento ausiliario propri.

- **Sterzo servoassistito**
- **Freni** a comando idraulico a doppio circuito, dischi ventilati anteriormente
- Trasmissione con frizione, cambio di velocità e ponte POST rinforzati

Al perfezionamento di dettagli della carrozzeria e degli equipaggiamenti, si aggiungono delle vernici metallizzate comprendenti un'applicazione supplementare di vernice protettiva.

PRESENTATIE

Bij de 1975 modellen van de 504 Cabriolet en Coupé, die aan de top van het Peugeot programma staan, zijn belangrijke verbeteringen doorgevoerd, die hun prestige karakter nog meer accentueren.

- **V6 motor,** 2664 cm3, 136 DIN pk (150 SAE pk), uitgevoerd met een aluminium cilinderblok, bovenliggende nokkenassen en elektronische ontsteking.

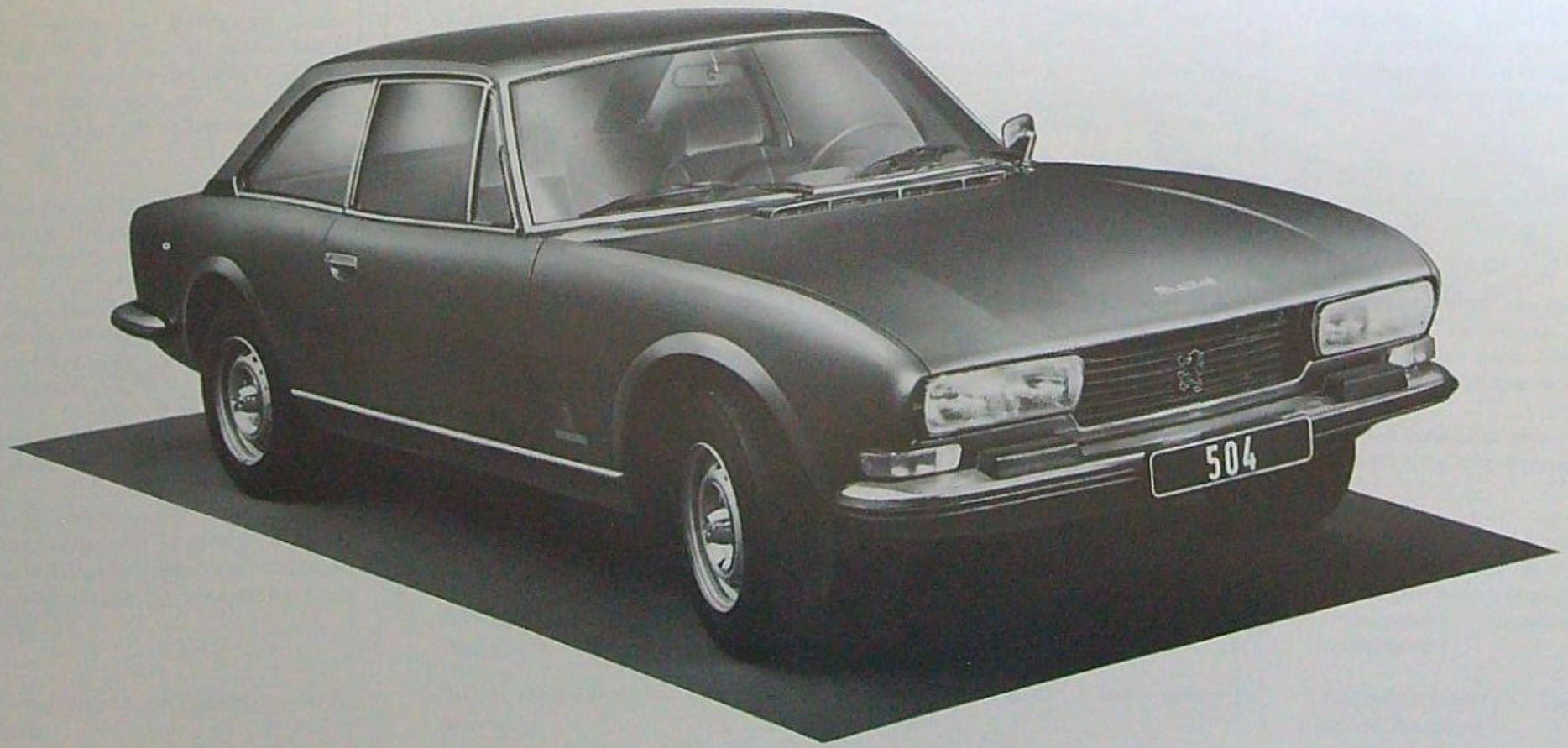
De motor is een produkt van de Société-Franco-Suédoise de Moteurs P.R.V. en is het resultaat van de technische samenwerking tussen Peugeot Renault en Volvo.

- **Stuurbekrachtiging**
- **Hydraulische remmen** met gescheiden remcircuit en inwendig gekoelde voorremschijven.
- Aandrijving met aangepaste koppeling, versnellingsbak en achterbrug.

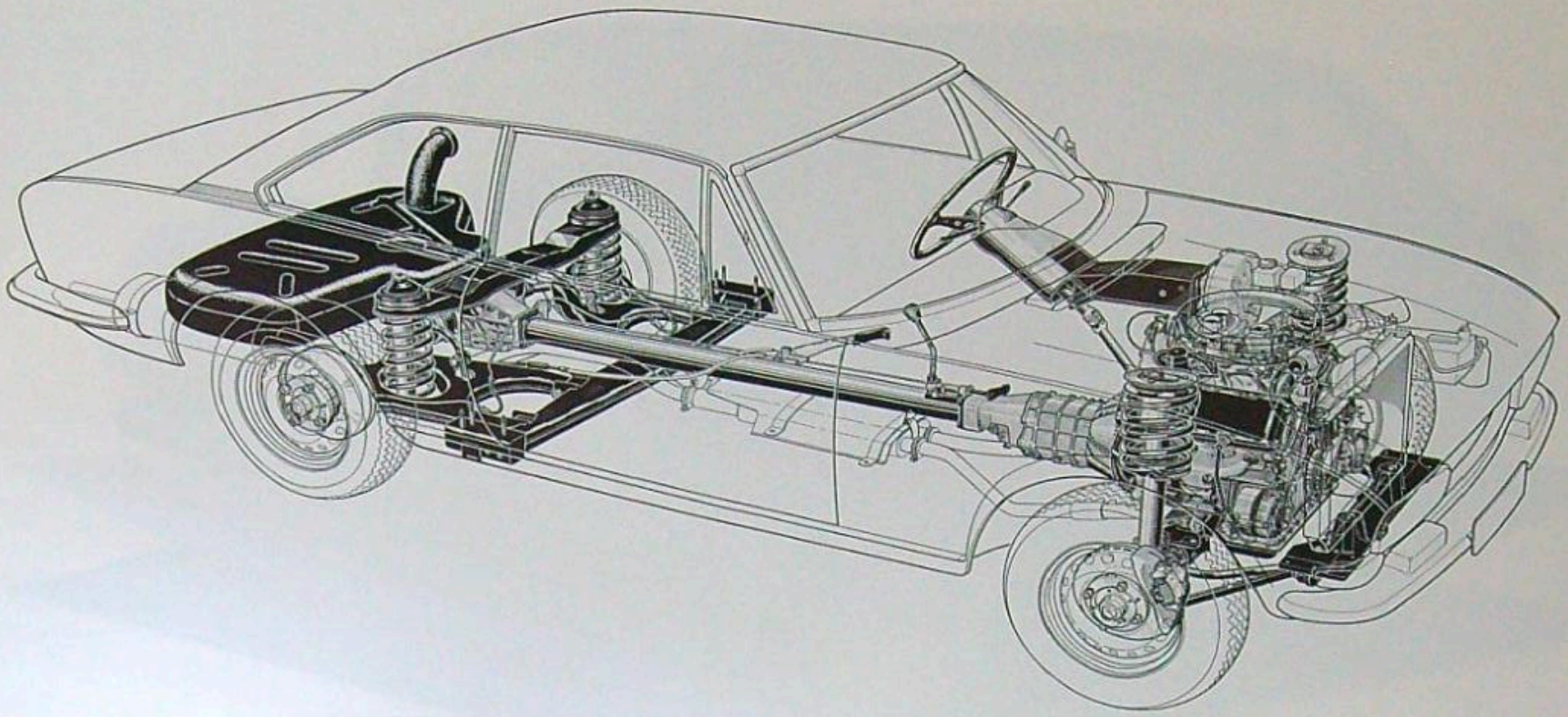
Er zijn enkele details veranderd aan de carrosserie en de uitrusting. Ook zijn nieuwe metallic-lakken toegepast met een vernis beschermlaag.

PROCONCEPT


504



PRO CONCEPT



ENSEMBLE MECANIQUE

- Moteur V6, bloc-cylindres et culasses en alliage d'aluminium, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, allumage électronique, alimentation par deux carburateurs.

- Embrayage à diaphragme comportant une friction avec moyeu amortisseur et dispositif de rattrapage de jeu. Commande hydraulique de la butée.

- Nouvelle boîte de vitesses à 4 rapports + marche AR ; levier de commande au plancher.

- Transmission du mouvement aux roues AR par un arbre longitudinal et deux transmissions transversales.

- Direction à crémaillère assistée par vérin.

- Train AR à roues indépendantes avec pont AR suspendu et bras tirés. Poussée des roues motrices transmise par les bras de suspension.

- Freins assistés, à disques sur les 4 roues.

- Suspension à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, avec barre antidévers AV et AR.

- Réservoir à carburant en polyéthylène.

MECHANISCHER AUFBAU

- V6-Motor, Zylinderblock und Zylinderköpfe aus Aluminiumlegierung. 1 obenliegende Nockenwelle für jeweils eine Zylinderreihe, elektronische Zündung. Kraftstoffversorgung durch 2 Vergaser.

- Scheibenfederkupplung : Mitnehmerscheibe mit schwingungsdämpfender Nabe und Spielnachstellvorrichtung, hydraulisch betätigtes Ausrücklager.

- Neues Wechselgetriebe mit 4 Vorwärtsgängen und Rückwärtsgang : Knüppelschaltung.

- Kraftübertragung auf die Hinterräder durch eine Längswelle und zwei Querwellen.

- Zahnstangenlenkung mit Lenkhilfe durch Hydraulikzylinder.

- Hinterachse mit Einzelradaufhängung, aufgehängtem Hinterachsgetriebe und gezogenen Längslenkern. Übertragung der Schubkraft der Antriebsräder über die Längslenker.

- Servo-Scheibenbremsen an allen 4 Rädern

- Aufhängung mit Schraubenfedern, Teleskopstossdämpfern, Drehstäben vorne und hinten.

- Kraftstoffbehälter aus Polyäthylen.

COMPLESSO MECCANICO

- Motore V6, blocco cilindri e testate in lega d'alluminio, 1 alberi a camme in testa, accensione elettronica, alimentazione mediante 2 carburatori.

- Frizione a diaframma comprendente un disco con mozzo ammortizzatore e un dispositivo di ripresa del gioco. Cuscinetto reggispinta a comando idraulico.

- Cambio di velocità a 4 rapporti + RM ; leva del cambio al pavimento.

- Trasmissione del movimento alle ruote mediante un albero longitudinale e due semiassi trasversali.

- Sterzo a cremagliera servoassistito da martinetto idraulico.

- Retrotreno a ruote indipendenti con ponte POST sospeso e bracci oscillanti. Spinta delle ruote motrici trasmessa dai bracci di sospensione.

- Freni servoassistiti, a disco sulle 4 ruote.

- Sospensioni a molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, con barra antirollio ANT e POST.

- Serbatoio del carburante in polietilene.

MECHANISCH GEDEELTE

- V6 motor, cilinderblok en cilinderkop van aluminium-legering. 1 bovenliggende nokkenas per cilinder, elektronische ontsteking en 2 carburateurs.

- Diafragma koppeling, koppelingsplaat met verende naaf en automatische bijstelling. Hydraulische bediening van het druklager.

- Nieuwe 4-versnellingsbak met achteruit ; vloerschakeling (pookje) .

- Aandrijving naar de achterwielen door een aandrijfas in lengterichting en twee aandrijfassen tussen achterbrug en achterwielen.

- Tandheugelstuurinrichting met hydraulische stuurbekrachtiging.

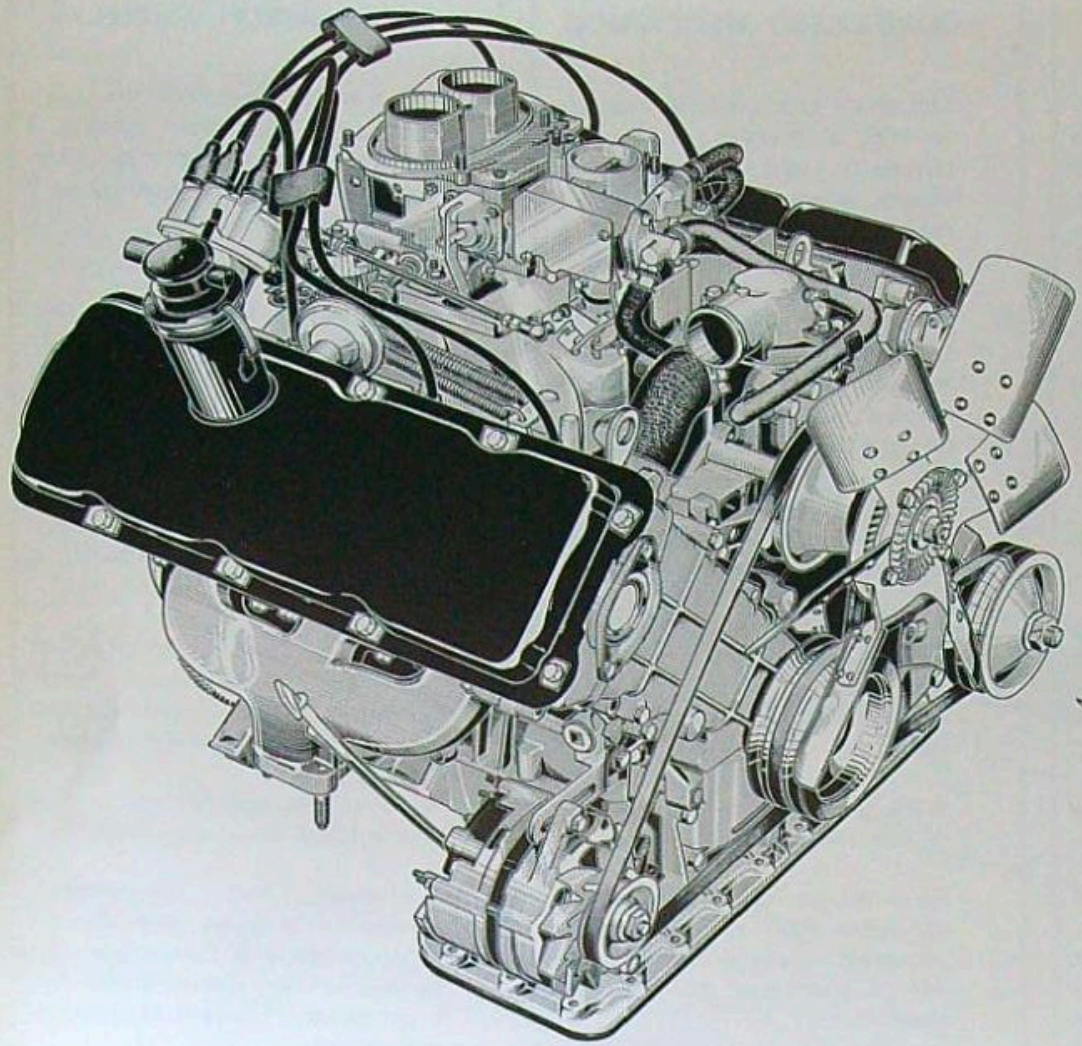
- Achtertrein met onafhankelijk geveerde wielen, afgeveerde hypoïd achterbrug. De krachten van de aangedreven wielen worden via « getrokken wieldraagarmen» overgebracht.

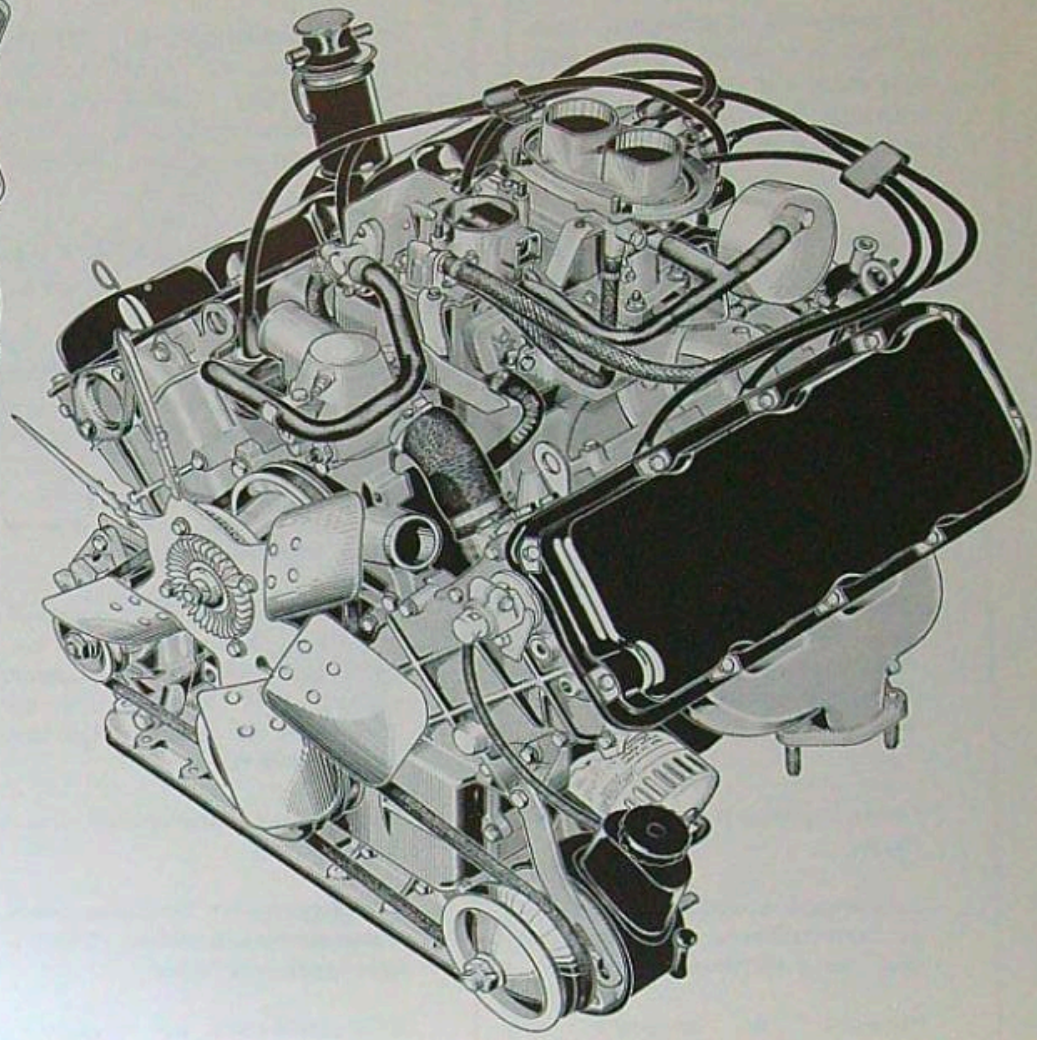
- Rembekrachtiging, schijfremmen op de 4 wielen.

- Vering met schroefveren en telescoopschokbrekers met stabilisatorstangen voor en achter.

- Benzinetank van polyethyleen.

PRO CONCEPT





MOTEUR

Moteur type ZM, à carburateur, 6 cylindres en V à 90° développant une puissance de 136 ch DIN (150 ch SAE) à 5750 tr/mn et un couple de 21,1 m.kg DIN (22,5 kg SAE) à 3500 tr/mn.

- cylindrée 2664 cm3
- alésage 88 mm, course 73 mm
- rapport volumétrique 8,65/1.

Alimentation par un carburateur simple corps Solex 34 TBIA et un carburateur double corps commandé par dépression Solex 35 CEEI.

Filtre a air avec dispositif automatique de réchauffage de l'air d'admission.

Pompe à essence mécanique à membrane, avec retour au réservoir.

Allumage électronique Schlumberger Altronic.

Entrainement par courroies de l'alternateur, de la pompe d'assistance de direction et de la pompe à eau.

MOTOR

Vergasermotor Typ ZM, 6 Zylinder in V-Anordnung 90°, entwickelt eine Leistung von 136 PS DIN (150 PS SAE) bei 5750 U/min und ein Drehmoment von 21,1 mkg DIN (22,5 mkg SAE) bei 3500 U/min.

- Hubraum 2664 cm3
- Bohrung 88 mm, Hub 73 mm
- Verdichtungsverhältnis 8,65/1

Kraftstoffversorgung durch einen Einstufenvergaser Solex 34 TBIA und einen unterdruckbetätigten Zweistufenvergaser Solex 35 CEEI

Luftfilter mit automatischer Ansaugluftvorwärmanlage.

Mechanische Benzinmembranpumpe mit Rücklaufleitung zum Tank.

Elektronische Zündung Schlumberger Altronic.

Keilriemenantrieb : der Drehstromlichtmaschine, der Pumpe der Servolenkung und der Wasserpumpe.

MOTORE

Motore tipo ZM, a carburatore, 6 cilindri a V di 90°. Sviluppa una potenza di 136 CV DIN (150 CV SAE) a 5750 giri/min e una coppia di 21,1 m.kg DIN (22,5 m.kg SAE) a 3500 giri/min.

- cilindrata 2664 cm3
- alesaggio 88 mm, corsa 73 mm
- rapporto volumetrico 8,65/1

Alimentazione assicurata da un carburatore monocorpo SOLEX 34 TBIA e da un carburatore doppio corpo SOLEX 35 CEEI comandato per depressione.

Filtro dell'aria con dispositivo automatico di riscaldamento dell'aria aspirata.

Pompa della benzina meccanica a membrana con ritorno al serbatoio

Accensione elettronica Schlumberger Altronic

Alternatore, pompa del servosterzo e pompa dell'acqua azionati mediante cinghie trapezoidali.

MOTOR

Motor type ZM met carburateur, V6 met cilinders onder een hoek van 90°, vermogen 136 DIN pk (150 SAE pk) bij 5750 omw/min. en een koppel van 21,1 mkg DIN (22,5 mkg SAE) bij 3500 omw/min.

- cilinderinhould 2664 cm3
- boring 88 mm, slag 73 mm
- compressieverhouding 8,65/1

Carburatie door een enkelvoudige carburateur Solex 34 TBIA en een vacuüm gestuurde dubbele registercarburateur Solex 35 CEEI.

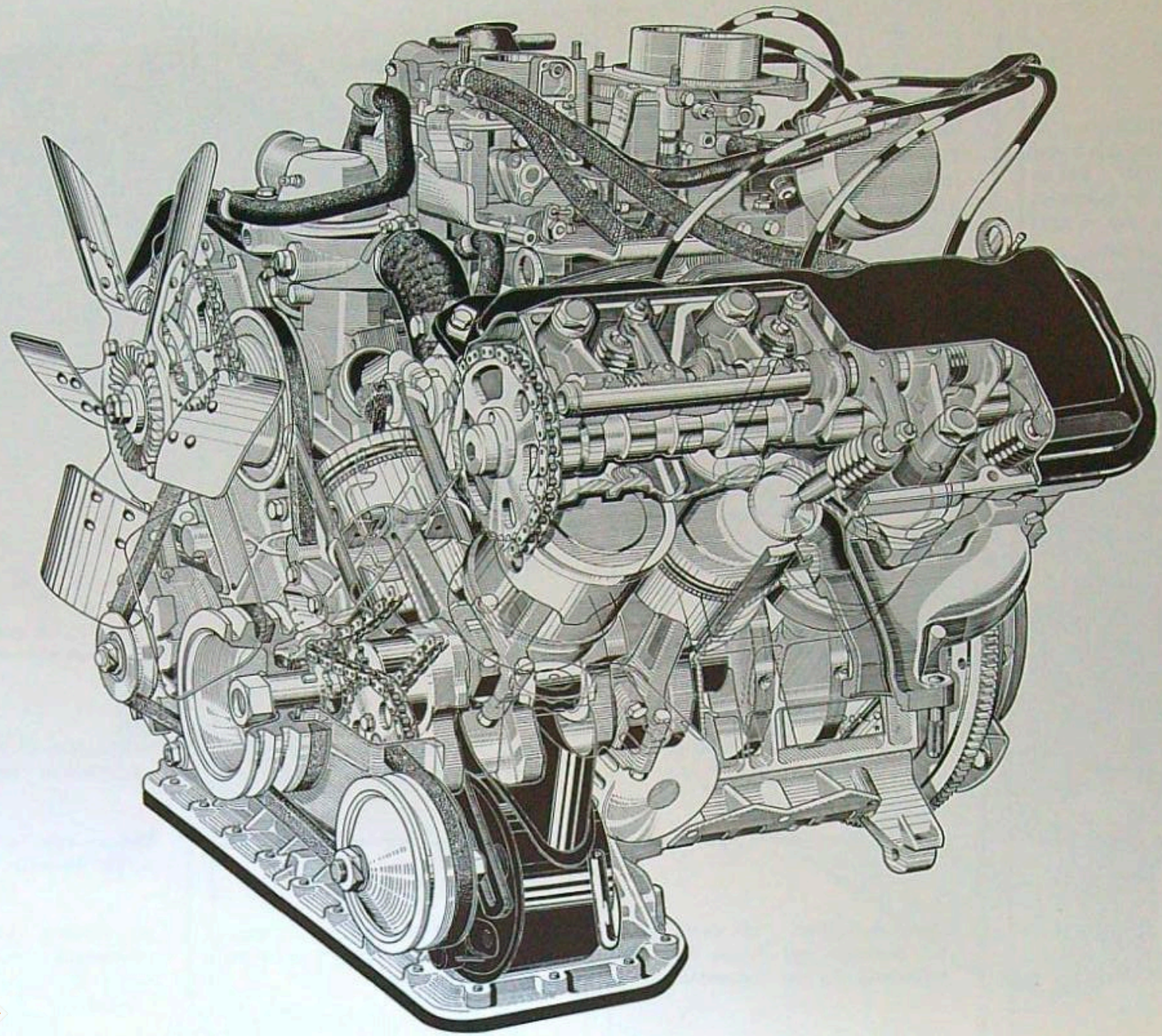
Luchtfilter met automatische inlaatluchtvoorverwarming.

Membraan benzinepomp met retourleiding naar de benzinetank.

Elektronische ontsteking «Schlumberger Altronic»

Aandrijving door aandrijfriemen (V-riemen) : de wisselstroomgenerator, de pomp voor de stuurbekrachtiging en de waterpomp.

PRO CONCEPT



MOTEUR

Le moteur ZM comporte notamment :

- Un vilebrequin avec contrepoids incorporés, à 4 paliers et 3 manetons décalés de 120° ; chaque maneton est commun à deux bielles.

- Des coussinets de bielles et de vilebrequin bimétal avec couche de frottement aluminium - étain.

- Un bloc-cylindres en alliage d'aluminium.

- Des chemises amovibles en fonte spéciale centrifugée, montées comprimées et dites «humides»

- Des pistons en alliage léger équipés de deux segments d'étanchéité et d'un segment racleur «Perfect circle»

- Des bielles en acier forgé, reliées au piston par un axe monté serré dans l'alésage du pied de bielle.

Conforme aux normes antipollution européennes, il comprend à cet effet :

- un dispositif de réaspiration des gaz du carter

- des caractéristiques de distribution ainsi que des réglages d'allumage et de carburation appropriés.

MOTOR

Der Motor ZM umfasst insbesondere:

- Eine Kurbelwelle mit integrierten Gegengewichten, 4 Lagerzapfen und 3 um 120° versetzte Kurbelzapfen; jeder Kurbelzapfen nimmt zwei Pleuel auf.

- Pleuel- und Kurbelwellenlagerschalen aus Bimetall mit Aluminium-Zinn-Reibbelag

- Einen Zylinderblock aus Aluminiumlegierung

- Komprimierte, nasse, auswechselbare Zylinderlaufbüchsen aus Spezialschleuderguss.

- Kolben aus Leichtmetallegierung mit zwei Kolbendichtringen und einem Ölabstreifring «Perfect-Circle»

- Pleuel aus Schmiedestahl, die über einen in die Bohrung im Pleuelkopf gepressten Bolzen mit dem Kolben verbunden sind.

- Er entspricht den europäischen Abgasentgiftungsbestimmungen und weist zu diesem Zweck auf :

  - eine Vorrichtung zur Kurbelgehäuseentlüftung

  - besondere Steuerungsmerkmale sowie entsprechende Zündungs- und Vergasereinstellungen.

MOTORE

Il motore ZM comprende particolarmente :

- Un albero motore con contrappesi incorporati comprendente 4 perni di banco e 3 perni di biella sfalsati di 120° ; ogni perno di biella è comune a due bielle

- Dei cuscinetti di biella e di banco bimetallo con strato antifrizione in alluminio-stagno

- Un blocco cilindri in lega d'alluminio

- Delle camicie in ghisa speciale centrifugata montate compresse, di tipo umido e amovibili

- Dei pistoni in lega leggera dotati di due segmenti di tenuta e di un segmento raschiaolio «Perfect circle»

- Delle bielle in acciaio forgiato collegate al pistone mediante uno spinotto montato forzato nell'occhio di biella

Conformemente alle norme antinquinamento europee, esso comprende a questo scopo :

- un dispositivo di ricircolazione dei gas del carter

- delle caratteristiche di distribuzione come pure delle regolazioni d'accensione appropriate

MOTOR

De ZM-motor is samengesteld uit :

- Een krukas met aangesmede contragewichten, 4 hoofdlagers en 3 kruktappen, elk onder 120° ; op elke kruktap zijn twee drijfstangen gemonteerd.

- Drijfstang- en hoofdlagerschalen voorzien van een deklaagje aluminium-tin-legering.

- Een cilinderblok van aluminium-legering

- Gietijzeren centrifugaal gegoten «natte, met de hand uitneembare» cilinderbussen

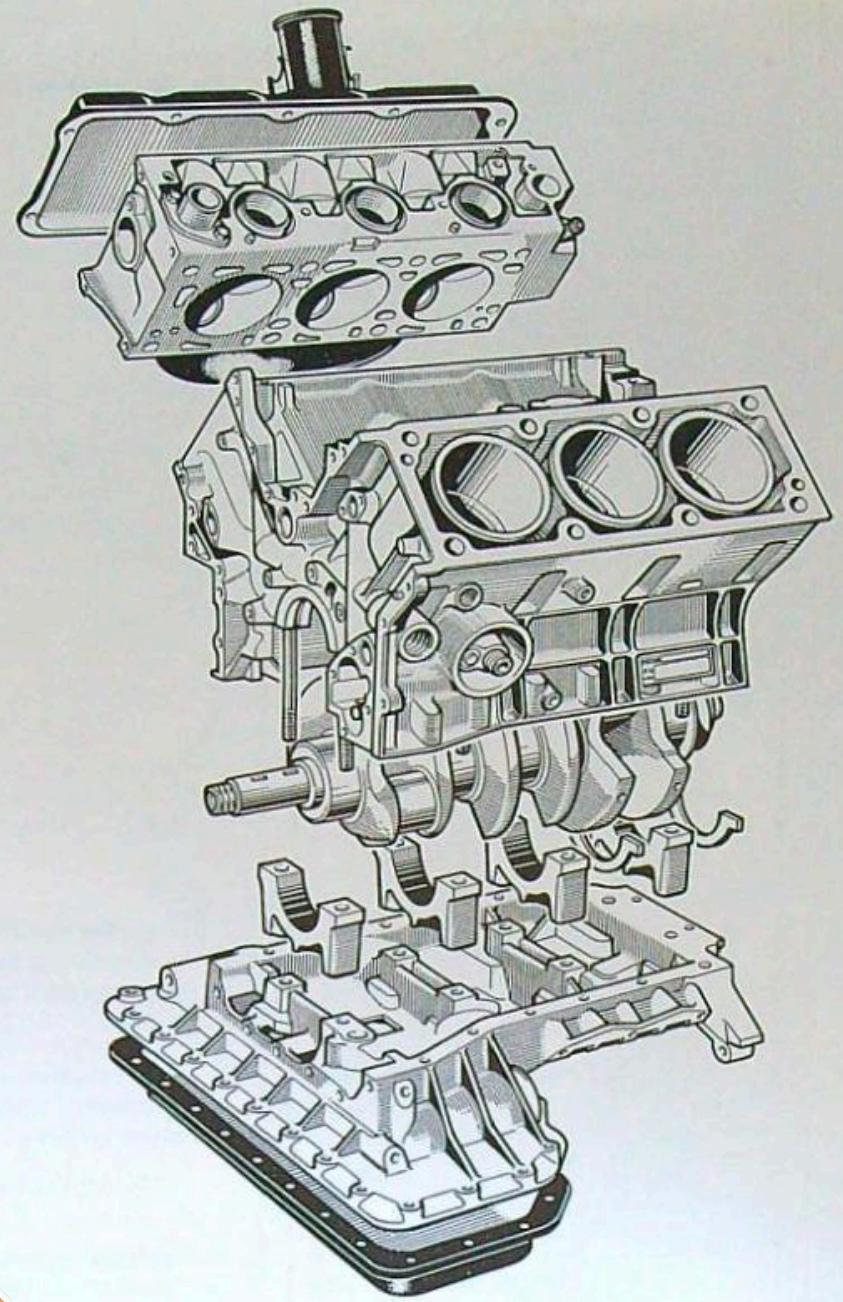
- Zuigers van aluminium-legering, voorzien van twee compressieveren en een «perfect circle» olieschraapveer.

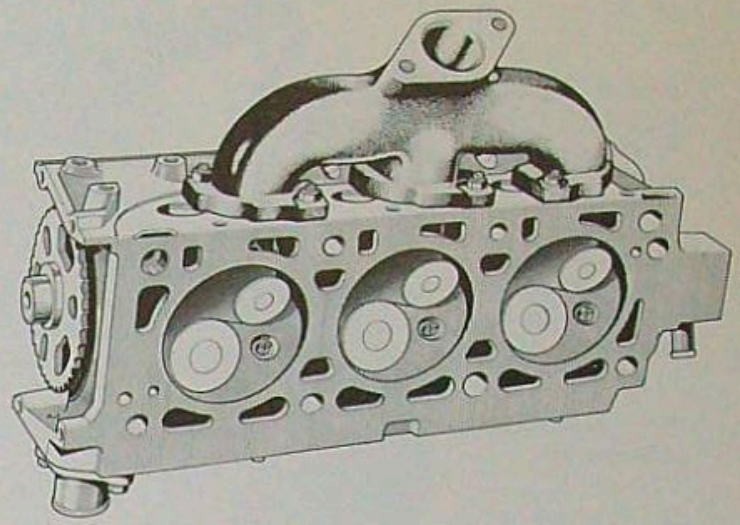
- Smeedstalen drijfstangen, die aan de zuigers zijn bevestigd door in de drijfstangen geperste zuigerpennen.

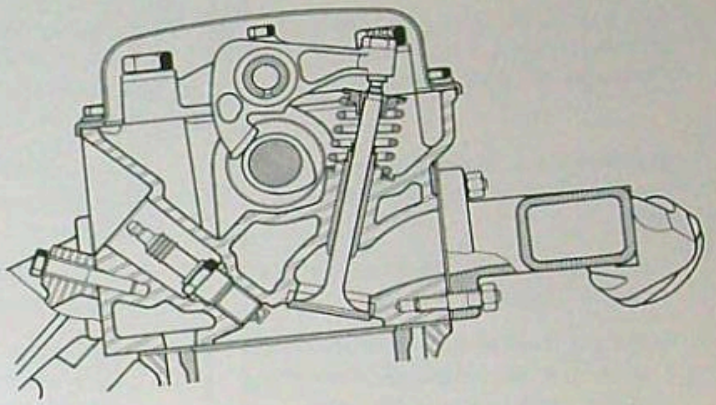
In overeenstemming met de Europese luchtverontreinigingseisen is bovendien toegepast :

- een carterontluchtingsinstallatie

- een aangepaste distributie-, ontsteking- en carburatie- afstelling.







MOTEUR

Vilebrequin en fonte spéciale dont les 4 paliers et les manetons sont trempés par induction.

Son jeu longitudinal est limité par 4 demi flasques bimétal (acier et bronze) placés sur le palier AR.

- Carter inférieur en aluminium avec chapeaux de paliers intégrés.

- Culasses en alliage d'aluminium avec chambres de combustion bi-sphériques.

Chaque culasse comporte un arbre à cames en tête commandant les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs.

Les soupapes maintenues par un clavetage de sécurité TEVES ont des diamètres de tête de 44 mm pour l'admission et de 37 mm pour l'échappement.

- Bougies à siège conique de 16 mm sur plats permettant de réduire le diamètre des puits de bougies et d'assurer un meilleur échange thermique entre bougies et culasse.

MOTOR

Kurbelwelle aus Spezialguss, deren 4 Lagerzapfen und Kurbelzapfen induktionsgehärtet sind.

Ihr Längsspiel wird durch 4 am hinteren Lager eingebaute Anlaufscheibenhälften aus Bimetall (Stahl und Bronze) begrenzt.

- Kurbelgehäuse aus Aluminium mit integrierten Lagerdeckeln

- Zylinderköpfe aus Aluminiumlegierung mit doppeltkugelförmigen Verbrennungskammern

Jeder Zylinderkopf weist eine obenliegende Nockenwelle auf, die die Ventile über Kipphebel steuert.

Die Ventile werden mittels einer Sicherheitskeilverbindung TEVES gehalten und der Durchmesser der Ventilteller beträgt 44 mm bei den Einlassventilen und 37 mm bei den Auslassventilen.

- Zündkerzen mit kegelförmigem Sitz und 16 mm Schlüsselweite gestatten eine Verringerung des Kerzenschachtdurchmessers und einen besseren Wärmeaustausch zwischen Zunderkerzen und Zylinderkopf.

MOTORE

Albero motore in ghisa speciale i cui 4 perni di banco e i 3 perni di biella sono temperati per induzione.

Il suo gioco assiale è limitato da 4 semianelli di spallamento bimetallo (acciaio e bronzo) posti sul supporto POST

- Carter inferiore in alluminio con cappelli dei supporti incorporati.

- Testate in lega d'alluminio con camere di combustione bisferiche.

Ogni testata comprende un albero a camme che comanda le valvole tramite i bilancieri

Le valvole, fissate da un'inchiavettatura di sicurezza TEVES, hanno un diametro del fungo di 44 mm per l'aspirazione e di 37 mm per lo scarico.

- Candele a sede conica con esagono da 16 mm che permette di ridurre il diametro dei pozzetti delle candele e di assicurare un miglior scambio termico tra candele e testata

MOTOR

Krukas van special gietstaal, waarvan de 4 hoofdtappen en de drijfstangen zijn gehard door een speciale warmtebehandeling.

De axiale speling word beperkt door 4 halve bimetalen stelringen (staal en brons) bij het achterste hoofdlager.

- Het aluminium ondercarter vormt één geheel met de hoofdlagerkappen.

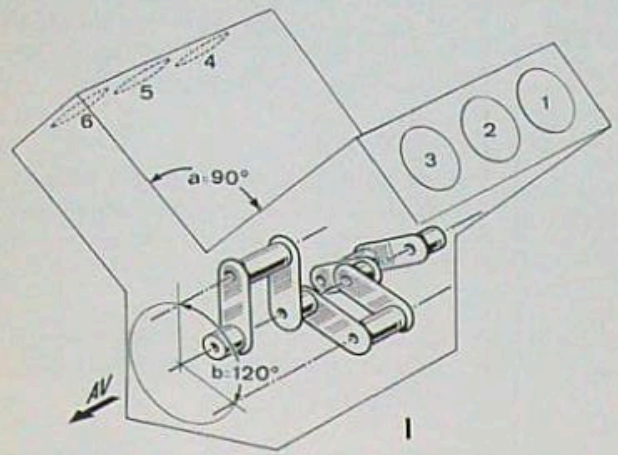
- Cilinderkoppen van aluminium-legering met dubbele bolvormige verbrandingskamers.

Elke cilinderkop is voorzien van een bovenliggende nokkenas, die via tuimelaars de kleppen bedient.

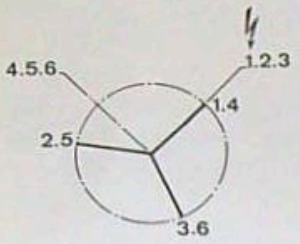
De kleppen, die op hun plaats worden gehouden door TEVES klepspieen, hebben een diameter van 44 mm voor de inlaatkep en 37 mm voor de uitlaatklep.

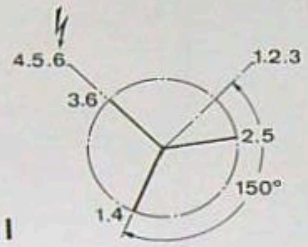
- Door toepassing van bougies met conisch zetelvlak van 16 mm is het mogelijk de bougieschacht te verkleinen en wordt een betere warmtewisseling tussen de bougies en de cilinderkop verzekerd.

PRO CONCEPT

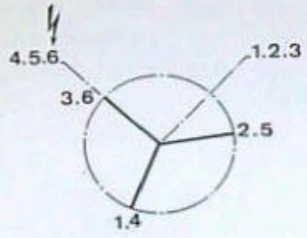

6
5
4
3
2
1
a:90°
b:120°
AV

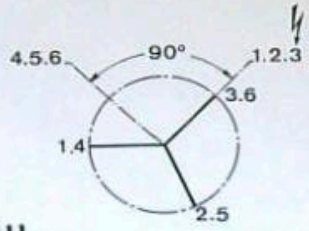
I


4.5.6
1.2.3
1.4
2.5
3.6

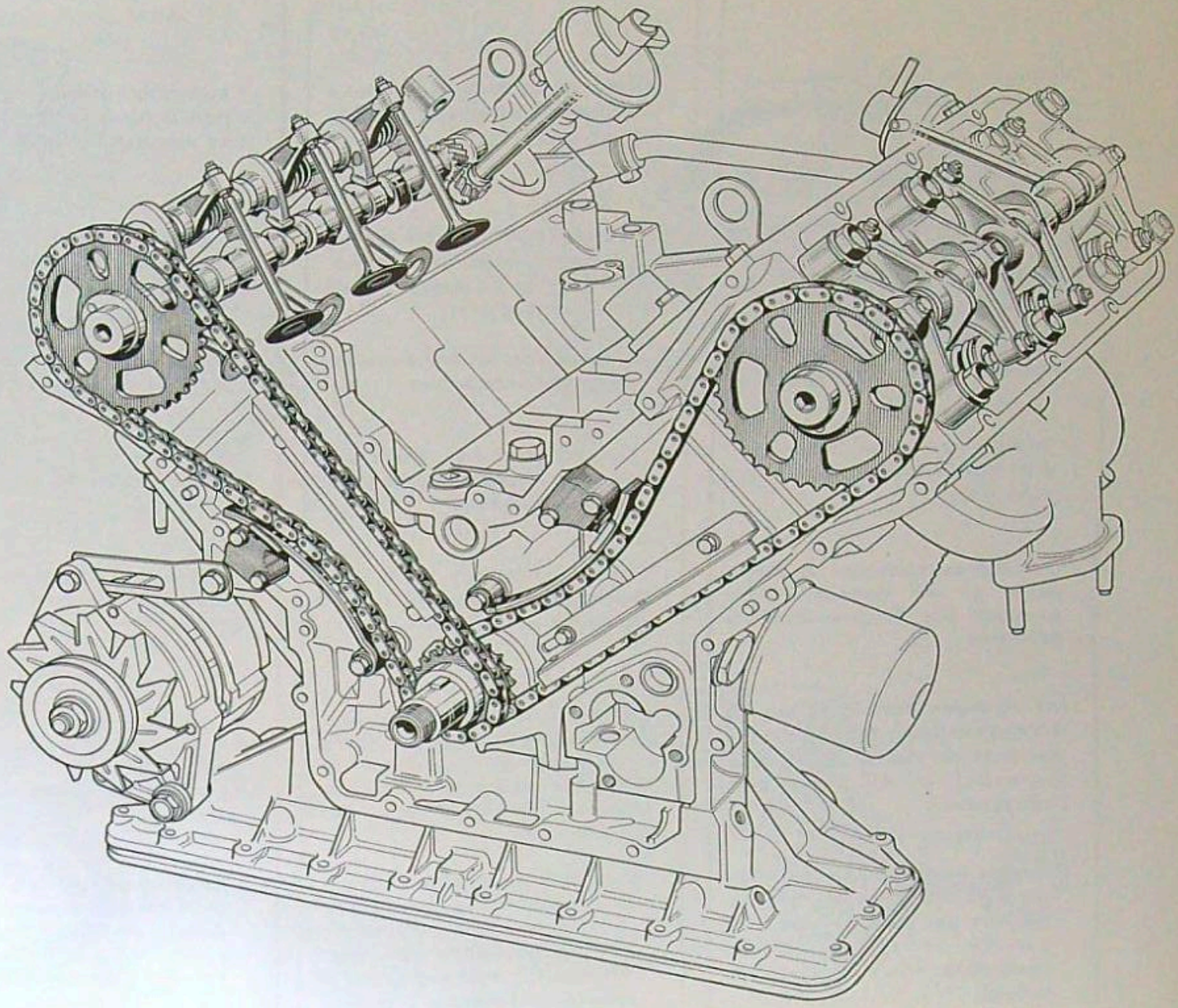

4.5.6
1.2.3
3.6
2.5
150°
1.4

II


4.5.6
1.2.3
3.6
2.5
1.4


4.5.6
90°
1.2.3
3.6
1.4
2.5

III



MOTEUR

- Commande de distribution assurée par chaînes. La tension de chaque chaîne est réglée par un tendeur hydraulique agissant sous l'action combinée d'un ressort et de la pression d'huile moteur.

- Entraînement du distributeur par l'arbre à cames côté droit.

- L'arbre à cames gauche comporte l'excentrique de commande de la pompe à essence et le pignon d'arbre à cames déterminant la séquence d'allumage.

Ordre d'allumage

1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Schéma I

En fonction de la construction du moteur:V à 90° (a) et manetons du vilebrequin décalés de 120° (b) , le décalage angulaire entre deux allumages est respectivement :

Schéma II

- Cylindre 1 / cylindre 6 : 150°

Schéma III

- Cylindre 6 / cylindre 3 : 90°

De même :

- Cylindre 3 / cylindre 5 : 150°
- Cylindre 5 / cylindre 2 : 90°
- Cylindre 2 / cylindre 4 : 150°
- Cylindre 4 / cylindre 1 : 90°

MOTOR

- Kettensteuerung. Die Spannung einer jeden Kette wird durch einen hydraulischen Kettenspanner eingestellt, der unter gleichzeitiger Wirkung einer Feder und des Motoröldrucks steht.

- Antrieb des Zündverteilers durch die rechtsseitige Nockenwelle

- Auf der linksseitigen Nockenwelle befindet sich der Betätigungsexzenter der Benzinpumpe und das den Zündablauf bestimmende Nockenwellenrad.

Zündfolge

1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Schema I

- Entsprechend der Bauweise des Motors : V-förmige 90°-Anordnung (a) und um 120° versetzte Kurbelzapfen (b) beträgt die Winkelverschiebung zwischen zwei Zündungen :

Schema II

- Zylinder 1 / Zylinder 6 : 150°

Schema III

- Zylinder 6 / Zylinder 3 : 90°

Weiterhin :

- Zylinder 3 / Zylinder 5 : 150°
- Zylinder 5 / Zylinder 2 : 90°
- Zylinder 2 / Zylinder 4 : 150°
- Zylinder 4 / Zylinder 1 : 90°

MOTORE

- Distribuzione comandata mediante catene. La tensione di ogni catena viene regolata da un tenditore idraulico che agisce sotto l'azione combinata di una molla e della pressione dell'olio motore

- Distributore azionato dall'albero a camme destro

- L'albero a camme sinistro comprende l'eccentrico di comando della pompa della benzina e il pignone dell'albero a camme che determina la sequenza d'accensione

Ordine d'accensione

1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Schéma I

- Date le caratteristiche di costruzione del motore, V di 90° (a) e perni di biella dell'albero motore sfalsati di 120° (b) , lo sfalsamento angolare tra due accensioni è rispettivamente :

Schema II

- Cilindro 1 / Cilindro 6 : 150°

Schema III

- Cilindro 6 / Cilindro 3 : 90°

e :

- Cilindro 3 / Cilindro 5 : 150°
- Cilindro 5 / Cilindro 2 : 90°
- Cilindro 2 / Cilindro 4 : 150°
- Cilindro 4 / Cilindro 1 : 90°

MOTOR

- De aandrijving van de distributie geschiedt door kettingen. Elke distributieketting wordt automatisch bijgesteld door een hydraulische kettingspanner, die functioneert door middel van een veer en de oliedruk van de motor.

- De speciale verdeler wordt door de rechter nokkenas aangedreven.

- De aandrijfnok van de benzinepomp bevindt zich op de linker nokkenas en het nokkenastandwiel bepaalt de opeenvolging van de ontsteking.

Ontstekingsvolgorde

1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Schema I

- Door de constructie van de motor: V onder 90° (a) en de plaatsing van de kruktappen onder 120° (b) , is de hoekverdraaiing tussen twee ontstekingen respectievelijk gelijk aan :

Schema II

- Cilinder 1 / Cilinder 6 : 150°

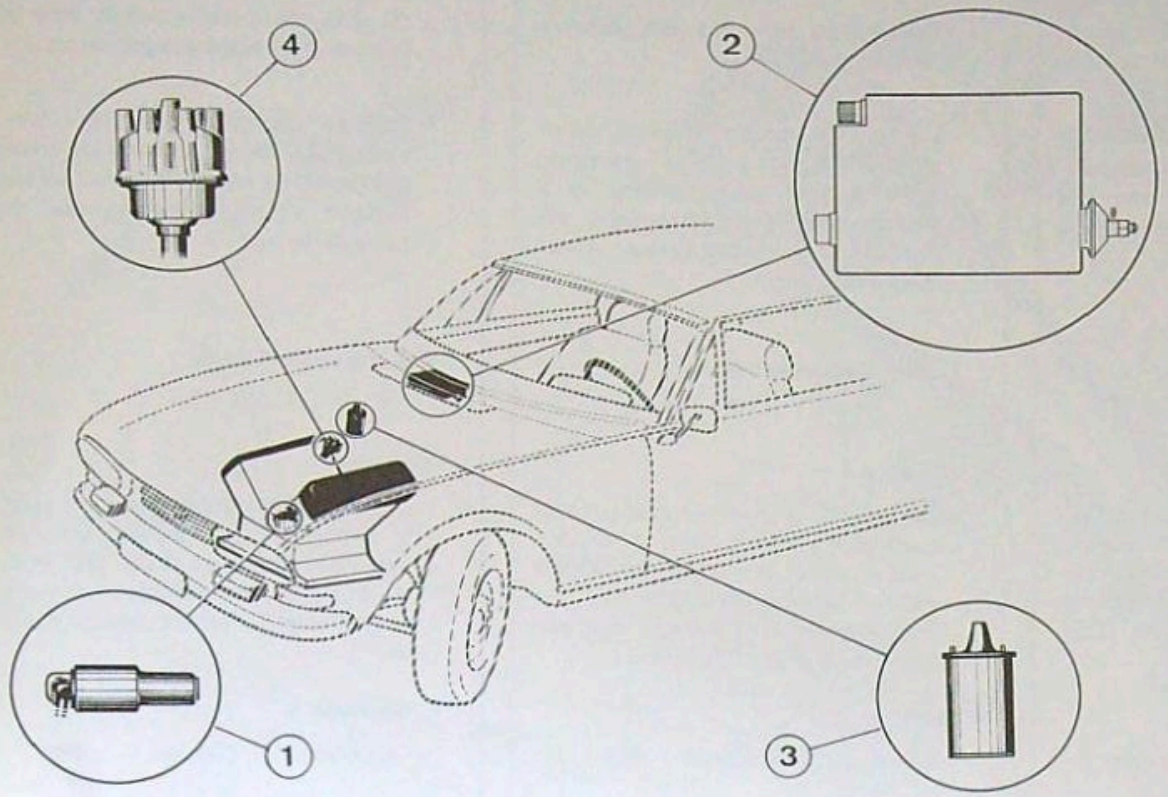
Schema III

Cilinder 6 / Cilinder 3 : 90°

Vervolgens

- Cilinder 3 / Cilinder 5 : 150°
- Cilinder 5 / Cilinder 2 : 90°
- Cilinder 2 / Cilinder 4 : 150°
- Cilinder 4 / Cilinder 1 : 90°

PRO CONCEPT

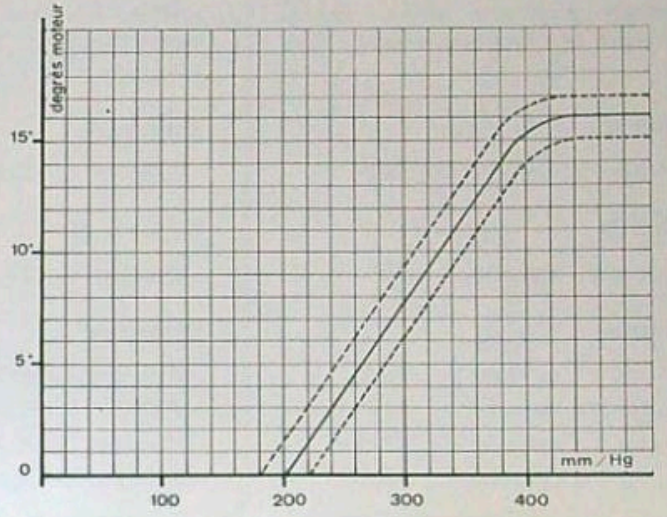


COURBES D'AVANCE M80
VORZÜNDUNGSKURVEN M80
CURVE D'ANTICIPO M80
VERVROEGINGSKROMMEN M80

- fonction régime moteur
- Abhängigkeit von Motordrehzahl
- funzione regime motore
- afhankelijk van het motortoerental



- fonction dépression
- Abhängigkeit Unterdruck
- funzione depressione
- afhankelijk van het vacuum



ALLUMAGE

Par dispositif électronique Schlumberger Altronic comprenant :

- un capteur de proximité (1)
- un boîtier électronique (2) composé d'un calculateur d'avance commandant un transistor de sortie. Ce boîtier est équipé d'un correcteur d'avance à dépression qui apporte au calculateur des éléments de correction en fonction de la charge du moteur.
- une bobine (3) avec 2 résistances extérieures montées en série dans le circuit primaire.
- un distributeur haute tension (4)

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Le pignon d'arbre à cames comporte des lumières réparties angulairement suivant la séquence d'allumage. Le passage des parties métalliques devant le capteur engendre deux tensions :

- une tension continue dont la valeur décroît avec la vitesse de rotation du moteur
- une tension en dents de scie proportionnelle à la vitesse de rotation du moteur.

Ces deux tensions sont transmises au calculateur d'avance qui détermine le signal d'allumage de chaque cylindre avec une avance variant suivant le régime du moteur.

Le transistor de sortie dont le rôle est identique à celui des rupteurs d'un allumeur classique, coupe le courant dans le circuit primaire de la bobine, lorsqu'il est bloqué par le signal du calculateur. Cette coupure engendre le courant haute tension.

ZÜNDUNG

Durch elektronische Anlage Schlumberger Altronic mit :

- einem Impulsgeber (1)
- einem elektronischen Schaltgerät (2), das von einer den Ausgangstransistor steuernden Vorzündungsrechenstufe gebildet wird. Dieses Schaltgerät ist mit einem Unterdruckversteller, der der Rechenstufe die Werte zur Zündverstellung in Abhängigkeit von der Motorlast liefert, ausgerüstet.
- einer Zündspule (3) mit 2 in Reihe in den Primärstromkreis geschalteten Aussenwiderständen,
- einem Hochspannungszündverteiler (4)

FUNKTIONSPRINZIP

Das Nockenwellenrad weist Schlitze auf, die winkelmässig entsprechend dem Zündablauf verteilt sind. Durch das Vorbeigleiten der Metallpartien vor dem Impulsgeber werden zwei Spannungen erzeugt :

- eine Gleichspannung, deren Wert mit der Drehgeschwindigkeit des Motors abnimmt
- eine zur Drehgeschwindigkeit des Motors proportionale Sägezahnspannung.

Diese beiden Spannungen werden an die Vorzündungsrechenstufe abgegeben, die für jeden Zylinder das Zündsignal mit einem sich je nach Motordrehzahl ändernden Vorzündungswert bestimmt.

Der Ausgangstransistor hat die gleiche Funktion wie die Unterbrecher eines herkömmlichen Zündverteilers, d.h. er unterbricht den Stromfluss im Primärkreis der Zündspule, wenn er durch das Signal der Rechenstufe blockiert ist. Durch diese Stromunterbrechung wird der Hochspannungsstrom erzeugt.

ACCENSIONE

Mediante un dispositivo elettronico Schlumberger Altronic comprendente

- un trasmettitore d'impulsi (1)
- un cofanetto elettronico (2) composto di un calcolatore di anticipo che comanda un transistore d'uscita. Questo cofanetto è equipaggiato di un correttore di anticipo a depressione che apporta al calcolatore gli elementi di correzione richiesti dal carico del motore
- una bobina (3) con 2 resistenze esterne montate in serie nel circuito primario
- un distributore alta tensione (4)

PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO

Il pignone dell'albero a camme è provvisto di luci ripartite angolarmente secondo la sequenza d'accensione. Il passaggio delle parti metalliche di fronte al trasmettitore genera due tensioni :

- una tensione continua il cui valore decresce con la velocità di rotazione del motore
- una tensione a dente di sega proporzionale alla velocità di rotazione del motore

Queste due tensioni vengono trasmesse al calcolatore di anticipo il quale determina il segnale d'accensione di ogni cilindro con un anticipo che varia secondo il regime del motore

Il transistore di uscita, che ha un ruolo identico a quello dei ruttori in uno spinterogeno classico, interrompe la corrente nel circuito primario della bobina all'istante in cui esso viene bloccato dal segnale del calcolatore. Questa interruzione genera corrente ad alta tensione.

ONTSTEKING

Het elektronische system «Schlumberger Altronic» omvat :

- een impulsgever (1)
- een elektronische eenheid (2), bestaande uit een vervroegingsprogrammeur, waardoor een uitgangstransistor word gestuurd. Deze eenheid is uitgerust met een vacuüm vervroegingsregelaar, waardoor een programmeur afhankelijk van de motorbelasting wordt gestuurd.
- een bobine (3) met twee uitwendige weerstanden, die in serie zijn geschakeld met het primaire circuit.
- een hoogspanningsverdeler (4)

WERKINGSPRINCIPE

Het nokkenastandwiel is voorzien van gelijkmatig over de omtrek verdeelde openingen, al naar gelang de opeenvolging van de ontsteking. Tijdens het passeren van metalen plaatjes worden door de impulsgever twee spanningen opgewekt :

- een gelijkspanning, waarvan de waarde afneemt bij toename van het motortoerental
- een zaagtandspanning, evenredig met het motortoerental.

Deze twee spanningen worden naar de vervroegingsprogrammeur gevoerd, die de ontstekingsimpuls voor elke cilinder bepaalt met een vevroeging die afhankelijk is van het motortoerental.

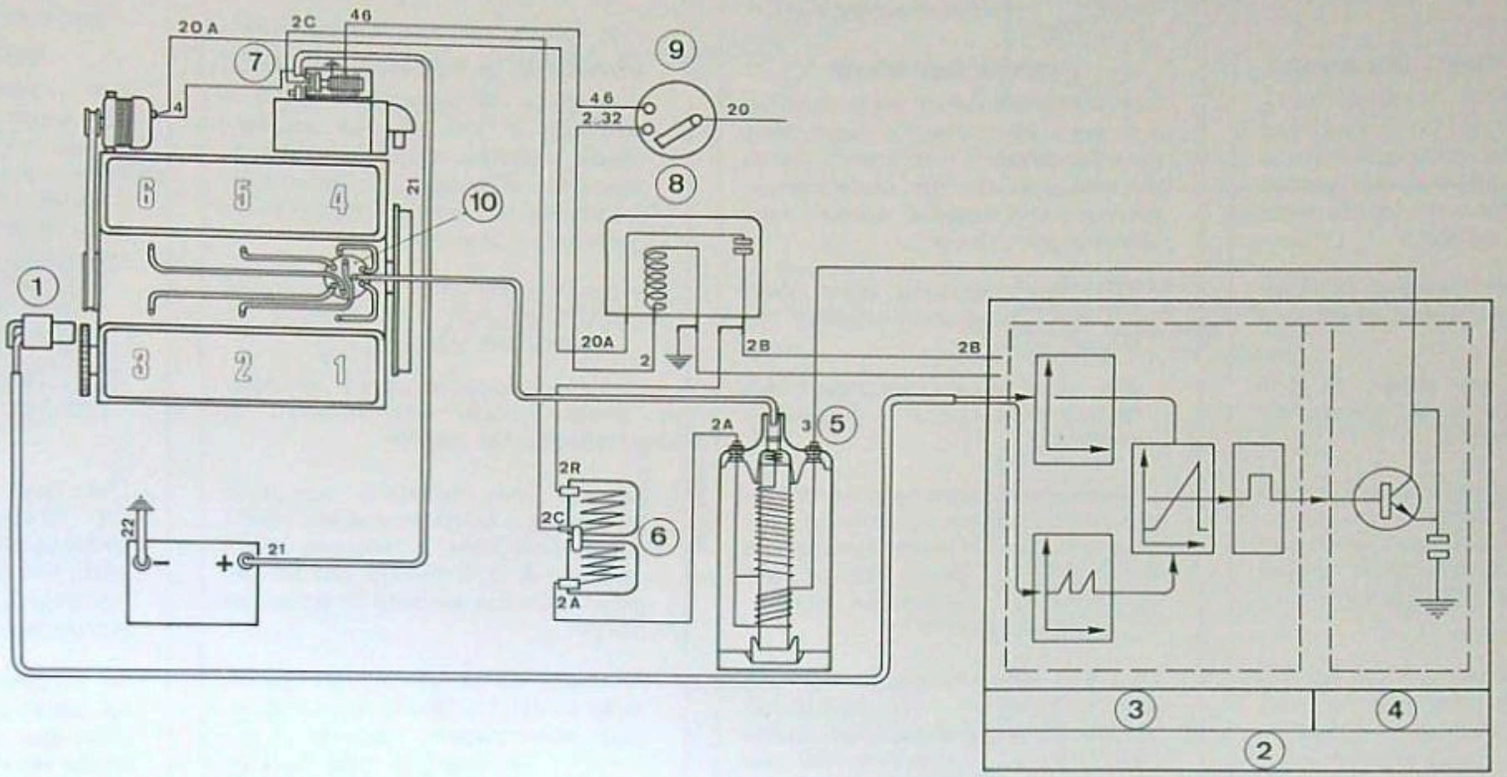
De uitgangstransistor, die dezelfde rol speelt als onderbrekers van een klassieke stroomverdeler, onderbreekt de stroom in het primaire circuit van de bobine; als deze onderbroken wordt door de impuls van de programmeur. Deze onderbreker wekt de hoogspanningsstroom op.

1 - Capteur
2 - Boîtier électronique
3 - Calculateur
4 - Circuit de commande
5 - Bobine
6 - Résistances
7 - Solénoïde démarreur
8 - Relais bobine
Alimentation du boîtier électronique
9 - Interrupteur Antivol-démarreur
10 - Distributeur haute tension

1 - Impulsgeber
2 - Elektronisches Schaltgerät
3 - Rechenstufe
4 - Steuerstromkreis
5 - Zündspule
6 - Widerstände
7 - Magnetschalter Anlasser
8 - Relais - Spule
Stromversorgung elektronisches Schaltgerät
9 - Schalter Lenk-Zünd - Anlassschloss
10 - Hochspannungsverteiler

1 - Trasmettitore d'impulsi
2 - Cofanetto elettronico
3 - Calcolatore
4 - Circuito di commando
5 - Bobina
6 - Resistenze
7 - Solenoide motorino d'avviamento
8 - Relè-bobina
Alimentazione cofanetto elettronico
9 - Contattore dell'avviamento - antifurto
10 - Distributore alta tensione

1 - Impulsgever
2 - Elektronische eenheid
3 - Programmeur
4 - Bedieningscircuit
5 - Bobine
6 - Weerstanden
7 - Startmotor relais
8 - Bobine relais
Voeding van elektromische eenheid
9 - Contactslot
10 - Hoge spanningsverdeler



ALLUMAGE

Le remplacement des rupteurs mécaniques par un transistor, a permis l'utilisation d'une bobine d'allumage de conception particulière, dont la résistance du circuit primaire (0,46 Ohm) détermine une intensité relativement élevée (plus de 5 A).

Cette caractéristique, donne à la bobine un temps de remplissage très court et par conséquent lui permet d'assurer une tension secondaire élevée, même aux régimes maxi du moteur.

Pour éviter tout échauffement excessif, surtout aux bas régimes, deux résistances de 0,65 Ohm chacune, sont montées en série dans le circuit primaire. Ces résistances additionnelles sont thermoregulatrices :

- à froid la résistance est à sa valeur minimale :
  . la tension secondaire est élévée
- au ralenti prolongé, la résistance s'échauffe, sa valeur augmente et le courant primaire diminue :
  . l'intensité est limitée
- à haut régime, par suite du temps de fermeture très court du circuit primaire, l'échauffement de la résistance est limité :
  . l'intensité reste élevée.

Lorsque le démarreur est sollicité, la bobine d'allumage est alimentée par l'intermédiaire d'une borne, placée à l'extrémité du solénoïde du démarreur et reliée à une seule résistance.

Ce branchement, permet de mettre hors circuit une des résistances, pour compenser la chute de tension consécutive au fonctionnement du démarreur et d'obtenir ainsi un démarrage dans les meilleures conditions, même par temps très froid.

ZÜNDUNG

Der Ersatz der mechanischen Unterbrecher durch einen Transistor hat die Verwendung einer Zündspule besonderer Konzeption gestattet, deren Primärkreiswiderstand (0,46 Ohm) eine verhältnismässig hohe Stromstärke bewirkt (mehr als 5 A).

Diese Besonderheit verleiht der Spule eine sehr kurze Aufladezeit und gewährleistet demzufolge eine hohe Sekundärspannung selbst bei Höchstdrehzahlen des Motors.

Um jegliche übermässige Erwärmung insbesondere bei niedrigen Drehzahlen zu vermeiden, wurden zwei Widerstände von jeweils 0,65 Ohm, in Reihe in den Primärkreis geschaltet. Der Wert dieser Vorschaltwidertände verändert sich mit ihrer Temperatur :

- in kaltem Zustand hat der Widerstand seinen Tiefstwert :
  . die Sekundärspannung ist hoch;
- bei längerem Leerlauf erwärmt sich der Widerstand, sein Wert steigt und der Primärstrom verringert sich :
  . die Stromstärke wird begrenzt;
- bei hohen Drehzahlen wird die Erwärmung des Widerstands infolge der sehr kurzen Schliesszeit des Primärkreises begrenzt :
  . die Stromstärke bleibt stark.

Bei Betätigung des Anlassers wird die Zündspule über eine aussen am Magnetschalter des Anlassers befindliche Klemme, die nur mit einem Widerstand verbunden ist, versorgt.

Diese Schaltung gestattet das Ausschalten eines der Widerstände, um den durch den Betrieb des Anlassers bedingten Spannungsabfall auszugleichen, und somit ein Anlassen des Motors unter günstigsten Bedingungen selbst bei kaltem Wetter.

ACCENSIONE

La sostituzione dei ruttori meccanici con un transistore ha permesso l'utilizzazione di una bobina d'accensione di concezione particolare dove la resistenza del circuito primario (0,46 Ohm) determina una intensità relativamente elevata (più di 5 A)

Questa caratteristica permette alla bobina di avere un tempo di riempimento molto breve e percio' di assicurare una tensione secondaria elevata anche ai massimi regimi del motore

Onde evitare qualsiasi riscaldamento eccessivo, sopratutto ai bassi regimi, due resistenze da 0,65 Ohm ciascuna, sono montate in serie nel circuito primario. Queste resistenze addizionali sono termoregolatrici :

- a freddo la resistenza è al suo valore minimo :
  . la tensione secondaria è elevata
- al minimo prolungato la resistenza riscalda, il suo valore aumenta e la corrente primaria diminuisce :
  . l'intensità è limitata
- ad alto regime, in seguito al tempo di chiusura molto breve del circuito primario, il riscaldamento della resistenza è limitato :
  . l'intensità rimane elevata

Quando si aziona il motorino d'avviamento, la bobina d'accensione viene alimentata tramite un terminale posto all'estremità del solenoide del motorino e collegata ad una sola resistenza

Questo collegamento consente di mettere fuori circuito una delle resistenze per compensare la caduta di tensione provocata dall'assorbimento del motorino e di ottenere quindi un avviamento nelle migliori condizioni anche nei climi molto freddi.

ONTSTEKING

Door het toepassen van een transistor in plaats van mechanische onderbrekers wordt gebruik gemaakt van een speciaal geconstrueerde bobine, waarvan de weerstand in het primaire circuit 0,46 Ohm bedraagt met een relatief hoge stroomsterkte (meer dan 5 Amp.)

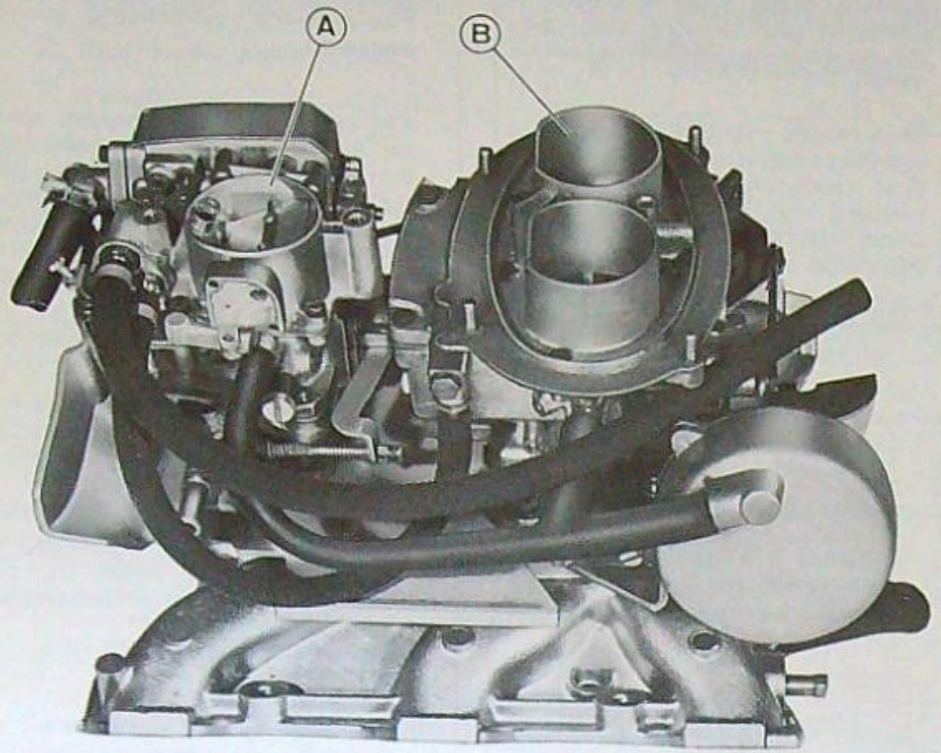
De oplaadtijd van de bobine is hierdoor zeer kort, waardoor ook bij het maximum motortoerental een hoge secundaire spanning wordt opgewekt.

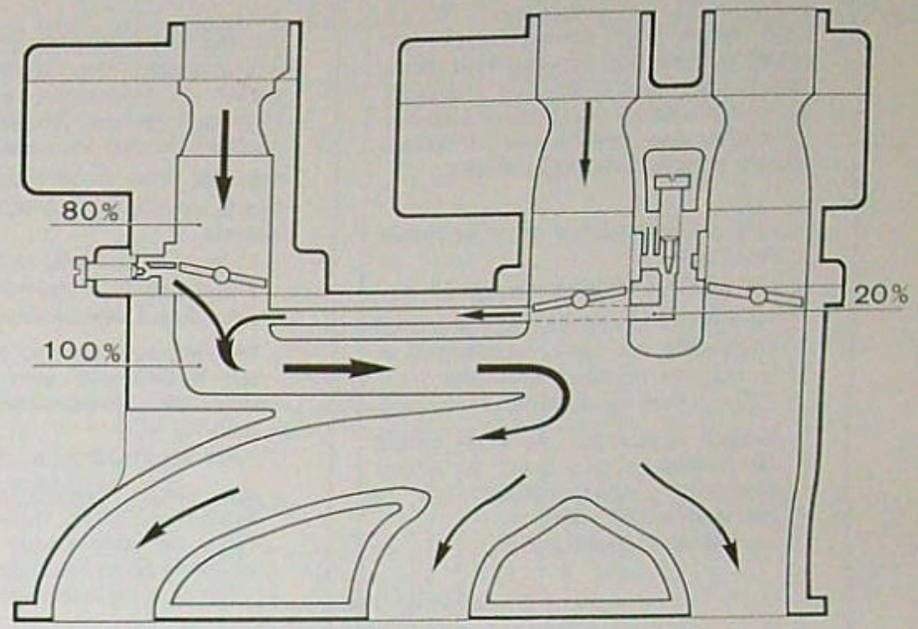
Om de warmte-ontwikkeling vooral bij lage toerentallen te beperken zijn er twee serieweerstanden van ieder 0,65 Ohm in het primaire circuit opgenomen. Deze extra weerstanden zijn warmteregulerend :

- bij koude is de weerstand minimaal :
  . waardoor de secundaire spanning wordt verhoogd
- bij langdurig stationair draaien wordt de weerstand warm en neemt de waarde toe en wordt de primaire stroom verminderd :
  . de stroomsterkte wordt begrensd
- Door de zeer korte sluitingstijden van het primaire circuit bij hoog toerental wordt het verwarmen van de weerstand beperkt :
  . de stroomsterkte blijft hoog.

Tijdens het starten wordt de bobine slechts via een weerstand vanaf een aansluiting op het uiteinde van het startmotorrelais gevoed.

Door deze verbinding wordt een van de weerstanden kortgesloten om de spanningsval tijdens het starten te beperken, waardoor het starten bij zeer hevige koude wordt vergemakkelijkt.


A
B


80%
20%
100%

CARBURATION

Assurée par deux carburateurs Solex :

- un simple corps 34 TBIA (carburateur A) commandé directement par la pédale d'accélérateur

- un double corps 35 CEEI (carburateur B) à ouverture simultanée et à commande pneumatique.

Le carburateur A fonctionne seul pendant une partie de la course de la pédale d'accélérateur. Pendant cette phase l'ouverture du carburateur B est interdite par un renvoi mécanique. Au delà, ce renvoi autorise progressivement l'ouverture du carburateur B qui s'effectue sous l'action d'un diaphragme sollicité par la résultante des valeurs de dépression prélevée au niveau des buses des deux carburateurs.

La répartition aux différents cylindres est située au niveau du carburateur B.

De ce fait, le mélange issu du carburateur A est réchauffé par la tubulure, il est donc homogène, ce qui favorise la répartition quelle que soit la charge du moteur.

Le carburateur B débite en permanence sur son circuit de ralenti de façon notamment :

- à être amorcé lors de sa mise en action
- à avoir un niveau précis dans la cuve

Un amortisseur de fermeture papillon, agissant sur la commande d'accélérateur, empêche le régime de chuter brutalement en décélération, permettant ainsi de réduire au maximum la proportion des gaz imbrûlés.

VERGASUNG

Durch zwei Solex Vergaser :

- ein direkt durch das Gaspedal betätigter Einstufenvergaser 34 TBIA (Vergaser A) .

- ein pneumatisch betätigter Zweistufenvergaser 35 CEEI (Vergaser B) mit sich gleichzeitig öffnenden Drosselklappen.

Der Vergaser A arbeitet während eines Teils des Gaspedalweges allein. Während dieser Phase verhindert eine mechanische Verbindung das Öffnen des Vergasers B. Darüber hinaus gestattet diese Verbindung ein progressives Öffnen des Vergasers (B) über eine Membrane auf die der Unterdruck wirkt, der aus den an den Lufttrichtern der beiden Vergaser abgezweigten Unterdrücken resultiert.

Die Verteilung auf die verschiedenen Zylinder erfolgt über den Vergaser B.

Auf diese Weise wird das vom Vergaser A kommende Gemisch durch den Ansaugkrümmer erwärmt und ist somit homogen, wodurch die Verteilung unabhängig von der Motorlast begünstigt wird.

Der Vergaser B gibt ständig Kraftstoff über sein Leerlaufsystem ab, um insbesondere :

- bei seiner Inbetriebnahme arbeitsbereit zu sein,
- einen genauen Benzinstand im Schwimmergehäuse zu haben.

Ein auf die Beschleunigungsbetätigung wirkender Drosselklappenschliessdämpfer , verhindert einen plötzlichen Drehzahlabfall beim Wegnehmen des Gases. Hierdurch wird der Anteil der unverbrannten Gase auf ein Minimum gesenkt.

CARBURAZIONE

E' assicurata da due carburatori SOLEX :

- un monocorpo 34 TBIA (carburatore A) comandato direttamente dal pedale dell'acceleratore,
- un doppio corpo 35 CEEI (carburatore B) con apertura simultanea della farfalla e a comando pneumatico.

Per una parte della corsa del pedale dell'acceleratore il carburatore A funziona solo. Durante questa fase l'apertura del carburatore B è impedita da un rinvio meccanico. Oltre questa posizione, il rinvio permette un'apertura progressiva del carburatore B determinata dall'azione di un diaframma sollecitato dalla risultante dei valori della depressione prelevata all'altezza dei diffusori dei due carburatori.

La ripartizione ai vari cilindri è assicurata a livello del carburatore B.

Ne consegue che la miscela proveniente dal carburatore A è riscaldata dal collettore e risulta quindi omogenea; cio' favorisce la ripartizione qualunque sia il carico del motore.

Il carburatore B eroga in permanenza sul suo circuito del minimo allo scopo di :

- essere innescato al momento della sua entrata in funzione
- avere un livello stabile nella vaschetta (equilibrio tra consumo e alimentazione)

Un ammortizzatore di chiusura della farfalla, agente sul comando dell'acceleratore, evita un brusco abbassamento di regime in fase di decelerazione, permettendo cosi' di ridurre al massimo la proporzione di gas incombusti.

CARBURATIE

Door twee Solex carburateurs :

- een enkelvoudige carburateur 34 TBIA (A) , die rechtstreeks door het gaspedaal wordt bediend

- een tweetraps carburateur 35 CEEI (B) , die gelijktijdig wordt geopend en pneumatisch wordt bediend

De carburateur (A) werkt alleen bij gedeeltelijk intrappen van het gaspedaal. Tegelijkertijd wordt het openen van de carburateur (B) mechanisch geblokkeerd. Vervolgens wordt carburateur (B) door deze mechanische overbrenging geleidelijk in werking gesteld. Deze carburateur wordt tevens bediend door een membraan, dat wordt geregeld door de onderdrukveranderingen in de venturies van beide carburateurs.

De verdeling naar de verschillende cilinders is bij carburateur (B) aangebracht.

Het mengsel dat wordt gevormd in carburateur (A) wordt voorverwarmd door het inlaatspruitstuk, waardoor een goed homogeen gasmengsel wordt verkregen, dat de verdeling, onafhankelijk van de motorbelasting, aanzienlijk bevordert.

Onafhankelijk van het stationaire circuit zorgt carburateur (B) bovendien voor :

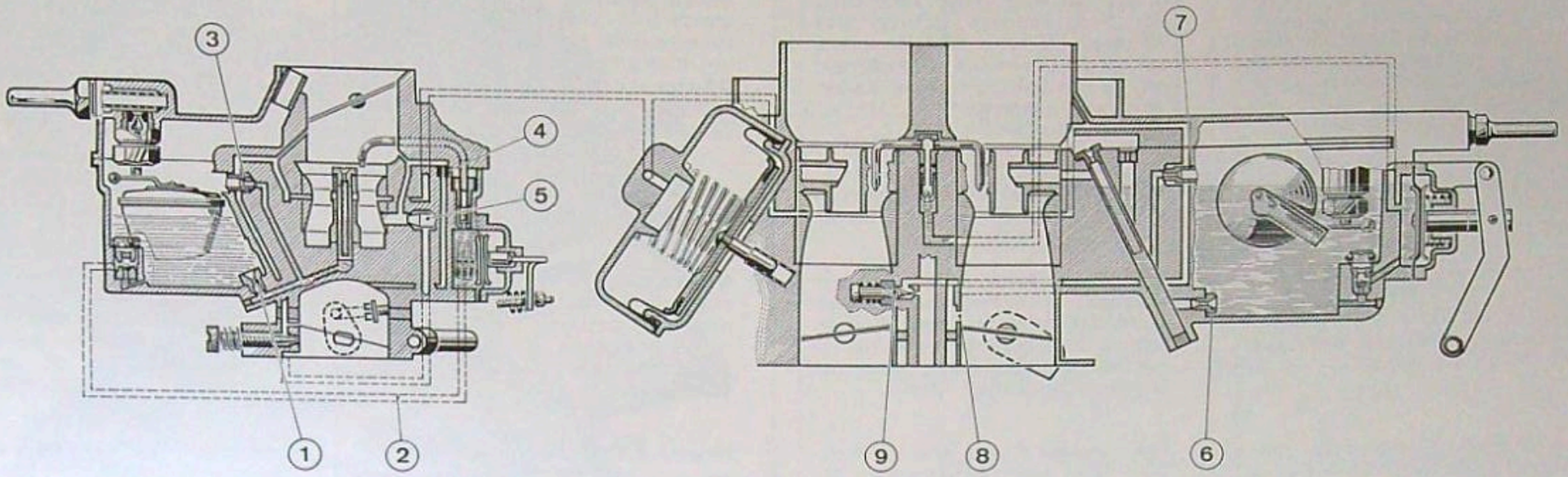
- een constante benzinetoevoer tijdens het in bedrijf zijn
- het instandhouden van een juist niveau in de vlotterkamer

De bediening van het gaspedaal is voorzien van een demper om ervoor te zorgen, dat het motortoerental niet plotseling te laag wordt bij gas loslaten, zodat de hoeveelheid onverbrande gassen zoveel mogelijk beperkt blijft.

PV CONCEPT

34 TBIA

35 CEEI



CARBURATION

DESCRIPTION

Le carburateur 34 TBIA comprend :

- un circuit principal alimenté par le gicleur (1)
- un circuit de pompe de reprise (2)
- deux circuits de ralenti : le choix des deux gicleurs de ralenti (3) (4) et la valeur des sections d'air correspondantes permettent d'ajuster le régime de ralenti, **sans faire varier la richesse du mélange** en agissant uniquement sur la vis de réglage (5)
- un dispositif d'enrichissement fonctionnant dans des conditions de charge et de régime déterminées
- un dispositif de départ automatique, agissant sur le volet de départ, par l'intermédiaire d'un élément thermodilatable à huile, influencé par une circulation d'eau prélévée sur le circuit de refroidissement du moteur
- un réchauffage du corps par circulation d'eau.

Le carburateur 35 CEEI comporte les éléments suivants :

- circuits principaux alimentés par deux gicleurs (6)
- circuit de pompe de reprise
- un circuit de progression et ralenti, alimenté par deux gicleurs (7) qui fournissent le mélange aux orifices de progression en forme de fente (8) ; l'un de ces deux gicleurs alimente une vis de réglage unique (9) débouchant dans un canal (10) qui communique avec le collecteur d'admission.

VERGASUNG

BESCHREIBUNG

Der Vergaser 34 TBIA umfasst

- ein über die Düse (1) versorgtes Hauptsystem,
- ein Beschleunigungspumpensystem (2) .
- zwei Leerlaufsysteme : die Wahl der beiden Leerlaufdüsen (3) (4) und der Wert der entsprechenden Luftquerschnitte gestattet die Einstellung der Leerlaufdrehzahl, **ohne das Mischungsverhältnis zu verändern,** allein durch Betätigen der Einstellschraube (5)
- eine Gemischanreicherungsvorrichtung, die bei festgelegten Last- und Drehzahlbedingungen arbeitet,
- eine automatische Startvorrichtung, die über ein Öldehnstoffelement, das durch einen vom Motorkühlsystem abgezweigten Wasserstrom beeinflusst wird, auf die Starterklappe wirkt,
- eine Wasserumlaufvorwärmung des Vergasergehäuses.

Der Vergaser 35 CEEI weist die folgenden Elemente auf :

- über zwei Dusen (6) versorgte Hauptsysteme.
- ein Beschleunigungspumpensystem,
- ein durch zwei Düsen (7) versorgtes Übergangs- und Leerlaufsystem, die das Gemisch für die Schlitzblenden (8) liefern; eine dieser beiden Düsen versorgt eine einzige Einstellschraube (9) , die in einen mit dem Ansaugkrümmer in Verbindung stehenden Kanal (10) mündet.

CARBURAZIONE

DESCRIZIONE

Il carburatore 34 TBIA comprende :

- un circuito principale alimentato dallo spruzzatore (1)
- un circuito della pompetta di ripresa (2)
- due circuiti del minimo : la scelta di due spruzzatori del minimo (3) (4) e il valore delle sezioni di aria corrispondenti permettono la messa a punto del regime del minimo, **senza far variare l'arricchimento della miscela,** agendo unicamente sulla vite di regolazione (5)
- un dispositivo di arricchimento funzionante in determinate condizioni di carico e di regime
- un dispositivo di avviamento automatico agente sulla farfalla d'avviamento tramite un elemento termodilatabile a olio influenzato da una circolazione d'acqua prelevata sul circuito di raffreddamento del motore,
- un riscaldamento del corpo mediante circolazione d'acqua

Il carburatore 35 CEEI comprende i seguenti elementi :

- circuiti principali alimentati da due spruzzatori (6)
- circuito della pompetta di ripresa
- un circuito di progressione e minimo alimentato da due spruzzatori (7) che forniscono la miscela agli orifizi di progressione a forma di fessura (8) ; uno di questi due spruzzatori alimenta una vite di regolazione unica (9) che sbocca in un condotto (10) comunicante con il collettore di aspirazione.

CARBURATIE

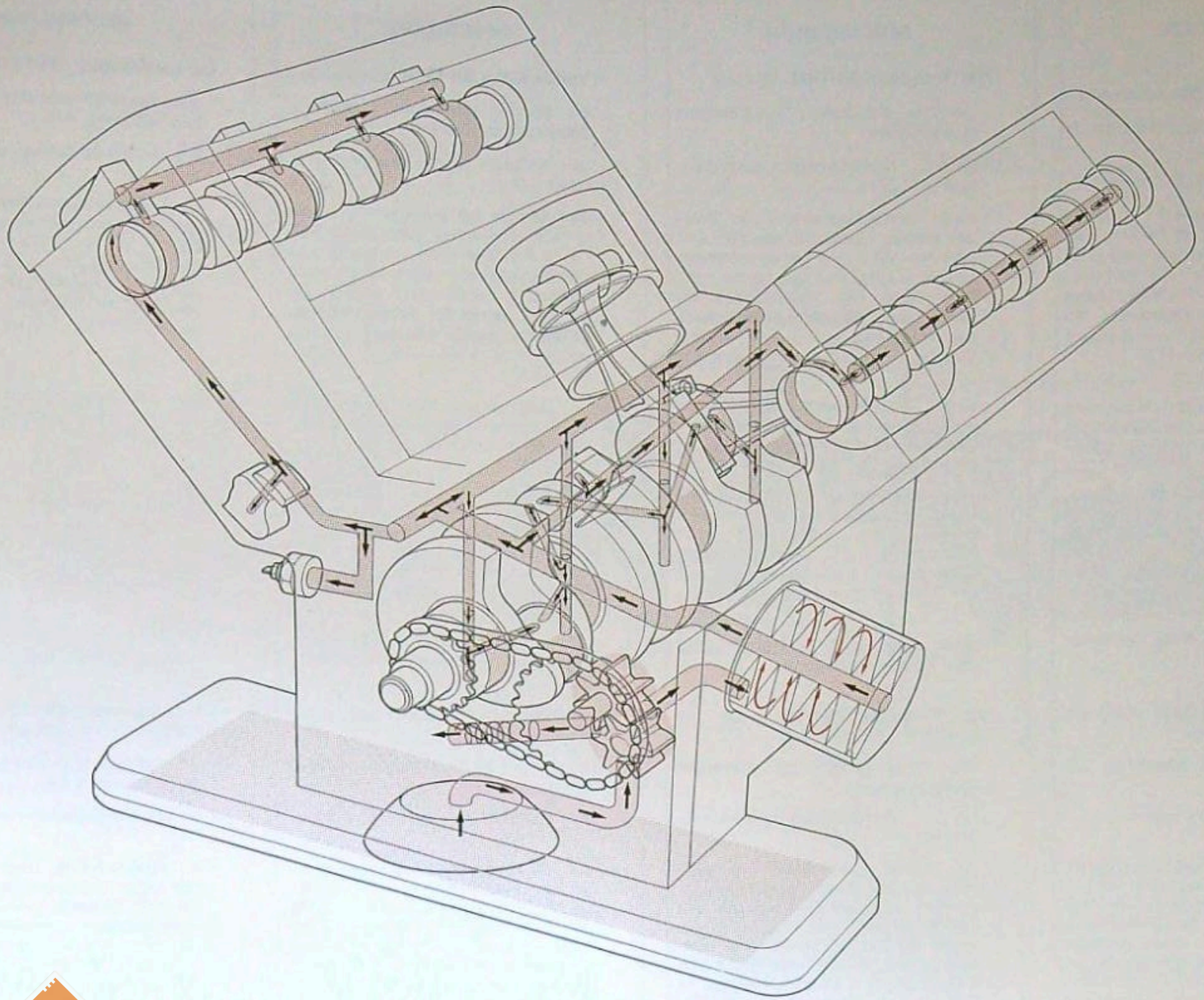
BESCHRIJVING

De carburateur 34 TBIA omvat :

- een hoofdsproeiercircuit met een hoofdsproeier (1)
- een acceleratiepomp-circuit (2)
- twee stationaire circuits : de keuze van beide stationaire sproeiers (3) en (4) en de bijbehorende luchtdoorlaten regelen het stationaire toerental, **zonder de mengverhouding te wijzigen** door alleen de regelschroef (5) te verstellen.
- een inrichting om het mengsel te verrijken bij vollast en bij bepaalde toerentallen.
- een automatische choke, waarbij de choke-klep wordt bediend door een met olie gevuld thermoelement dat uitzet door een watercirculatie van het hoelsysteem van de motor
- voorverwarming van het carburateurhuis door watercirculatie

De carburateur 35 CEEI bestaat uit de volgende componenten :

- de hoofdsproeiercircuits met twee hoofdsproeiers (6)
- en acceleratiepomp-circuit
- een progessief en stationair circuit met twee stationaire sproeiers (7) die het mengsel leveren via de spleetvormige progressiepoorten (8) , een van deze twee sproeiers voedt een regelschroef (9) , die uitmondt in een kanaal (10) welk in verbimding staat met het inlaatspruitstuk.



CIRCULATION D'HUILE

- Pompe à huile incorporée à la partie inférieure gauche du bloc-cylindres et entraînée par l'intermédiaire d'un pignon claveté sur le vilebrequin et d'une chaîne.

- L'huile aspirée à travers la crépine de la pompe, est refoulée vers la cartouche filtrante Easy-change puis distribuée :

  . au conduit principal du bloc cylindres alimentant les paliers de vilebrequin et les bielles

  . aux conduits secondaires gauche et droit qui alimentent les tendeurs des chaînes et les rampes de culbuteurs

  . au canal du manocontact.

- Clapet de décharge situé dans le bloc-cylindres limitant la pression à 4,5 bars environ.

- Allumage de la lampe témoin au tableau de bord, commandée par le manocontact lorsque la pression est inférieure à 0,8 bar.

ÖLUMLAUF

- In den linken unteren Teil des Motorblocks eingelassene und über ein auf der Kurbelwelle verkeiltes Zahnrad und eine Kette angetriebene Ölpumpe.

- Das durch das Pumpensieb angesaugte Öl wird zur Filterpatrone Easy Change gepumpt und dann verteilt :

  . auf den Hauptkreis, der die Kurbelwellenlager und die Pleuel versorgt.

  . auf den linken und rechten Nebenkreis, die die Kettenspanner und die Kipphebelwellen versorgen,

  . auf den Öldruckschalterkanal.

- In dem Zylinderblock befindliches Überdruckventil, das den Druck auf ca. 4,5 bar begrenzt.

- Aufleuchten der durch den Öldruckschalter betätigten Kontrollleuchte am Armaturenbrett, sobald der Öldruck weniger als 0,8 bar beträgt.

CIRCOLAZIONE DELL'OLIO

- Pompa dell'olio incorporata nella parte inferiore sinistra del blocco cilindri e comandata mediante catena da un pignone inchiavettato sull'albero motore.

- L'olio aspirato attraverso la suchieruola della pompa, viene inviato verso la cartuccia filtrante Easy-Change e quindi distribuito :

  . al condotto principale del blocco cilindri che alimenta i supporti dell'albero motore e le bielle

  . ai condotti secondari, sinistro e destro, che alimentano i tendicatena e i castelli dei bilancieri

  . al canale del manocontatto

- Valvola limitatrice situata nel blocco cilindri e che impedisce alla pressione di eccedere il valore di circa 4,5 bar

- Accensione della lampada-spia sul quadro di bordo comandata dal manocontatto allorquando la pressione è inferiore a 0,8 bar.

OLIECIRCULATIE

- De oliepomp is aangebracht in het linker onderste gedeelte van het motorblok en wordt aangedreven door een op de krukas gespied tandwiel en een ketting

- De aangezogen olie wordt via de oliepompzeef naar het «Easy-Change» oliefilter gepompt en vervolgens gedistribueerd naar :

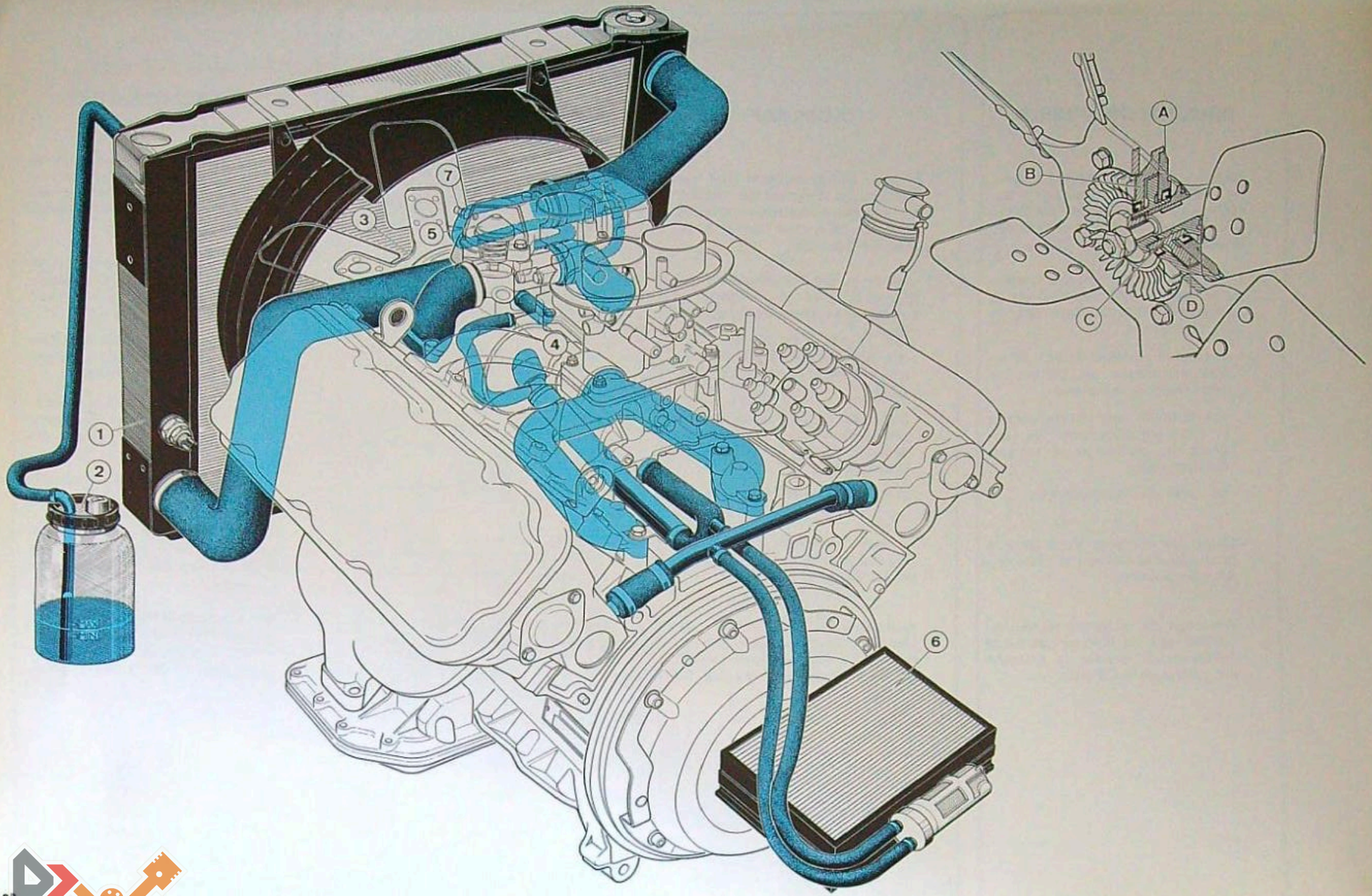
  . het hoofdoliekanaal van het cilinderblok en van daar naar de hoofdlagers en de drijfstanglagers.

  . naar de linker en rechter secundaire oliekanalen en vervolgens naar de kettingspanners en de kleptuimelaars.

  . naar het kanaal van het oliedrukcontact

- Het overdrukventiel, dat zich in het cilinderblok bevindt, houdt de oliedruk constant op ongeveer 4,5 bars.

- Het oliedrukcontrolelampje op het dashboard wordt door het oliedrukcontact bediend en gaat branden als de druk minder is dan 0,8 bars.


1
2
3
4
5
6
7
A
B
C
D

REFROIDISSEMENT

Capacité totale du circuit de refroidissement 10,3 l.

1 - Radiateur à faisceau acier, boîtes à eau latérales et circulation d'eau horizontale.

2 - Bocal d'expansion avec valve de sécurité.

3 - Ventilateur 6 pales à régime variable fixé sur l'arbre de la pompe à eau et entraîné par un accouplement glissant qui limite la vitesse de rotation aux régimes élevés du moteur.

Une armature constituée par deux flasques sertis (A et B) supporte les pales du ventilateur.

Le moyeu (C) monté sur l'arbre de pompe à eau est solidaire d'un disque de glissement (D) en matériau à friction baignant dans l'huile.

Aux régimes moteur faibles, le glissement entre l'armature AB et le disque D est négligeable. Par contre lorsque le régime moteur augmente, le glissement s'intensifie et limite la vitesse du ventilateur à environ 2500 tr/mn.

4 - Pompe à eau à turbine entraînée par courroie.

5 - Thermostat régularisant la circulation de l'eau, début d'ouverture 82°C.

6 - Radiateur du climatiseur.

7 - Purgeur sur couvercle supérieur de pompe à eau.

KÜHLUNG

Gesamtfüllmenge des Kühlsystems : 10,3 l

1 - Kühler mit Stahlkühlerblock, seitliche Wasserkästen und horizontaler Wasserumlauf

2 - Ausgleichsgefäss mit Sicherheitsventil

3 - 6 flügeliger Ventilator mit veränderlicher Drehzahl. Befestigung auf der Wasserpumpenwelle und Antrieb über Rutschkupplung, die die Drehgeschwindigkeit in den hohen Motordrehzahlbereichen begrenzt.

Ein von zwei gebördelten Flanschen (A und B) gebildeter Kranz trägt die Ventilatorflügel.

Die Nabe (C) auf der Wasserpumpenwelle ist kraftschlüssig mit einer in Öl badenden Rutschscheibe (D) aus Reibmaterial verbunden.

In den niedrigen Motordrehzahlbereichen tritt nur ein geringfügiges Rutschen zwischen dem Kranz AB und der Scheibe D auf. Bei steigender Motordrehzahl dagegen verstärkt sich das Rutschen und begrenzt somit die Ventilatorgeschwindigkeit auf ca. 2500 U/min.

4 - Keilriemenangetriebene Turbinenwasserpumpe

5 - Thermostat zur Regulierung des Kühlwasserumlaufs. Öffnungstemperatur 82°C

6 - Wärmetauscher der Klimaanlage

7 - Ablass am oberen Wasserpumpendeckel.

RAFFREDDAMENTO

Capacità totale del circuito di raffreddamento : 10,3 litri

1 - Radiatore a tubetti in acciaio a circolazione d'acqua orizzontale con collettori d'acqua laterali

2 - Boccale di espansione con valvola di sicurezza

3 - Ventilatore a 6 pale a regime variabile, fissato sulla pompa dell'acqua e montato su un accoppiamento slittante che limita la velocità di rotazione agli alti regimi del motore.

Un'armatura costituita da due flange (A e B) unite mediante ribaditura, supporta le pale del ventilatore.

Il mozzo (C), montato sull'albero della pompa dell'acqua, è solidale ad un disco di slittamento (D) in materiale d'attrito bagnante nell'olio.

Con motore a basso regime, lo slittamento tra l'armatura AB e il disco D è trascurabile. Diversamente, quando il regime motore aumenta, lo slittamento s'intensifica e limita la velocità del ventilatore a circa 2500 giri/min.

4 - Pompa dell'acqua a turbina comandata da una cinghia

5 - Termostato che regola la circolazione dell'acqua. Inizio d'apertura a 82°C

6 - Radiatore del climatizzatore

7 - Spurgo sul coperchio superiore della pompa dell'acqua

KOELSYSTEEM

De totale inhoud van het koelsysteem bedraagt 10,3 l.

1 - De radiateur met stalen koelblok, waterreservoirs aan de zijkanten en horizontale doorstroming

2 - Het expansievat met veiligheidsklep

3 - De ventilator met 6 bladen en variabel toerental is bevestigd op de waterpompas en wordt aangedreven door een slipkoppeling, waardoor de snelheid bij de hoge motortoerentallen beperkt blijft.

Een krans, die is opgebouwd uit twee aan elkaar verbonden ringen (A en B) is aan de bladen van de ventilator bevestigd.

De naaf (C), die op de waterpompas is gemonteerd, drijft een slipschijf (D) aan. Deze schijf van wrijvingsmateriaal is in olie ondergedompeld.

Bij lage motortoerentallen is het slippen tussen de krans AB en slipschijf D te verwaarlozen. Wanneer hetmotortoerental echter hoger wordt, zal het slippen toenemen en de snelheid van de ventilator ongeveer 2500 omw/min.bedragen.

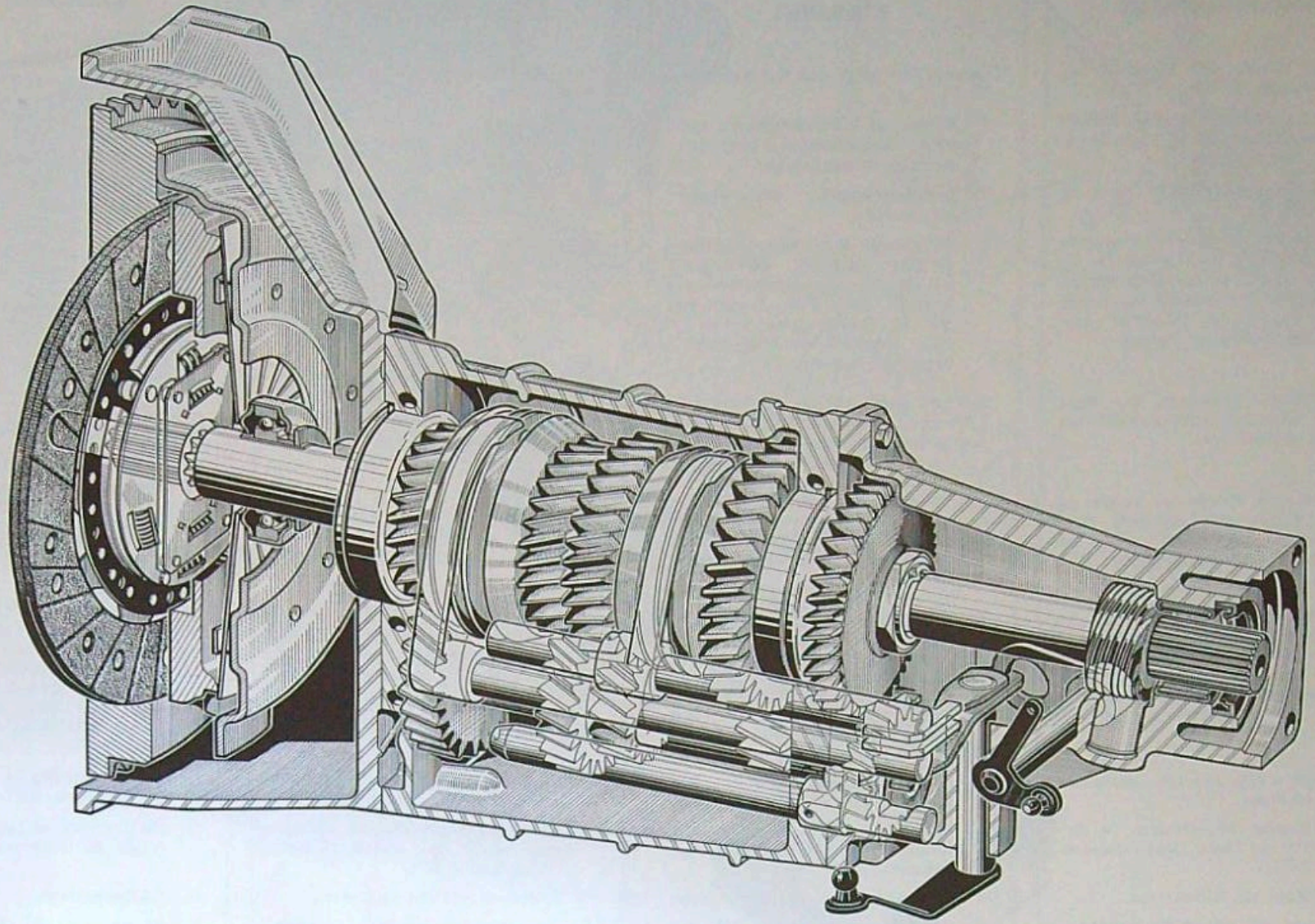
4 - De centrifugaal waterpomp, aangedreven door een V-riem

5 - De thermostaat opent bij 82°C en regelt de watercirculatie

6 - Kachelradiateur

7 - Aftapkraan op het bovenste deksel van de waterpomp.

PRO CONCEPT



PRO CONCEPT

EMBRAYAGE
BOITE DE VITESSES

- Embrayage à diaphragme (tare 540 kg) comportant une friction avec moyeu amortisseur (disque de Ø 230 mm) et dispositif de rattrapage de jeu sur les cannelures.

- Butée à billes à commande hydraulique.

- Boîte de vitesses BA 10 à quatre rapports AV avec 4ème en prise directe et une marche AR.

En outre, cette boîte de vitesses comporte un dispositif freinant l'arbre primaire par l'intermédiaire du cône de synchroniseur de 4ème afin de faciliter l'engagement de la marche AR.

- Commande de changement de vitesses au plancher, à grille européenne.

KUPPLUNG
WECHSELGETRIEBE

- Scheibenfederkupplung (Anpressdruck 540 kg) mit Mitnehmerscheibe (Scheiben Ø 230 mm) und schwingungsdämpfender Nabe sowie Spielnachstellvorrichtung auf den Nuten.

- Hydraulisch betätigtes Kugelausrücklager

- Wechselgetriebe BA 10 : Vier Vorwärtsgänge mit direktem 4. Gang und ein Rückwärtsgang

Ausserdem besitzt dieses Wechselgetriebe zum leichteren Einlegen des Rückwärtsgangs eine Vorrichtung zum Abbremsen der Antriebswelle über den Synchronkegel des 4. Gangs.

- Knüppelschaltung. H-Schaltung.

FRIZIONE
CAMBIO DI VELOCITA

- Frizione a diaframma (taratura a 540 kg) comprendente un disco con mozzo ammortizzatore (Ø del disco : 230 mm) e dispositivo di ripresa del gioco sulle scanalature

- Cuscinetto reggispinta a sfere con comando idraulico.

- Cambio di velocità BA 10 a quattro marce AV con 4a in presa diretta e una retromarcia.

Inoltre, questo cambio di velocità comprende un dispositivo che facilita l'innesto della RM frenando l'albero primario tramite il cono del sincronizzatore di 4a.

- Leva del cambio al pavimento con griglia delle marce di tipo europeo.

KOPPELING
VERSNELLINGSBAK

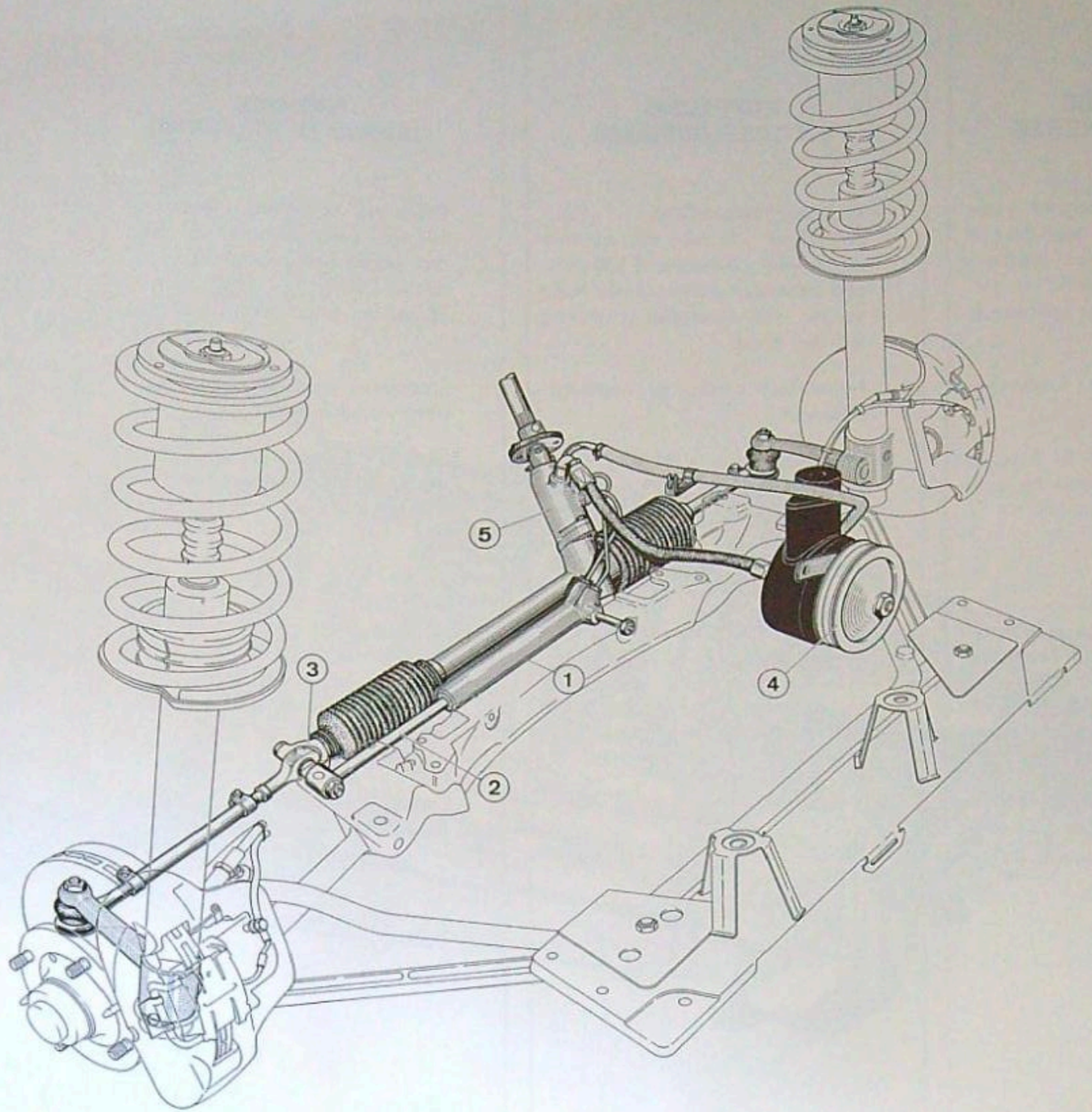
- Diafragmakoppeling (veerbelasting 540 kg) met koppelingsplaat voorzien van verende naaf (schijf Ø 230 mm) en spelingsopheffing van de spiebanen

- Hydraulisch bediend kogeldruklager

- Versnellingsbak BA 10 met 4 volledig gesynchroniseerde versnellingen vooruit, waarvan de 4e versnelling als prise-direct is uitgevoerd en een achteruit.

Deze versnellingsbak is bovendien voorzien van een afreminrichting voor de primaire as door de synchromesh conus van de 4e versnelling om het inschakelen van de achteruit te vergemakkelijken.

- Vloerschakeling met schakelschema volgens de Europe norm.


5
3
1
4
2

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

- Ensemble projecteur de grandes dimensions comportant deux blocs optiques, phare (1) et code (2) munis de lampes à halogène.

- Feux avant :
  3 - lanterne
  4 - clignotant

- Feux AR groupant chacun 4 lampes
  5 - feu de recul
  6 - clignotant
  7 - lanterne
  8 - stop

- Portes munies d'un feu de gabarit (9) et d'un lève-vitre électrique

  10 - lunette AR chauffante sur coupé

  11 - signal de détresse commandant l'allumage simultané des clignotants AV et AR.

En outre ces voitures comportent un essuie-vitre à deux vitesses avec dispositif «temporisateur» (fonctionnement momentané en vitesse rapide) et une pompe de lave-vitre électrique.

ELEKTRISCHE ANLAGE

- Grossdimensionierte Scheinwerfereinheit mit zwei Einsätzen, Fernlicht (1) und Abblendlicht (2) mit Halogenlampen.

- Frontleuchten :
  3 Standlicht
  4 Blinklicht

- Heckleuchten mit jeweils 4 Lampen :
  5 Rückfahrscheinwerfer
  6 Blinklicht
  7 Standlicht
  8 Bremslicht

- Türen mit Begrenzungsleuchte (9) und elektrischem Scheibenheber

- 10 heizbare Heckscheibe bei Coupé

- 11 Warnblinkanlage : gleichzeitiges Aufblinken der vorderen und hinteren Blinklichter

Diese Fahrzeuge verfügen ausserdem über einen zweistufigen Scheibenwischer mit Vorrichtung für vorübergehenden Betrieb in der Schnellstufe und einer Elektropumpe für die Scheibenwaschanlage.

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO

- Gruppo proiettori di grandi dimensioni comprendenti due blocchi ottici, fari abbaglianti (1) e anabbaglianti (2), dotati di lampade ad alogeno

- Fanalini ANT
  3 luce di posizione
  4 lampeggiatore

- Fanalini POST comprendenti 4 lampade ciascuno
  5 luce di retromarcia
  6 lampeggiatore
  7 luce di posizione
  8 indicatore d'arresto

- Porte dotate di una luce d'ingombro (9) e di un alzacristallo elettrico

- 10 lunotto termico POST sul coupé

- 11 segnale di pericolo che comanda l'accensione simultanea dei lampeggiatori ANT e POST

Inoltre queste vetture sono dotate di un tergicristallo a due velocità con dispositivo «temporizzatore» (funzionamento momentaneo a velocità elevata) e di una pompa elettrica per il lavavetro

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

- De beide grote koplamp-units bevatten ieder twee reflectoren, grootlicht (1) en dimlicht (2) en zijn voorzien van halogeenlampen

- Verlichting voor :
  3 stadslicht
  4 clignoteur

- De uit één geheel bestaande achterlichten zijn voorzien van 4 lichten :
  5 achteruitrijlicht
  6 clignoteur
  7 achterlicht
  8 stoplicht

- De portieren zijn voorzien van portierlampjes (9) en elektrisch bediende portierruiten

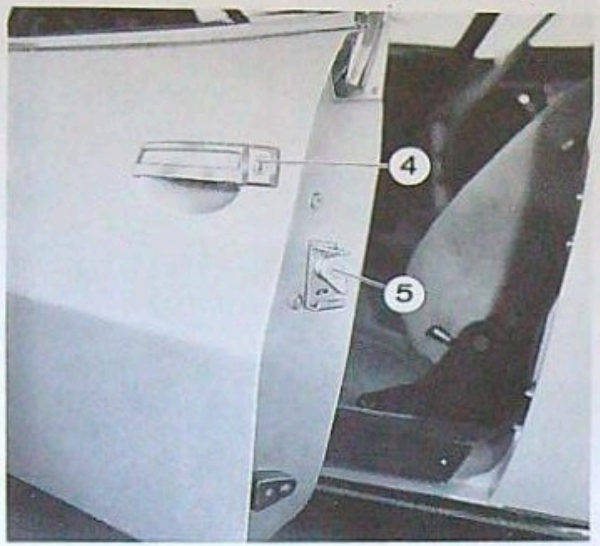
- 10 achterruitverwarming op de coupé

- 11 Alarmknipperlichten, gelijktijdig werkend op de voor-en achterclignoteurs

Deze wagens zijn eveneens uitgerust met ruitewissers op twee snelheden met een «tijdschakelaar» (kortstondig werken op hoge snelheid) en een elektrische ruitesproeierpomp.


3
2


1


4
5


6

PEUGEOT

CABRIOLET - COUPE

504

V6

CARACTERISTIQUES GENERALES
ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN
CARATTERISTICHE GENERALI
ALGEMENE GEGEVENS

CARACTERISTIQUES GENERALES

	Cabriolet	Coupé
Type	504 B 31	504 C 31
Symbole	535 742	537 743
Numéro de série (à partir de)	1 889 701	

GENERALITES

Puissance fiscale (France)	15 CV	
•Nombre de places	4	4
Poids à vide en ordre de marche (1)	1270 kg	1300 kg
- répartition sur l'avant	660 kg	670 kg
- répartition sur l'arrière	610 kg	630 kg
Poids total autorisé en charge (P.T.A.C.)	1590 kg	1620 kg
- répartition sur l'avant	745 kg	755kg
- répartition sur l'arrière	845 kg	865 kg
Charge maximale admissible sur essieu AV	800 kg	
Charge maximale admissible sur essieu AR	900 kg	
Rapport poids/puissance DIN en ordre de marche	9,3 kg/ch	9,5 kg/ch
Poids total roulant autorisé (P.T.R.)	2590 kg	2620 kg
Dans la limite de ce P.T.R. le poids d'une remorque attelée à cette voiture peut atteindre (3) :		
- remorque sans freins	635 kg	650 kg
- remorque avec freins	1150 kg	1150 kg
Vitesse maximale de remorquage (3)	80 km/h	
Pente limite de démarrage en 1ère (3) :		
- Voiture en charge maximale	> 30%	
- Ensemble voiture et remorque au P.T.R.	18%	
• Longueur hors tout	4,36 m	
• Largeur hors tout	1,70 m	
• Hauteur en ordre de marche (1)	1,36 m	1,347 m
• Hauteur en charge	1,313 m	1,302 m
• Empattement	2,55 m	
• Porte-à-faux AV	0,72 m	
• Porte-à-faux AR	1,09 m	
Voie AV	1,49 m	
Voie AR	1,43 m	
Garde au sol en charge (2)	0,123 m	
Emplacement du point le plus bas en charge (2)	Silencieux d'échappement	AV

(1) Avec pleins d'huile, d'eau et d'essence
(2) Au P.T.C.
(3) Valeurs homologuées en France, pour les autres pays se conformer aux prescriptions en vigueur.
•Caractéristiques communes aux cabriolets et coupés 504 moteur 4 cylindres

ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN

	Cabriolet	Coupé
Typ	504 B 31	504 C 31
Symbol	535 742	537 743
Seriennummer (ab)	1 889 701	

ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN

Steuer-PS (Frankreich)	15 PS	
•Anzahl der Plätze	4	4
Leergewicht in fahrbereitem Zustand (1)	1270 kg	1300 kg
- Verteilung vorne	660 kg	670 kg
- Verteilung hinten	610 kg	630 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht (HG)	1590 kg	1620 kg
Verteilung vorne	745 kg	755 kg
Verteilung hinten	845 kg	865 kg
- Höchstzulässige Achslast vorne	800 kg	
- Höchstzulässige Achslast hinten	900 kg	
Verhältnis Gewicht/Leistung DIN in fahrbereitem Zustand	9,3 kg/PS	9,5 kg/PS
Höchstzulässiges Gesamtgewicht mit Anhänger (•HGA)	2590 kg	2620 kg
Maximales Anhängergewicht in den Grenzen des HGA (3) :		
- Anhänger ohne Bremsen	635 kg	650 kg
- Anhänger mit Bremsen	1150 kg	1150 kg
Höchstgeschwindigkeit mit Anhänger (3)	80 km/h	
Maximales Anfahr-Steigvermögen im 1. Gang (3) :		
- Fahrzeug vollbelastet	> 30%	
- Fahrzeug und Anhänger im HGA	18%	
• Länge über alles	4,36 m	
• - Breite über alles	1,70 m	
• Höhe in fahrbereitem Zustand (1)	1,36 m	1,347 m
• Höhe belastet	1,313 m	1,302 m
• Radstand	2,55 m	
• Überstehender Teil, vorne	0,72 m	
• Überstehender Teil, hinten	1,09 m	
Spur, vorne	1,49 m	
Spur, hinten	1,43 m	
Bodenfreiheit (2) belastet	0,123 m	
Tiefste Stelle am Fahrzeug (2) belastet	vorderer Auspuff-schalldämpfer	

(1) Mit Öl, Wasser und Kraftstoff
(2) Bei höchstzulässigem Gesamtgewicht
(3) Für Frankreich gültige Werte. In den anderen Ländern die jeweiligen Bestimmungen beachten
•Mit den Cabriolet und Coupé 504 4-Zylindermotor gemeinsame Werte.

PRO CONCEPT

CARATTERISTICHE GENERALI

	Cabriolet	Coupé
Tipo	504 B 31	504 C 31
Simbolo	535 742	537 743
Numero di serie (a partire da)	1 889 701	

GENERALITA

Potenza fiscale (Francia)	15 CV	
•Numero di posti	4	4
Peso a vuoto in ordine di marcia (1)	1270 kg	1300 kg
- ripartizione sulla parte ANT	660 kg	670 kg
- ripartizione sulla parte POST	610 kg	630 kg
Peso totale autorizzato a pieno carico (P.T.A.C.)	1590 kg	1620 kg
- ripartizione sulla parte ANT	745 kg	755 kg
- ripartizione sulla parte POST	845 kg	865 kg
Carico massimo consentito sull'assale ANT	800 kg	
Carico massimo consentito sull'assale POST	900 kg	
Rapporto peso/potenza DIN in ordine di marcia	9,3 kg/cv	9,5 kg/cv
Peso totale viaggiante autorizzato (P.T.V.)	2590 kg	2620 kg
Nel limite di questo P.T.V., il peso di un rimorchio agganciato a questa vettura puo' raggiungere (3) :		
- rimorchio senza freni	635 kg	650 kg
- rimorchio con freni	1150 kg	1150 kg
Velocità massima di traino (3)	80 km/h	
Pendenza limite di partenza in 1a (3)		
- Vettura a pieno carico	> 30 %	
- Insieme vettura e rimorchio al P.T.V.	18 %	
• Lunghezza fuori tutto	4,36 m	
• Larghezza fuori tutto	1,70 m	
• Altezza in ordine di marcia (1)	1,36 m	1,347 m
• Altezza a pieno carico	1,313 m	1,302 m
• Passo	2,55 m	
• Sbalzo ANT	0,72 m	
• Sbalzo POST	1,09 m	
Carreggiata ANT	1,49 m	
Carreggiata POST	1,43 m	
Distanza minima dal suolo a pieno carico (2)	0,123 m	
Punto più basso a pieno carico (2)	Silenziatore ANT di scarico	

(1) con il pieno d'olio, d'acqua e di benzina
(2) al P.T.A.C.
(3) Valori omologati in Francia, per gli altri Paesi attenersi alle norme in vigore

•caratteristiche comuni ai cabriolet e coupé 504 con motore a 4 cilindri.

ALGEMENE GEGEVENS

	Cabriolet	Coupé
Type	504 B 31	504 C 31
Code	535 742	537 743
Chassisnummer (vanaf)	1 889 701	

ALGEMEEN

Fiscaal vermogen (Frankrijk)	15 CV	
•Aantal zitplaatsen	4	4
Rijklaar gewicht (1)	1270 kg	1300 kg
- verdeling vóór	660 kg	670 kg
- verdeling achter	610 kg	630 kg
Maximum toelaatbaar gewicht	1590 kg	1620 kg
- verdeling vóór	745 kg	755 kg
- verdeling achter	845 kg	865 kg
Max. toelaatbare asbelasting vóór	800 kg	
Max. toelaatbare asbelasting achter	900 kg	
Verhouding gewicht/vermogen DIN (rijklaar)	9,3 kg/pk	9,5 kg/pk
Totaal toelaatbaar gewicht incl. aanhanger (T.T.G.)	2590 kg	2620 kg
Door de beperking van het T.T.G. mag het gewicht van een aangekoppelde aanhangwagen bedragen (3) :		
- ongeremd	635 kg	650 kg
- geremd	1150 kg	1150 kg
Max. snelheid met aanhangwagen (3)	80 km/u	
Max. helling bij wegrijden in 1e versnelling (3) :		
- wagen vol belast	> 30 %	
- wagen met aanhanger (T.T.G.)	18 %	
• Totale lengte	4,36 m	
• Totale breedte	1,70 m	
• Hoogte onbelast (1)	1,36 m	1,35 m
• Hoogte belast	1,34 m	1,33 m
• Wielbasis	2,55 m	
• Overbouw voor	0,72 m	
• Overbouw achter	1,09 m	
Spoorbreedte : voor	1,49 m	
Spoorbreedte : achter	1,43 m	
Bodemvrijheid belast (2)	0,123 m	
Laagste punt van de wagen belast (2)	Voorste uitlaatdemper	

(1) Gevuld met olie, water en benzine
(2) Maximum toelaatbaar gewicht
(3) Voor Frankrijk geldende waarden. Voor andere landen dient men zich te houden aan de daar geldende bepalingen
•Gegevens zijn gelijk aan de cabriolets en coupés 504 met 4-cilinder motor

PR CONCEPT

MOTEUR

Type		(112) ZM
Nombre de cylindres		6 en V à 90°
Alésage x course		88 x 73
Cylindrée		2664 cm3
Rapport volumétrique		8,65/1
Puissance maximale et régime correspondant	SAE	150ch ou 110 kw à 5750 tr/mn
	DIN	136 ch ou 100 kW à 5750 tr/mn
Puissance spécifique SAE		56,3 ch ou 41,5 kw
Couple maximal et régime correspondant	SAE	22,5 m.kg ou 221 mN à 3500 tr/mn
	DIN	21,1 m.kg ou 206 mN à 3500 tr/mn
Culasses		en aluminium avec chambres de combustion sphériques
Soupapes		en tête, culbutées
Bloc-cylindres		en aluminium avec chemises amovibles
Pistons		en alliage léger
Segments		3 dont 1 racleur Perfect circle en acier
Vilebrequin		à 4 paliers et contrepoids incorporés

MOTOR

Typ		(112) ZM
Anzahl der Zylinder		V 6, 90°
Bohrung x Hub		88 x 73
Hubraum		2664 cm3
Verdichtungsverhältnis		8,65/1
Höchstleistung und entsprechende Drehzahl	SAE	150 PS oder 110 kW bei 5750 U/min
	DIN	136 PS oder 100 kW bei 5750 U/min
Spezifische Leistung SAE		56,3 PS oder 41,5 kW
Maximales Drehmoment und entsprechende Drehzahl	SAE	22,5 mkg oder 221 mN bei 3500 U/min
	DIN	21,1 mkg oder 206 mN bei 3500 U/min
Zylinderköpfe		aus Aluminium mit doppeltkugelförmigen Verbrennungskammern
Ventile		hängend, mit Kipphebeln
Zylinderblock		aus Aluminium mit auswechselbaren Zylinderlaufbüchsen
Kolben		aus Leichtmetallegierung
Kolbenringe		3, darunter 1 Ölabstreifring PERFECT CIRCLE aus Stahl
Kurbelwelle		4 fach gelagert mit eingebauten Gegengewichten

PRO CONCEPT

MOTORE

Tipo		(112) ZM
Numero di cilindri		6 a V di 90°
Alesaggio x corsa		88 x 73
Cilindrata		2664 cm3
Rapporto volumetrico		8,65/1
Potenza massima e regime corrispondente	SAE	150 cv o 110 kw a 5750 giri/min
	DIN	136 cv o 100 kw a 5750 giri/min
Potenza specifica SAE		56,3 cv o 41,5 kw
Coppia massima e regime corrispondente	SAE	22,5 m.kg o 221 mN a 3500 giri/min
	DIN	21,1 m.kg o 206 mN a 3500 giri/min
Testate		In alluminio con camere di combustione bisferiche
Valvole		in testa, comandate da bilancieri
Blocco cilindri		in alluminio con camicie amovibili
Pistoni		in lega leggera
Segmenti		3 di cui 1 raschiaolio Perfect-Circle in acciaio
Albero motore		a 4 supporti e con contrappesi incorporati

MOTOR

Type		(112) ZM
Aantal cilinders		6 in V-vorm onder 90°
Boring x slag		88 x 73
Cilinderinhoud		2664 cm3
Compressieverhouding		8,65/1
Maximum vermogen en overeenkomstig toerental	SAE	150 pk of 110 kw bij 5750 omw/min
	DIN	136 pk of 100 kw bij 5750 omw/min
Specifiek vermogen SAE		56,3 pk of 41,5 kw
Maximum koppel en overeenkomstig toerental	SAE	22,5 mkg of 221 mN bij 3500 omw/min
	DIN	21,0 mkg of 206 mN bij 3500 omw/min
Cilinderkoppen		Van aluminium met dubbele bolvormige verbrandingskamers
Kleppen		door tuimelaars bediende kopkleppen
Cilinderblok		van aluminium met verwisselbare «natte» cilinderbussen
Zuigers		van lichtmetaal
Zuigerveren		3, waarvan 1 «perfect circle» olieschraapveer
Krukas		4 x gelagerd met aangegoten contragewichten

PRO CONCEPT

Distribution commandée par chaîne avec tendeurs hydrauliques

	Culasse G.	Culasse D.
Avance ouverture admission (1)	9°	7°
Retard fermeture admission (1)	45°	43°
Avance ouverture échappement (1)	45°	43°
Retard fermeture échappement (1)	9°	7°

Arbres à cames 2 en tête (1 par rangée de cylindres)

Carburateurs { simple corps Solex 34 TBIA
double corps Solex 35 CEEI

Pompe d'alimentation mécanique à membrane avec retour au réservoir

Marque	AC
Type	PA3
Filtre à air	avec élément filtrant huilé (type 1401)
Graissage	sous pression
Capacité du carter d'huile	6 dm3
Pompe à huile	à engrenages
Filtre à huile	Easy-Change
Cartouche filtrante	Purflux LS 410
Refroidissement	pompe à eau centrifuge et bocal d'expansion
Ventilateur	glissant, type Holset
Radiateur	faisceau avec ailettes acier pas de 1,6 mm
Capacité totale du circuit de refroidissement	10,3 dm3

Thermostat : Calorstat type VB 35 référence V 6200 début d'ouverture 82°C

Allumage électronique

Coffret	Schlumberger Altronic courbe M80
Distributeur haute tension	Ducellier 4497 A
Bougies	Champion BN 9 Y
Bobine	Ducellier 2798
Avance initiale à l'allumage	10°

(1) Pour un jeu de réf. de 0,7 mm à la queue de la soupape

Steuerung Antrieb durch Kette mit hydraulischen Kettenspannern

	Linker Zylinderkopf	Rechter Zylinderkopf
E.ö.v.O.T. (1)	9°	7°
E.s.n.U.T. (1)	45°	43°
A.ö.v.U.T. (1)	45°	43°
A.s.n.O.T. (1)	9°	7°

Nockenwelle 2, obenliegend (1 für jeweils eine Zylinderreihe)

Vergaser { Einstufenvergaser Solex 34 TBIA
Zweistufenvergaser Solex 35 CEEI

Förderpumpe mechanisch angetriebene Membranpumpe mit Rücklaufleitung zum Tank

Marke	AC
Typ	PA3
Luftfilter	mit geöltem Filtereinsatz (Typ 1401)
Schmierung	Druckumlaufschmierung
Ölinhalt der Ölwanne	6 dm3
Ölpumpe	Zahnradpumpe
Ölfilter	Easy-Change
Ölfilterpatrone	Purflux LS 410
Kühlung	Zentrifugalpumpe und Ausgleichsgefäss
Ventilator	Schlupfventilator, Typ Holset
Kühler	Rippenkühlerblock aus Stahl, Rippenabstand von 1,6 mm
Kühlwasserinhalt	10,3 dm3

Thermostat : Calorstat Typ VB 35, Referenz V 6200 öffnet bei 82°C

Elektronische Zündung

Schaltkasten	Schlumberger Altronic Kurve M80
Zündverteiler Hochspannung	Ducellier 4497 A
Zündkerzen	Champion BN 9 Y
Zündspule	Ducellier 2798
Vorzündung	10°

(1) Für ein Referenzspiel von 0,7 mm am Ventilschaft.

PRO CONCEPT

Distribuzione	a catena con tenditori idraulici	
	Testata S.	Testata D.
Anticipo apertura aspirazione (1)	9°	7°
Ritardo chiusura aspirazione (1)	45°	43°
Anticipo apertura scarico (1)	45°	43°
Ritardo apertura scarico (1)	9°	7°
Alberi a camme	2 in testa (1 per ogni fila di cilindri)	
Carburatori { monocorpo	Solex 34 TBIA	
Carburatori { doppio corpo	Solex 35 CEEI	
Pompa d'alimentazione	meccanica a membrana con ritorno al serbatoio	
Marca	AC	
Tipo	PA3	
Filtro dell'aria	con elemento filtrante oleato (tipo 1401)	
Lubrificazione	forzata	
Capacità del carter dell'olio	6 dm3	
Pompa dell'olio	a ingranaggi	
Filtro dell'olio	Easy-Change	
Cartuccia filtrante	Purflux LS 410	
Raffreddamento	Pompa dell'acqua centrifuga e boccale d'espansione	
Ventilatore	a slittamento, tipo Holset	
Radiatore	Tubetti con alettatura in acciaio, passo mm 1,6	
Capacità totale del circuito di raffreddamento	10,3 dm3	
Termostato : Calorstat tipo VB 35 riferimento V 6200	inizio apertura 82°C	

Accensione elettronica

Cofanetto	Schlumberger Altronic curva M80
Distributore alta tensione	Ducellier 4497 A
Candele	Champion BN 9 Y
Bobina	Ducellier 2798
Anticipo iniziale all'accensione	10°

(1) Per un gioco provvisorio di riferimento di 0,7 mm sullo stelo della valvola

Distributie	Aandrijving door kettingen met hydraulische kettingspanners	
	Linker cil.kop	Rechter cil.kop
Vóóropening inlaatklep (1)	9°	7°
Nasluiting inlaatklep (1)	45°	43°
Vóóropening uitlaatklep (1)	45°	43°
Nasluiting uitlaatklep (1)	9°	7°
Nokkenassen	2 bovenliggende in de cilinderkoppen	
Carburateurs { enkelvoudig	Solex TBIA	
Carburateurs { tweetraps	Solex 35 CEEI	
Benzinepomp	mechanische membraanpomp met retour naar de tank	
Merk	AC	
Type	PA3	
Luchtfilter	met geölied element (type 1401)	
Smering	onder druk	
Inhoud van het motorcarter	6 dm3	
Oliepomp	tandwielpomp	
Oliefilter	«Easy - change»	
Filterelement	Purflux LS 410	
Koelsystem	Centrifugaal waterpomp met expansievat	
Ventilator	Slippend, type Holset	
Radiateur	Koelblok met stalen koelribben op een afstand van 1,6 mm	
Totale inhoud v.h. koelsysteem	10,3 dm3	
Thermostaat : Calorstat type VB 35	opent bij 82°C	

Elektronische ontsteking

Unit	Schlumberger Altronic Kromme M80
Hoogspanningsverdeler	Ducellier 4497 A
Bougies	Champion BN 9 Y
Bobine	Ducellier 2798
Vaste voorontsteking	10°

(1) Bij een klepspeling van 0,7 mm

EMBRAYAGE	
Mécanisme	à diaphragme
Type	LUK T 235
Friction	disque sec et moyeu amortisseur
Dimensions des garnitures	155 x 230
Epaisseur de la friction sous charge	8,4 mm
Butée de débrayage	à billes
Commande	hydraulique
BOITE DE VITESSES	
Type	(405) BA10
Nombre de vitesses	4 AV synchronisées
Couple d'entrée	28 x 37
Rapport de boîte de vitesses (fraction de tour de l'arbre secondaire pour un tour moteur)	
1ère	0,2893
2ème	0,4851
3ème	0,7109
4ème	1
M.AR	0,2863
Commande des vitesses	au plancher
Couple de commande du compteur	9 x 27
PONT	hypoïde type PC7
•Démultiplication { Couple	10 x 37
•Démultiplication { Rapport	0,270
Rapport de démultiplication totale (Fraction de tour de roue pour 1 tour moteur)	
1ère	0,0782
2ème	0,1311
3ème	0,1921
4ème	0,2703
M.AR	0,0774
Vitesse théorique en 4ème pour 1000 tr/mn moteur	31,29 km/h

• Caractéristiques communes aux cabriolets et coupes 504 moteur 4 cylindres

KUPPLUNG	mit Scheibenfeder
Druckplatte	LUK T 235
Typ	trockene Scheibe mit
Mitnehmerscheibe	schwingungsdämpfender Nabe
Abmessungen der Beläge	155 x 230
Stärke der Mitnehmerscheibe (angepresst)	8,4 mm
Ausrücklager	kugelgelagert
Betätigung	hydraulisch
WECHSELGETRIEBE	(405) BA 10
Typ	4 synchronisierte Vorwärtsgänge
Anzahl der Gänge	28 x 37
Zahnräderpaar an der Getriebeeingangswelle	
Übersetzungsverhältnisse des Getriebes (Anzahl der Umdrehungen der Hauptwelle bei einer Umdrehung des Motors)	
1. Gang	0,2893
2. Gang	0,4851
3. Gang	0,7109
4. Gang	1
RW-Gang	0,2863
Schaltung	Knüppelschaltung
Übersetzung des Tachometer-Antriebs	9 x 27
HINTERACHSGETRIEBE	Hypoidgetriebe, Typ PC7
•Übersetzung { Zahnräderpaar	10 x 37
•Übersetzung { Verhältnis	0,270
Gesamtübersetzungsverhältnis (Anzahl der Umdrehungen der Räder bei einer Umdrehung des Motors)	
1. Gang	0,0782
2. Gang	0,1311
3. Gang	0,1921
4. Gang	0,2703
RW. -Gang	0,0774
Theoretische Geschwindigkeit im 4. Gang bei 1000 U/min des Motors	31,29 km/h

• Mit den Cabriolet und Coupé 504 4-Zylindermotor gemeinsame Werte.

FRIZIONE

Meccanismo	a diaframma
Tipo	LUK T 235
Disco	monodisco a secco con mozzo ammortizzatore
Dimensioni delle guarnizioni	155 x 230
Spessore del disco sotto carico	8,4 mm
Cuscinetto reggispinta	a sfere
Comando	idraulico

CAMBIO DI VELOCITA'

Tipo	(405) BA 10
Numero di velocità	4 avanti sincronizzate
Coppia di entrata	28 x 37
Rapporti del cambio (frazione di giro dell'albero secondario per un giro del motore)	
1a	0,2893
2a	0,4851
3a	0,7109
4a	1
RM	0,2863
Leva del cambio	al pavimento
Coppia di comando del tachimetro	9 x 27

Ponte POST

		ipoide tipo PC7
• Demoltiplicazione	coppia	10 x 37
	rapporto	0,270
Rapporti di demoltiplicazione totale (frazione di giro della ruota per 1 giro del motore		
1a		0,0782
2a		0,1311
3a		0,1921
4a		0,2703
RM		0,0774
Velocità teorica in 4a per 1000 giri/min del motore		31,29 km/h

• Caratteristiche comuni ai cabriolet e coupé 504 con motore a 4 cilindri

KOPPELING

Drukgroep	met diafragmaveer
Type	LUK T 235
Koppelingsplaat	droge koppelingsplaat met verende naaf
Afmetingen van de voeringen	155 x 230
Dikte van de koppelingsplaat onder belasting	8,4 mm
Drucklager	met kogels
Bediening	hydraulisch

VERSNELLINGSBAK

Type	(405) BA 10
Aantal versnellingen	4 gesynchroniseerd vooruit
Overbrenging	28 x 37
Overbrengingsverhoudingen (aantal omwentelingen van de uitgaande as bij 1 omwenteling van de motor)	
1e versn.	0,2893
2e versn.	0,4851
3e versn.	0,7109
4e versn.	1
achteruit	0,2863
Bediening	vloerschakeling
Snelheidsmeter overbrenging	9 x 27

ACHTERBRUG

		hypoïd, type PC7
• Overbrengingsverhouding	aantal tanden	10 x 37
	verhouding	0,270
Totale overbrengingsverhouding (aantal omwentelingen van de wielen bij 1 omwenteling van de motor)		
1e versn.		0,0782
2e versn.		0,1311
3e versn.		0,1921
4e versn.		0,2703
achteruit		0,0774
Theoretische snelheid in de 4e versn. bij 1000 omw/min. van de motor		31,29 km/u

• Gegevens zijn gelijk aan de 504 cabriolets en coupés met 4-cilinder motor

PRO CONCEPT

SUSPENSION

Avant	Mac Pherson
- flexibilité d'un ressort AV	50 mm sous 100 kg
- flexibilité mesurée à la roue AV	48 à 56 mm/100 kg
- barre antidévers AV	Ø 23 mm
Arrière	bras tirés
- flexibilité d'un ressort AR	22,5 mm sous 100 kg
- flexibilité mesurée à la roue AR	44 à 52 mm/100 kg
- barre antidévers AV	Ø 18 mm
Amortisseurs AV et AR	Peugeot, hydrauliques télescopiques à double effet

ROUES ET PNEUMATIQUES

Roues Michelin	5 1/2 J 14	
Nombre de trous	4	
Déport ou écuanteur	25 mm	
Pneumatiques (dimensions)	175 HR 14 (175 x 355)	
Type	Michelin XAS	
Pressions de gonflage (1) , à froid	Cabriolet	Coupé
(bar ou kg/cm2)		
- AV	1,6	1,6
- AR et roue de secours	1,7	1,8
Circonférence de roulement	1,928 m	

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie	45 Ah
Alternateur triphasé de 750 W	Paris-Rhône A 13 R
Démarreur { Paris-Rhône	D 9 E 14
Démarreur { Ducellier	6237

(1) pour roulage prolongé à grande vitesse majorer de 0.3 bar

RADAUFHÄNGUNG

Vorne	Mac Pherson
- Flexibilität einer vorderen Feder	50 mm/100 kg
- Flexibilität am Vorderrad gemessen	48 bis 56 mm/100 kg
- Vorderer Drehstab	Ø 23 mm
Hinten	gezogene Längslenker
- Flexibilität einer hinteren Feder	22,5 mm/100 kg
- Flexibilität am Hinterrad gemessen	44 bis 52 mm/100 kg
- Hinterer Drehstab	Ø 18 mm
Vordere und hintere Stossdämpfer	hydraulisch, doppeltwirkende Teleskopstossdämpfer, Fabrikat Peugeot

RÄDER UND REIFEN

Räder Michelin	5 1/2 J 14	
Anzahl der Löcher	4	
Versetzung	25 mm	
Reifengrösse	175 HR 14 (175 x 355)	
Typ	Michelin XAS	
Reifendruck (1) kalt	Cabriolet	Coupé
(bar od. kg/cm2)		
- vorne	1,6	1,6
- hinten und Reserverad	1,7	1,8
Abrollumfang	1,928 m	

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batterie	45 Ah
Drehstromlichtmaschine von 750 W	Paris-Rhône A 13 R
Anlasser { Paris-Rhône	D 9 E 14
Anlasser { Ducellier	6237

(1) Bei Fahren mit hoher Geschwindigkeit den Wert um 0,3 bar erhöhen.

PRO CONCEPT

SOSPENSIONI

Anteriori	Mac Pherson
- Flessibilità di una molla ANT	50 mm sotto un carico di 100 kg
- Flessibilità misurata alla ruota ANT	da 48 a 56 mm/100 kg
- Barra antirollio ANT	Ø 23 mm
Posteriori	Bracci oscillanti
- Flessibilità di una molla POST	22,5 mm sotto un carico di 100 kg
- Flessibilità misurata alla ruota POST	da 44 a 52 mm/100 kg
- Barra antirollio	Ø 18 mm
Ammortizzatori ANT e POST	Peugeot idraulici, telescopici a doppio effetto

RUOTE E PNEUMATICI

Ruote Michelin	5 1/2 J 14	
Numero di fori	4	
Convessità	25 mm	
Pneumatici (dimensioni)	175 HR 14 (175 x 355)	
Tipo	Michelin XAS	
Pressioni di gonfiaggio, (1) , a freddo (bar o kg/cm2)	Cabriolet	Coupé
- ANT	1,6	1,6
POST e ruota di scorta	1,7	1,8
Circonferenza di rotolamento	1,928 m	

IMPIANTO ELETTRICO

Batteria	45 Ah
Alternatore trifase da 750 W	Paris-Rhône A 13 R
Motorino d'avviamento { Paris-Rhône	D 9 E 14
Motorino d'avviamento { Ducellier	6237

(1) Per marcia prolungata a grande velocità, aggiungere 0,3 bar

VERING

Voor	Mac Pherson
- flexibiliteit van een voorveer	50 mm/100 kg
- flexibiliteit gemeten aan het voorwiel	48 tot 56 mm/100 kg
- stabilisatorstang vóór	Ø 23 mm
Achter	Getrokken draagarmen
- flexibiliteit van een achterweer	22,5/100 kg
- flexibiliteit gemeten aan het achterwiel	44 tot 52 mm/100 kg
- stabilisatorstang achter	Ø 18 mm
Schokbrekers vóór en achter	Dubbelwerkende hydraulische Peugeot schokbrekers

WIELEN EN BANDEN

Wielen Michelin	5 1/2 J 14	
Aantal wielboutgaten	4	
Wielbolling	25 mm	
Banden (afmetingen)	175 HR 14 (175 x 355)	
Type	Michelin XAS	
Bandenspanning (1) , koud (in bars of kg/cm2)	Cabriolet	Coupé
- vóór	1,6	1,6
- achter	1,7	1,8
Omtrek van de band	1,928 m	

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Accu	45 Au
Driefase wisselstroomgenerator 750 W	Paris-Rhône A 13 R
Startmotor { Paris-Rhône	D 9 E 14
Startmotor { Ducellier	6237

(1) Verhoog de bandenspanning met 0,3 bar bij grote snelheid

PR CONCEPT

CARROSSERIE

	Cabriolet	Coupé
• Surface vitrée totale apparente	1,69 m2	2,20 m2
• Distance pare-brise/lunette AR	1,94 m	2,25 m
• Largeur aux places AV (aux coudes)	1,43 m	
• Largeur aux places AR (aux coudes)	1,20 m	1,40 m
Volume utile du coffre AR	232 dm3	239 dm3
• Galerie de toit : charge maximum		50 kg

CONSOMMATION ET PERFORMANCES

Consommation d'essence aux 100 km (selon norme DIN 70030)	11,9 dm3
Consommation moyenne d'huile aux 1000 km (après rodage)	0,5 dm3
Vitesse maximale	186 km/h
Accélérations :	
400 m, départ arrêté	17,1 s
1000 m, départ arrêté	31,5 s
de 0 à 100 km/h	10,5 s

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

Moteur :	
Qualité de l'huile	ESSO UNIFLO 10 W 50
Capacité	6 dm3
Niveau minimum	5 dm3
Vidange	tous les 5000 km
Vérification du niveau	tous les 1000 km
Boîte de vitesses :	
Qualité de l'huile	ESSO UNIFLO 10 W 50
Capacité	1,35 dm3
Vidange	tous les 10 000 km
Vérification du niveau	tous les 5 000 km
Pont AR :	
Qualité de l'huile	ESSO Gear Oil GX 80
Capacité	1,55 dm3
Vidange	tous les 15 000 km
Vérification du niveau	tous les 5 000 km
Pompe d'assistance de direction :	
Qualité de l'huile	ESSO B 112 16
Capacité	0,65 dm3
Vérification du niveau	tous les 5000 km avec remise à niveau si nécessaire
Organes mécanique : Graissage	tous les 5000 km
Réservoir à carburant : Capacité	84 dm3

• Caractéristiques communes aux Cabriolets et Coupés 504 moteur 4 cylindres

KAROSSERIE

	Cabriolet	Coupé
• Gesamte sichtbare Scheibenfläche	1,69 m2	2,20 m2
• Abstand Windschutzscheibe/Heckscheibe)	1,94 m	2,25 m
• Breite an den Vordersitzen (in Ellbogenhöhe)	1,43 m	
• Breite an den Hintersitzen (in Ellbogenhöhe)	1,20 m	1,40 m
Inhalt des Kofferraums	232 dm3	239 dm3
• Dachgepäckträger : Höchstgewicht		50 kg

VERBRAUCH UND FAHRWERTE

Kraftstoffverbrauch auf 100 km (nach Norm DIN 70030)	11,9 dm3
Ölverbrauch auf 1000 km (nach Einfahrzeit)	0,5 dm3
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigungswerte :	
400 m, mit stehendem Start	17,1 s
1000 m, mit stehendem Start	31,5 s
von 0 auf 100 km/h	10,5 s

SCHMIERUNG UND WARTUNG

Motor :	
Ölsorte	ESSO UNIFLO 10 W 50
Fassungsvermögen	6 dm3
Minimaler Ölstand	5 dm3
Ölwechsel	alle 5000 km
Ölstand-Kontrolle	alle 1000 km
Wechselgetriebe	
Ölsorte	ESSO UNIFLO 10 W 50
Fassungsvermögen	1,35 dm3
Ölwechsel	alle 10 000 km
Ölstand-Kontrolle	alle 5 000 km
Hinterachsgetriebe :	
Ölsorte	ESSO GEAR OIL GX 80
Fassungsvermögen	1,55 dm3
Ölwechsel	alle 15 000 km
Ölstand-Kontrolle	alle 5 000 km
Pumpe fur Servolenkung :	
Ölsorte	ESSO B 112 16
Fassungsvermögen	0,65 dm3
Ölstand-Kontrolle	alle 5000 km, wenn nötig Öl nachfüllen
Mechanische Teile : Schmierung	alle 5000 km
Kraftstoffbehälter : Fassungsvermögen	84 dm3

• Mit den Cabriolet und Coupé 504 4-Zylindermotor gemeinsame Werte.

PRO CONCEPT

CARROZZERIA

	Cabriolet	Coupé
• Superficie vetrata totale apparente	1,69 m2	2,20 m2
• Distanza parabrezza/lunotto POST	1,94 m	2,25 m
• Larghezza ai sedili ANT (all'altezza dei gomiti)	1,43 m	
• Larghezza ai sedili POST (all'altezza dei gomiti)	1,20 m	1,40 m
Volume utile del bagagliaio POST	232 dm3	239 dm3
• Portabagagli sul tetto : carico massimo		50 kg

CONSUMI E PRESTAZIONI

Consumo di benzina per 100 km (secondo norme DIN 70030)	11,9 litri
Consumo medio d'olio per 100 km (dopo il rodaggio)	0,5 litri
Velocità massima	186 km/h
Accelerazioni :	
400 m. partenza da fermo	17,1 s
1000 m. partenza da fermo	31,5 s
da 0 a 100 km/h	10,5 s

LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE

Motore :	
Qualità dell'olio	ESSO UNIFLO 10 W 50
Capacità	6 dm3
Livello minimo	5 dm3
Cambio olio	Ogni 5000 km
Verifica del livello	Ogni 1000 km
Cambio di velocità	
Qualità dell'olio	ESSO UNIFLO 10 W 50
Capacità	1,35 dm3
Cambio olio	Ogni 10 000 km
Verifica del livello	Ogni 5 000 km
Ponte POST :	
Qualità dell'olio	ESSO GEAR OIL GX 80
Capacità	1,55 dm3
Cambio olio	Ogni 15 000 km
Verifica del livello	Ogni 5 000 km
Pompa del servosterzo	
Qualità dell'olio	ESSO B 112 16
Capacità	0,65 dm3
Verifica del livello	Ogni 5000 km ristabilire il livello se necessario
Organi meccanici : Ingrassaggio	Ogni 5000 km
Serbatoio del carburante : Capacità	84 dm3

• Caratteristiche comuni ai cabriolet e coupé 504 con motore a 4 cilindri

CARROSSERIE

	Cabriolet	Coupé
• Totale glasoppervlak	1,69 m2	2,20 m2
• Afstand tussen voor en achterruit	1,94 m	2,25 m
• Breedte op ellebooghoogte vóór	1,43 m	
• Breedte op ellebooghoogte achter	1,20 m	1,40 m
Kofferinhoud	232 dm3	239 dm3
• Maximum imperiaalbelasting		50 kg

VERBRUIK EN PRESTATIES

Benzineverbruik over 100 km (volgens DIN-norm 70030)	11,9 dm3
Olieverbruik over 1000 km (na het inrijden)	0,5 dm3
Maximum snelheid	186 km/u
Acceleratiecijfers :	
400 m vanaf stilstand	17,1 sec.
1000 m vanaf stilstand	31,5 sec.
van 0 tot 100 km/u	10,5 sec.

SMERING EN ONDERHOUD

Motor :	
Oliesoort	ESSO UNIFLO 10 W 50
Inhoud	6 dm3
Minimum niveau	5 dm3
Verversen	Elke 5000 km
Niveau controle	Elke 1000 km
Versnellingsbak:	
Oliesoort	ESSO UNIFLO 10 W 50
Inhoud	1,35 dm3
Verversen	Elke 10 000 km
Niveau controle	Elke 5 000 km
Achterbrug :	
Oliesoort	ESSO GEAR OIL GX 80
Inhoud	1,55 dm3
Verversen	Elke 15 000 km
Niveau controle	Elke 5 000 km
Pomp voor stuurbekrachtiging	
Oliesoort	ESSO B 122 16
Inhoud	0,65 dm3
Niveau controle	Elke 5 000 km zo nodig bijvullen
Mechanische delen : Smeren	Elke 5 000 km
Benzinetank : Inhoud	84 dm3

• Gegevens zijn gelijk aan de 504 cabriolets en coupés met 4 cilindermotor.

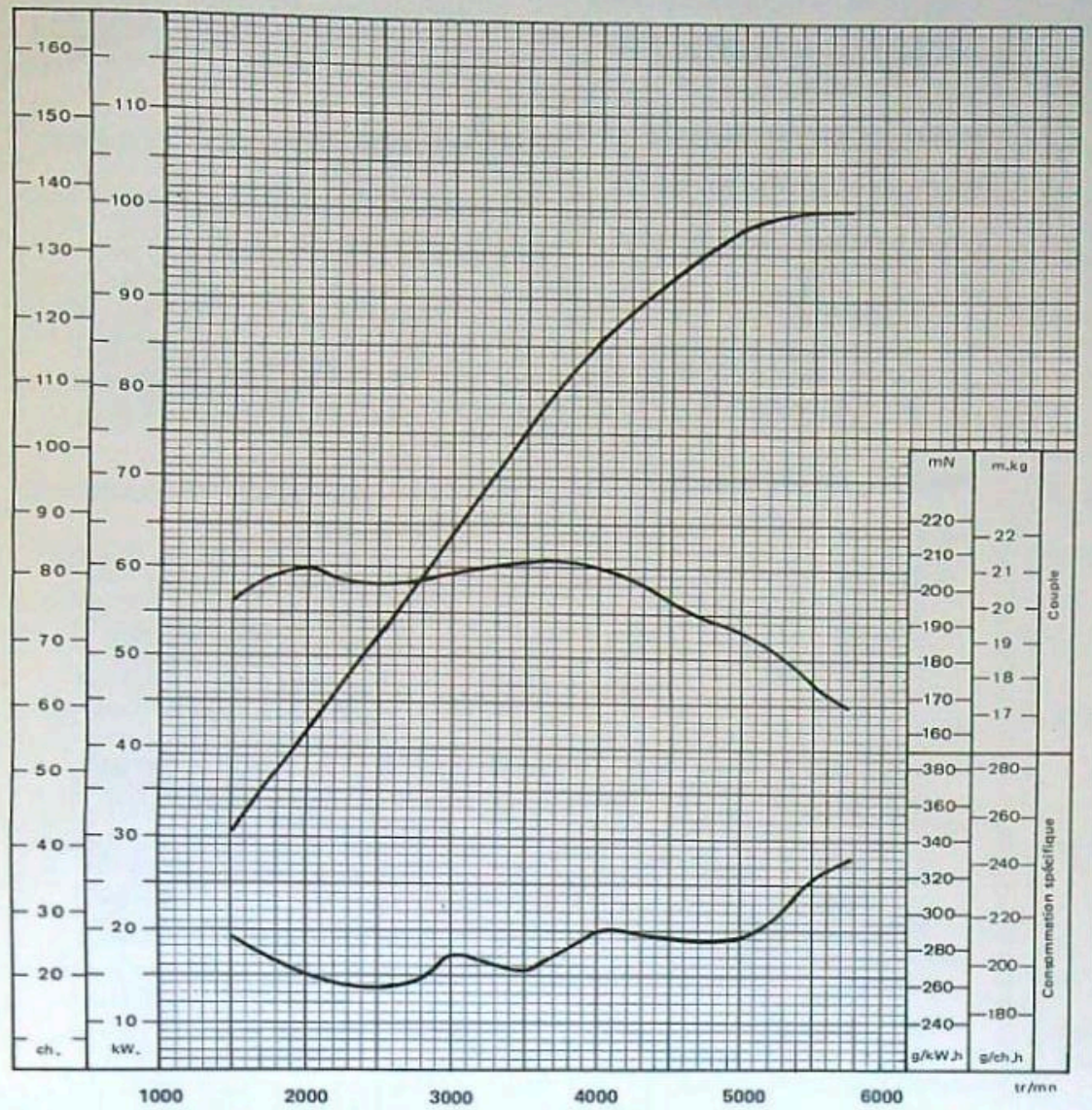
PRO CONCEPT

PUISSANCE - COUPLE
CONSOMMATION

LEISTUNG
DREHMOMENT
VERBRAUCH

POTENZA - COPPIA
CONSUMO

VERMOGEN - KOPPEL
VERBRUIK



PERFORMANCES RELEVEES AU BANC
AUF DEM PRÜFSTAND GEMESSENE WERTE
PRESTAZIONI RILEVATE AL BANCO
GELEVERD VERMOGEN OP TESTBANK

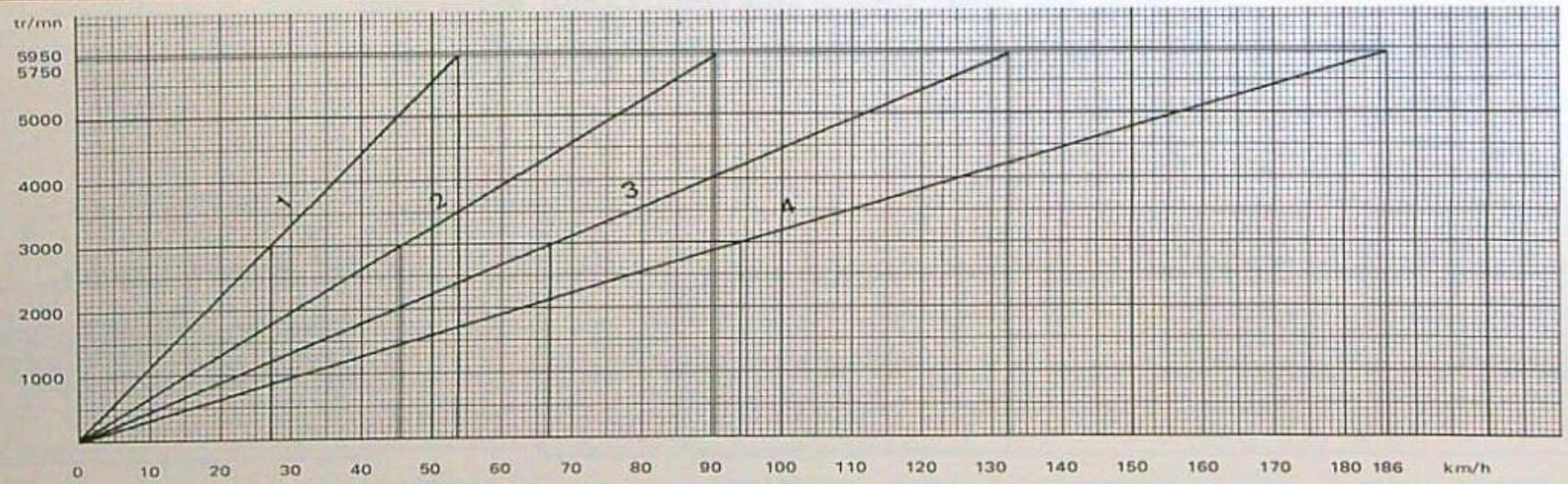
Régime (tr/mn) Motordrehzahl (U/min) Regime giri/min Motortoerental (omw/min)	Puissance DIN Leistung DIN Potenza DIN Vermogen DIN		Couple DIN Drehmoment DIN Coppia DIN Koppel DIN		Consommation DIN Verbrauch DIN Consumo DIN Verbruik DIN	
	kW kW kW kW	ch PS CV pk	m.N m.N m.N m.N	m.kg m.kg m.kg m.kg	g/kW.h g/kW.h g/kW.h g/kW.h	g/ch.h g/PSh g/ch.h g/pk.h
1500	30,60	41,65	195	19,90	286	210
2000	42,85	58,30	204,3	20,85	268	197
2500	52,20	71	199,5	20,35	258	190
3000	64	87,10	203,8	20,80	276	203
3500	75,80	103,05	206,8	21,10	269	198
4000	86	116,95	205,3	20,95	291	214
4500	92,70	126,15	196,5	20,05	287	211
5000	98	133,25	187,2	19,10	288	212
5500	99,40	135,15	172,5	17,60	320	235
5750	100	136	166	16.95	330	243

Vitesses théoriques en km/h sur les 4 démultiplications aux divers régimes moteur, avec pneus de 175 x 14 HR (circonférence de roulement 1,928 m)

Theoretische Geschwindigkeit in km/h in den 4 Gangstufen und verschiedenen Motordrehzahlbereichen mit Reifen 175 x 14 HR (Laufumfang 1,928 m)

Velocità teoriche in km/h sulle 4 demoltiplicazioni ai diversi regimi del motore con pneumatici da 175 x 14 HR (circonferenza di rotolamento 1,928 m)

Theoretische snelheid in km/u in de 4 versnellingen bij diverse motortoerentallen met banden 175 x 14 NR (omtrek van de banden 1,928 m)



tr/mn U/min giri/min omw/min.	1ère 1. Gang 1a 1e	2ème 2. Gang 2a 2e	3ème 3. Gang 3a 3e	4ème 4. Gang 4a 4e
1000	9,05	15,18	22,24	31,29
1500	13,57	22,77	33,36	46,93
2000	18,10	30,36	44,48	62,58
2500	22,62	37,95	55,60	78,22
3000 (1)	27,15	45,54	66,72	93,87
3500	31,67	53,13	77,84	109,51
4000	36,20	60,72	88,96	125,16
4500	40,72	68,31	100,08	140,80
5000	45,25	75,20	111,20	156,45
5500	49,77	83,49	122,32	172,09
5750 (2)	52,03	87,28	127,88	179,91
5950 (3)	53,84	90,32	132,32	186,00

(1) Régime correspondant au couple maximal
(2) Régime correspondant à la puissance maximale du moteur
(3) Régime correspondant à la vitesse maximale en 4ème. et aux vitesses à ne pas dépasser en 1ère, 2ème et 3ème.

(1) Dem grössten Drehmoment des Motors entsprechende Drehzahl
(2) Der Motorhöchstleistung entsprechende Drehzahl
(3) Der Höchstgeschwindigkeit im 4. Gang und den im 1. 2. und 3. Gang nicht zu überschreitenden Geschwindigkeiten entsprechende Drehzahl.

(1) Regime corrispondente alla coppia massima
(2) Regime corrispondente alla potenza massima del motore
(3) Regime corrispondente alla velocità massima in 4a e alle velocità da non superare in 1a, 2a e 3a.

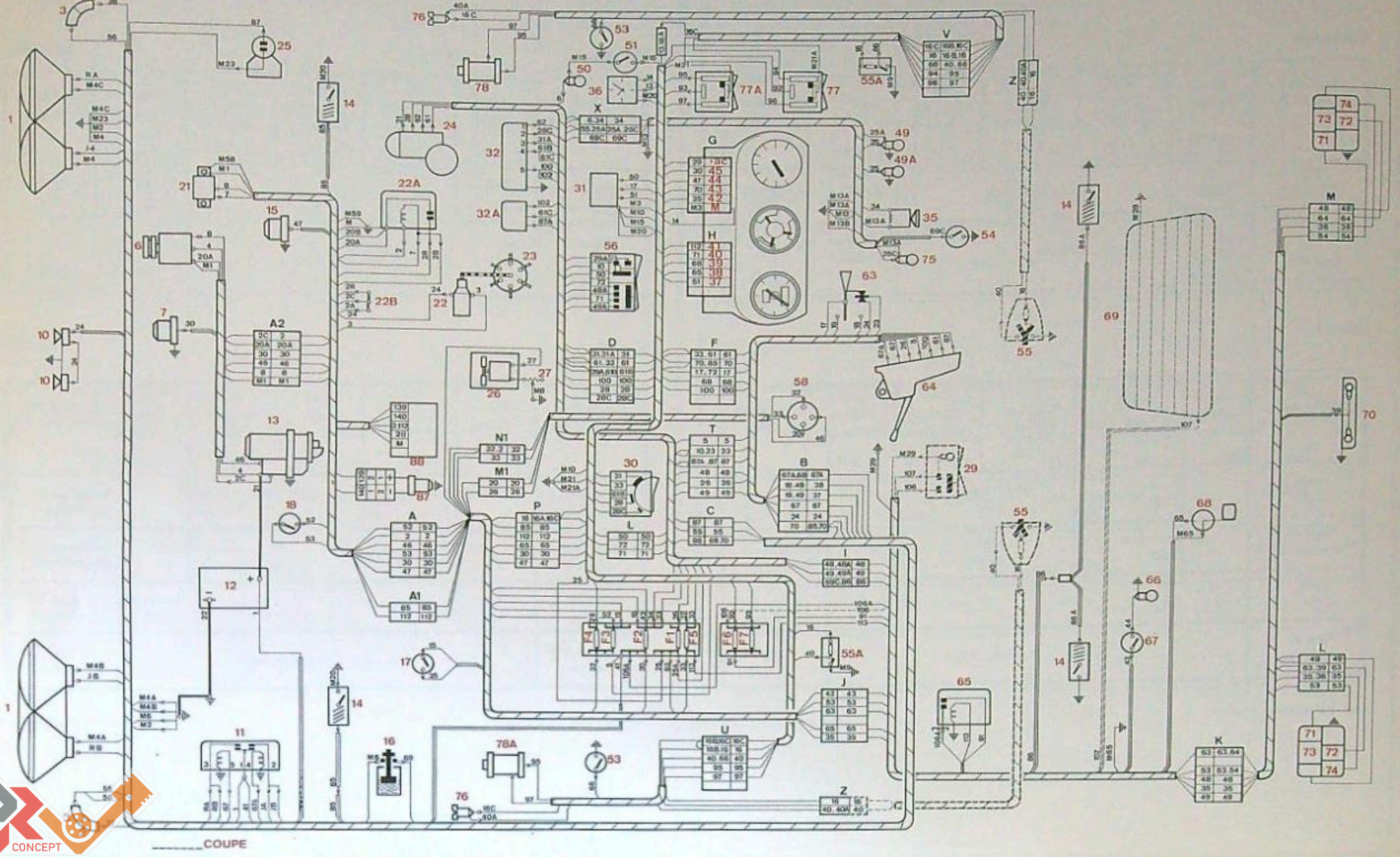
(1) Toerental, corresponderend met het maximum koppel
(2) Toerental, corresponderend met het maximum motorvermogen
(3) Toerental, corresponderend aan de maximum snelheid in de 4e versnelling en de snelheden welke niet overschreden mogen worden in de 1e, 2e en 3e versnelling.

SCHEMA ELECTRIQUE

ELEKTRISCHE ANLAGE

IMPIANTO ELETTRICO

ELEKTRISCH SCHEMA



SCHEMA ELECTRIQUE

1 - Projecteur
2 - Clignotant AV
3 - Lanterne AV
6 - Alternateur
7 - Manocontact d'huile
10 - Avertisseurs
11 - Relais
12 - Batterie
13 - Démarreur
14 - Plaquette de freins
15 - Prise de thermomètre d'eau
16 - Réservoir liquide de frein
17 - Interrupteur de stops
18 - Interrupteur de phares de recul
21 - Régulateur
22 - Bobine
22 A - Relais bobine
22 B - Résistance bobine
23 - Distributeur
24 - Moteur essuie-vitre
25 - Pompe lave-vitre
26 - Ventilateur de climatisation
27 - Rhéostat de climatisation
29 - Interrupteur vitre arrière
30 - Interrupteur essuie-vitre/lave-vitre
31 - Central de clignotement
32 - Relais essuie-vitre
32 A - Temporisateur
35 - Allume-cigarettes
36 - Montre
37 - Témoin clignotants
38 - Jauge carburant
39 - Témoin de phares
40 - Témoin de signal de détresse
41 - Compte-tours
42 - Témoin de lanternes
43 - Témoin de sécurité de freinage
44 - Témoin de température d'eau
45 - Témoin de pression d'huile
46 - Eclairage de climatisation
49 A - Eclairage du cendrier
50 - Eclairage du vide-poches
51 - Interrupteur éclairage du vide-poches

53 - Interrupteur de porte
54 - Interrupteur de frein à main
55 - Eclairage intérieur
55 A - Plafonnier
56 - Interrupteur signal de détresse
58 - Antivol
63 - Inverseur de clignotants et commande avertisseurs
64 - Commutateur d'éclairage
65 - Relais vitre arrière chauffante
66 - Eclairage du coffre
67 - Interrupteur de coffre
68 - Transmetteur de jauge
69 - Vitre arrière chauffante
70 - Eclairage plaque de police
71 - Phare de recul
72 - Stop
73 - Clignotant AR
74 - Lanterne AR
76 - Feux de gabarit de porte
77 - Interrupteur lève-vitre droit

77 A - Interrupteur lève-vitre gauche
78 - Moteur lève-vitre droit
78 A - Moteur lève-vitre gauche
87 - Capteur
88 - Coffret électronique

ELEKTRISCHE ANLAGE

1 - Scheinwerfer
2 - Blinker, vorne
3 - Standlicht, vorne
6 - Lichtmaschine
7 - Oldruckschalter
10 - Signalanlage
11 - Relais
12 - Batterie
13 - Anlasser
14 - Bremsbelagplatte
15 - Wasserthermometeranschluss
16 - Bremsflüssigkeitsbehälter
17 - Bremslichtschalter
18 - Rückfahrscheinwerferschalter
21 - Regler
22 - Zündspule
22 A - Zündspulenrelais
22 B - Zündspulenwiderstand
23 - Zündverteiler
24 - Scheibenwischermotor
25 - Pumpe Scheibenwaschanlage
26 - Ventilator Klimaanlage
27 - Rheostat Klimaanlage
29 - Schalter heizbare Heckscheibe
30 - Schalter Scheibenwischer/Scheibenwaschanlage
31 - Blinkautomat
32 - Scheibenwischerrelais
32 A - Zeitrelais
35 - Zigarettenanzünder
36 - Zeituhr
37 - Blinkerkontrolleuchte
38 - Benzinstandanzeiger
39 - Fernlichtkontrolleuchte
40 - Kontrolleuchte Warnblinkanlage
41 - Drehzahlmesser
42 - Standlichtkontrolleuchte
43 - Bremskontrolleuchte
44 - Wassertemperaturkontrolleuchte
45 - Oldruckkontrolleuchte
49 - Beleuchtung für Hebelgruppe der Klimaanlage
49 A - Aschenbecherbeleuchtung
50 - Handschuhfachbeleuchtung
51 - Schalter Handschuhfachbeleuchtung
53 - Türschalter
54 - Handbremsschalter
55 - Innenbeleuchtung
55 A - Deckenleuchte
56 - Schalter Warnblinkanlage
58 - Sicherheitsschloss
63 - Kippschalter für Blinker und Signalanlage

64 - Lichtschalter
65 - Relais heizbare Heckscheibe
66 - Kofferraumbeleuchtung
67 - Kofferraumschalter
68 - Benzinstandgeber
69 - Heizbare Heckscheibe
70 - Nummernschildbeleuchtung
71 - Rückfahrscheinwerfer
72 - Bremslichter
73 - Blinker, hinten
74 - Rücklicht
76 - Turbegrenzungsleuchten
77 - Schalter rechter Scheibenheber

77 A - Schalter linker Scheibenheber
78 - Motor rechter Scheibenheber
78 A - Motor linker Scheibenheber
87 - Impulsgeber
88 - Elektronisches Schaltgerat

IMPIANTO ELETTRICO

1 - Proiettori
2 - Lampeggiatori ANT
3 - Luci di posizione ANT
6 - Alternatore
7 - Manocontatto dell'olio
10 - Avvisatori
11 - Relé
12 - Batteria
13 - Motorino d'avviamento
14 - Piastrine dei freni
15 - Presa termometro dell'acqua
16 - Serbatoio liquido dei freni
17 - Interruttore indicatori d'arresto
18 - Interruttore fari di retromarcia
21 - Regolatore
22 - Bobina
22 A - Relé bobina
22 B - Resistenza bobina
23 - Distributore
24 - Motorino tergicristallo
25 - Pompa lavavetro
26 - Ventilatore di climatizzazione
27 - Reostato di climatizzazione
29 - Interruttore lunotto termico POST
30 - Interruttore tergicristallo/lavavetro
31 - Centrale indicatori di direzione
32 - Relè tergicristallo
32 A - Temporizzatore
35 - Accendisigari
36 - Orologio
37 - Spia lampeggiatori
38 - Indicatore livello carburante
39 - Spia fari
40 - Spia segnale d'emergenza
41 - Contagiri
42 - Spia luci di posizione
43 - Spia sicurezza di frenata
44 - Spia temperatura dell'acqua
45 - Spia pressione dell'olio
49 - Illuminazione comandi climatizzazione
49 A - Illuminazione portacenere
50 - Illuminazione vano portaguanti
51 - Interruttore illuminazione vano portaguanti

53 - Interruttore di porta
54 - Interruttore freno a mano
55 - Illuminazione interna
55 A - Plafoniera
56 - Interruttore segnale d'emergenza
58 - Antifurto
63 - Deviatore indicatori di direzione e comando avvisatori
64 - Commutatore d'illuminazione
65 - Relè lunotto termico POST
66 - Illuminazione bagagliaio
67 - Interruttore bagagliaio
68 - Rilevatore livello carburante
69 - Lunotto termico POST
70 - Illuminazione targa
71 - Fari di retromarcia
72 - Indicatori d'arresto
73 - Lampeggiatori POST
74 - Luce di posizione POST
76 - Luci d'ingombro sulla porta
77 - Interruttore alzacristallo destro

77 A - Interruttore alzacristallo sinistro
78 - Motorino alzacristallo destro
78 A - Motorino alzacristallo sinistro
87 - Trasmettitore d'impulsi
88 - Cofanetto elettronico

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

1 - Koplampen
2 - Richtingaanwijzers vóór
3 - Stadslichten
6 - Wisselstroomgenerator
7 - Oliedrukcontact
10 - Claxons
11 - Relais
12 - Accu
13 - Startmotor
14 - Slijtagecontact v.d. remblokken
15 - Temperaturatuurmeter aansluiting
16 - Remvloeistofreservoir
17 - Stoplichtschakelaar
18 - Achteruitrijlampschakelaar
21 - Spanningsregelaar
22 - Bobine
22 A - Bobine relais
22 B - Bobine weerstand
23 - Verdeler
24 - Ruitewissermotor
25 - Ruitesproeierpomp
26 - Kachelventilator
27 - Regelbare weerstand v.d. kachelventilator
29 - Schakelaar v.d. achterruitverwarming
30 - Ruitewisserschakelaar/ Ruitesproeierbediening
31 - Clignoteurautomaat
32 - Ruitewisserrelais
32 A - Tijdschakelaar v.d. ruitewissers
35 - Sigarette-aansteker
36 - Elektrisch klokje
37 - Controlelampje v.d. clignoteurs
38 - Benzinemeter
39 - Grootlicht controlelampje
40 - Controlelampje voor alarm-knipperlichtinstall.
41 - Toerenteller
42 - Stadslicht controlelampje
43 - Controlelampje v.d. remmen
44 - Koelwater controlelampje
45 - Oliedruk controlelampje
49 - Verlichting van de kachelbediening
49 A - Verlichting van de asbak
50 - Verlichting v.h. handschoenenkastje
51 - Schakelaar v.d. verlichting v.h. handschoenenkastje
53 - Portierschakelaar
54 - Handremschakelaar
55 - Binnenverlichting
55 A - Binnenlicht (plafond)
56 - Schakelaar voor alarm-knipperlichtinstall.
58 - Stuurslot
63 - Richtingaanwijzerschakelaar en claxonbediening
64 - Verlichtingsschakelaar
65 - Relais van de achterruitverwarming
66 - Kofferverlichting
67 - Schakelaar van kofferverlichting
68 - Benzinemeterelement/Tankvlotter
69 - Verwarmde achterruit
70 - Kentekenplaatverlichting
71 - Achteruitrijlichten
72 - Stoplichten
73 - Richtingaanwijzers achter
74 - Achterlichten
76 - Waarschuwingslichten van geopend portier
77 - Schakelaar van elektrische raambediening, rechts

77 A - Schakelaar v. elektrische raambediening, links
78 - Motor van raammechanisme, rechts
78 A - Motor van raammechanisme, links
87 - Impulsgever
88 - Elektronische schakeling