

autopista

**CUANTO
SUBEN
LOS COCHES**

**UN GRAN DIESEL
PEUGEOT 504 GLD**

**NUEVO 132
2000**



DEFENSA DEL CLIENTE

NUEVA SECCION A SU SERVICIO



**ANTES DE COMPRAR COCHE USADO
UTILICE EL CUPON DE INFORME PERSONAL**



PEUGEOT 504-GLD

Por Arturo ANDRES



La clásica silueta y aspecto exterior del 504 no se modifican en el más mínimo detalle.

CUALIDADES

- Combustible muy barato.
- Buenas aptitudes ruterías.
- Robustez general a toda prueba.
- Motor muy suave para Diesel.
- Transmisión impecable.

DEFECTOS

- Muy caro de adquisición.
- Anticuado de línea e interior.
- Muy pesado.
- Aireación escasa.
- Mandos de conducción raros.

peugeot 504.info

Hemos recorrido 1000 km. los que hemos recorrido durante la prueba del Peugeot 504-GLD; es indudable que el coche lo merecía, por la expectación que había despertado. De hecho, este ambiente de curiosidad hacia el Peugeot con motor Diesel lo pudimos pulsar hace ya un año, al realizar la prueba del GL 2 litros, puesto que muchos de los anónimos interlocutores que nos preguntaban sobre el recién aparecido coche, antes o después acababan por emitir la misma interrogación: «¿Y no lo van a sacar también en Diesel?» A nuestra respuesta de que «por el momento, parece que no», sucedía inmediatamente una expresión de desencanto: «El coche está muy bien, pero es que en Diesel dicen que va...»

Pero es que la clientela potencial de Peugeot es de las que nunca acaban de quedarse conformes, porque ahora, al oír el «taca-taca» que el motor emite al ralentí, la pregunta de hace un año se transforma en: «Y ahora que ya es Diesel, ¿no lo van a sacar en Familiar?». Nuestra respuesta, como improvisados vendedores de la marca, vuelve a ser la misma de hace un año, en plan de nadar y guardar la ropa. Y con más razón si cabe, porque en el plazo de un año ya nos hemos llevado dos sorpresas (relativas, por supuesto). Porque cuando se presentó el coche se afirmó muy seriamente que iba a ser un modelo único, y en doce meses ya le han salido dos hermanos: el 1800 y el Diesel. Así que, tal vez dentro de no mucho, es posible que empiecen a filtrarse rumores de que Peugeot prepara el lanzamiento del Familiar. Podemos asegurar que la clientela está ahí, esperando; pese a que el precio sería forzosamente elevado, el 504 Familiar Diesel tiene un segmento de mercado propio, en régimen de franco monopolio.

Pero dejemos la futurología y volvamos a la realidad del 504-GLD, que supone la entrada en lista del tercer turismo «grande» de gas-oil ofrecido al usuario español, después del Chrysler y el 132. Es una lucha cerrada, que comienza con los precios, ya que los tres coches (en su versión Lujo los otros dos) cuestan exactamente igual; al menos, eso le cuestan al profesional, que está dentro del impuesto de lujo, ya que para uso particular, el Chrysler se beneficia de ser el único con una cilindrada justo por debajo de los temibles 13 HP fiscales, lo cual supone la nada despreciable economía de 82.000 pesetas (el 9 por 100 del precio del coche, puesto en carretera).

Por lo demás, cada marca juega su baza: Chrysler, la economía, y no sólo de adquisición para el particular, sino de consumo, terreno en el que sigue siendo imbatible; Seat, el lujo y refinamiento de acabado, con sus cinco miembros y elevalunas eléctricos; y Peugeot (aparte del

reclamo de usar un motor «propio»), suponemos que cargará la mano en la robustez general del vehículo y en la suavidad de funcionamiento.

EL «504», UN VIEJO CONOCIDO

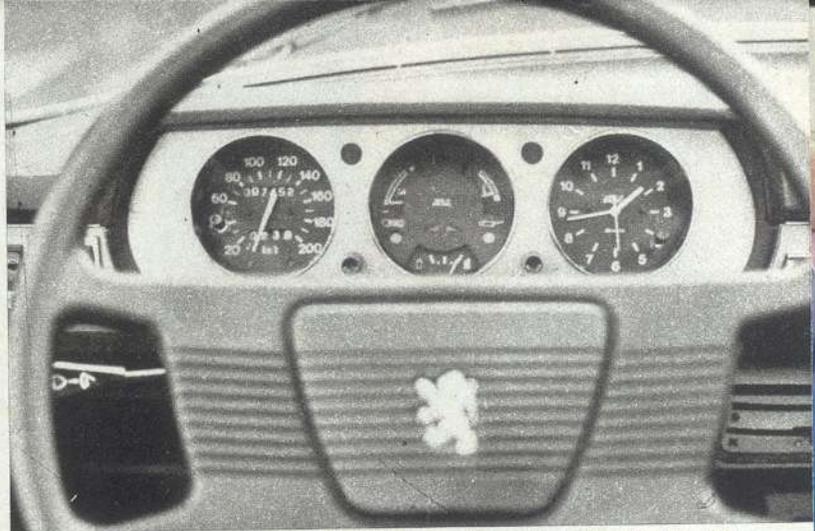
Aunque no hace ni catorce meses que pusimos las manos encima por primera vez en Peugeot de procedencia española, ya se ha convertido en un viejo conocido, en el que hemos cubierto bastantes más kilómetros de los que el automovilista medio realiza en su coche personal en ese mismo lapso de tiempo. Tras de la presentación del GL, su prueba a fondo; luego, la experiencia con «nuestro» motor, rebajado a menos de 13 caballos fiscales: siguió la prueba del GL-1800; hace unas semanas, la presentación del Diesel, y por fin, rendimos cuentas del «Banco de Pruebas» correspondiente a este último.

No es extraño, por lo tanto, que el 504 se haya convertido en tan corto tiempo en un vehículo familiar para nosotros. Pero no es simplemente esta asiduidad de utilización la que produce dicha familiaridad, sino que el 504, al poco tiempo de ponerse al volante, rápidamente produce una cofianza en el conductor que poquitos coches de su envergadura lleguen a dar, incluso con un período de acoplamiento mucho más largo.

Naturalmente, nos referimos a la conducción básica: los tres pedales, el volante y el cambio. El accionamiento de todos estos mandos es tan suave, de tal precisión en su respuesta, y en conjunto, el coche ofrece un comportamiento tan «natural» en sus reacciones que rápidamente se toma confianza.

Nos referimos a los mandos de conducción, porque el resto de los mismos, especialmente los situados bajo el volante en forma de dos palanquitas, pueden dar más de un quebradero de cabeza al usuario que se haya acostumbrado muy rígidamente al esquema clásico, común con pequeñas variaciones para todas las marcas. Porque cuando quiera tocar la bocina, verá saltar los chorros del lavaparabrisas y a éste dar cinco batidas (que le parecerán eternas, mientras lucha inútilmente por hacerle parar); si quiere que funcione el limpia, se encontrará dando intermitentes, como sonoramente le advertirá el acusador relé, y si pretende dar las luces, lo más seguro es que comiencen a girar los limpias, pero en seco. Pero si un camión le salpica de barro, tendrá suerte, ya que al intentar accionar los chorritos, descubrirá por casualidad dónde está la bocina.

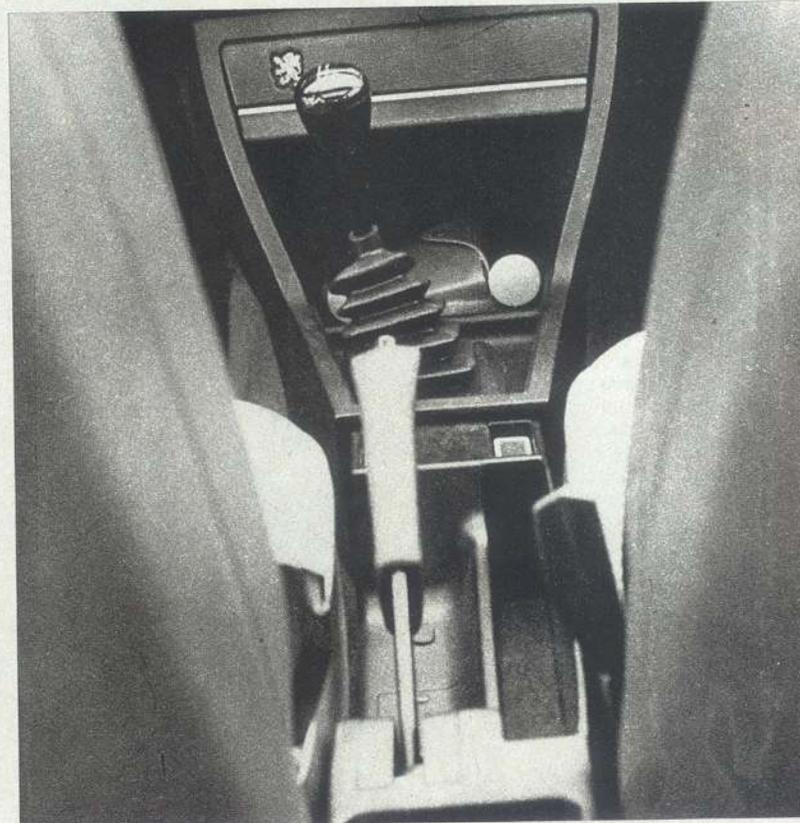
Y no es que el sistema de mandos, en sí mismo, sea irracional; quizá recarga excesivamente la mano derecha (cambio, intermitentes y bocina), pero es cuestión de hábito. Eso sí, el primer con-



La instrumentación es clásica y fácil de leer; el cuentavuelvas de las otras versiones cede el sitio a un enorme reloj.



También en el Diesel se ofrece la opción de techo corredizo.



El conjunto central, con su consola prolongada y su corta palanca de cambios, es lo más moderno del diseño interior.



tacto no es como para realizarlo en mitad de un tráfico congestionado. También la climatización tiene su pequeño intrínquilis, pero resulta bastante más clásica; dado el tiempo invernal, apenas si hemos tenido ocasión de notar la entrada de aire poco eficaz, si no es con apoyo del ventilador. Resulta especialmente extraño que esto ocurra en un coche con línea tan clásica, ya que la falta de entrada dinámica de aire es típica de los coches modernos de diseño muy aerodinámico y parabrisas tumbado. Claro que se descubre pronto el problema: no es tanto dificultad de entrada como de salida, ya que basta con entreabrir un par de centímetros una ventanilla trasera, para que el flujo de aire aumente de forma increíble. Es decir, que los extractores situados en los pilares posteriores son un bonito adorno estético (o no tan bonito), pero nada más.

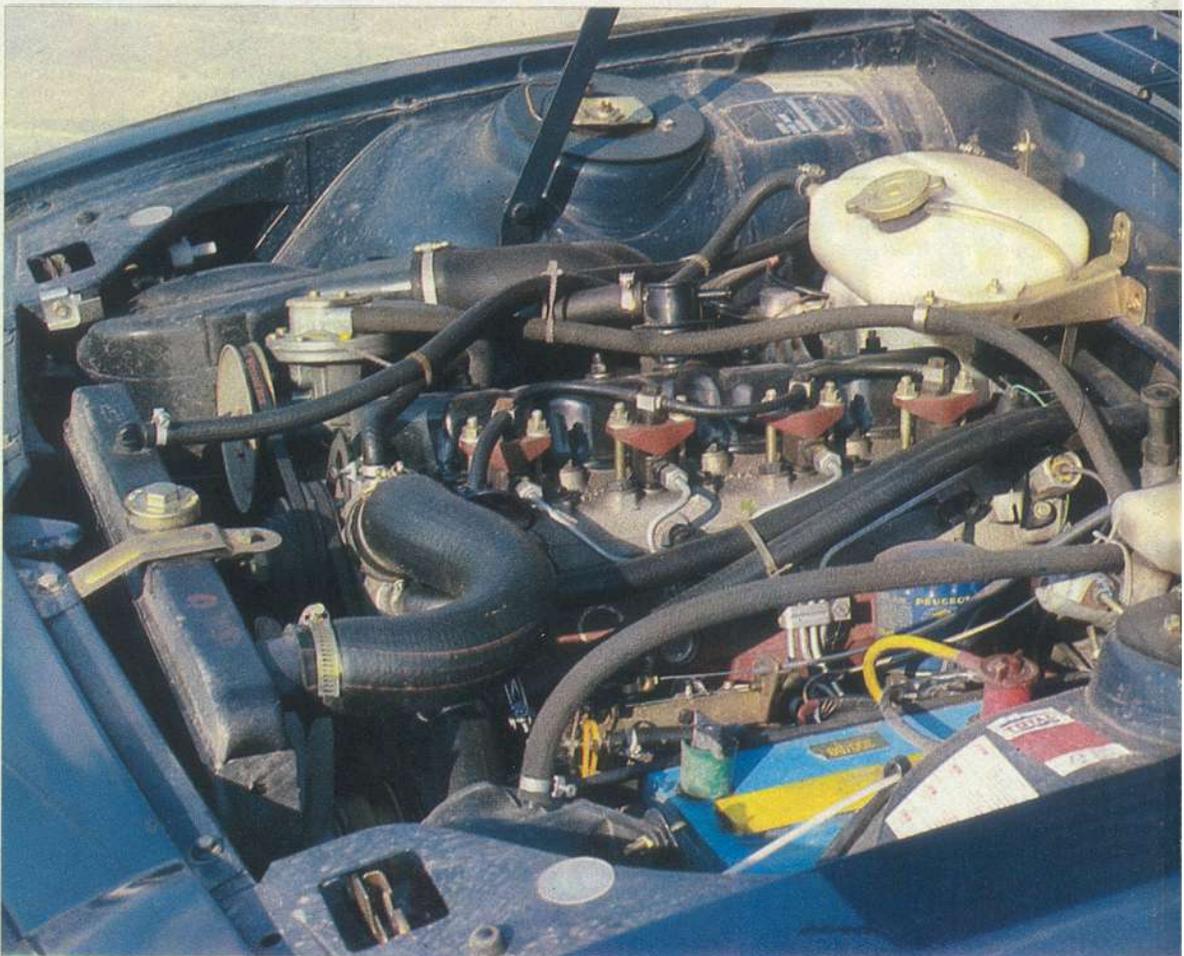
Siguiendo con los detalles negativos, nos hemos vuelto a encontrar unos respaldos demasiado cortos, si se utilizan los reposacabezas, y la situación del juego de pedales un poco desplazado hacia la izquierda —o el asiento demasiado hacia el centro, si se quiere—, lo cual obliga a desplazar demasiado hacia la izquierda el pie derecho, para frenar.

Por lo demás, viajar o conducir el 504 es una agradable experiencia. E insistimos en lo ya dicho otras veces sobre ser pasajero en el Peugeot, porque es uno de los pocos coches en los que el resto de los usuarios del vehículo están igual de mimados, o más, que el conductor. Es un gran coche «de chófer», en otras palabras. La habitabilidad trasera, sobre todo longitudinalmente, es excepcional, y los asientos son más cómodos para cualquiera que para el conductor. En cuanto al descansabrazos central trasero, resulta muy cómodo en largos viajes con cuatro plazas, si bien es cierto que para un eventual tercer ocupante de dicho asiento la cosa ya no resulta tan halagüeña.

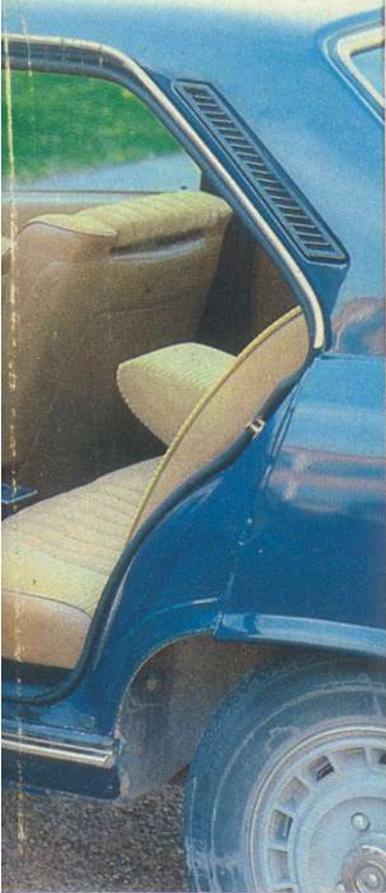
No vamos a insistir sobre el comportamiento del coche en carretera, del cual ya hemos hecho los oportunos elogios en pruebas anteriores, ni sobre el buen compromiso de la suspensión, ni dura ni blanda, que pone sus virtudes más de relieve sobre pavimentos en malas condiciones. El 504 es un gran «tragamillas», tanto por la facilidad y suavidad de conducción, como por el confort para los pasajeros.



La accesibilidad es excelente; la combinación de colores, agradable.



Bajo el capot, el aspecto general es un poco más complejo de apariencia que en los de gasolina, notables por su sencillez.



Una de las cosas que le «pesan» al 504 es el diseño de todo el salpicadero.



Un lema modesto; lo correcto sería «al 40 por 100 de precio».



Unico signo externo (sonoridad aparte) de que se trata de un Diesel.



Los nuevos tapacubos (comunes a todos los 504) son un ejemplo de buen gusto, pese al plástico.



Antes de pasar a la mecánica, digamos que hay una diferencia más entre las versiones de gasolina y la de gas-oil, que ha pasado desapercibida en todas las informaciones sobre este coche: los faros no son de lámpara halógena. Y quizá no se ha notado porque, incluso con lámpara normal, su potencia de ilumina-

Ciertamente, el motor deja notar inequívocamente, estando al ralentí, que es un Diesel. Por cierto, que la insonorización está muy bien estudiada, y desde el interior y con cristales cerrados, se oye muchísimo menos que fuera. Pero en cuanto se pisa un poco el acelerador, el clásico sonido desaparece, y el motor se vuelve muy silencioso. Es difícil hacer comparaciones a oído y de memoria, pero aseguraríamos que no suena más que el 132 con motor Mercedes; quizá menos.

Pero todavía hay otras dos características que se desvían claramente del comportamiento típico de los Diesel a los que estamos acostumbrados: la aceleración y la retención. La primera está condicionada por la presen-

cedes de 5 cilindros y el nuevo Fiat de 2,4 litros (72 CV.) resultan impresionantes por su elevada prestación, pero su comportamiento es más típico de Diesel, en conjunto.

ACELERACIONES BRILLANTES

Ese efecto del volante-motor ligero se deja sentir clarísimamente en la arrancada. No es que se puedan hacer salidas de semáforo como si de un motor de gasolina se tratase, pero sí que resulta mucho menos penoso de lo habitual en coches con este tipo de motor.

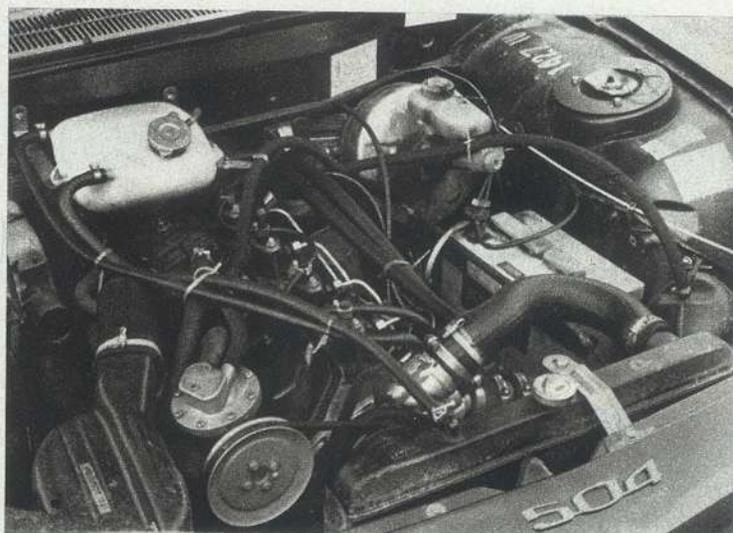
Para horrar palabras, digamos que los 400 m. con salida parada son los más brillantes que nunca

algo menos elástico que los otros (su par máximo lo consigue a 2.500 r.p.m., también un régimen superior al de sus rivales). Por todo ello, no sólo el 132 moderno le supera, sino también el Chrysler antiguo; en cuanto al actual motor Barreiros de 1.918 c.c., consigue mantenerse a su altura justamente hasta los 400 m., para ceder a continuación. Este motor del Chrysler Diesel actual no tiene el impresionante «patadón» en baja de la versión antigua de 2.007 c.c., que esperamos volver a encontrar si la fiscalidad cambia dentro de unos meses, y desaparece la ridícula frontera de los 13 HP.

En cualquier caso, este motor Peugeot rinde lo suficiente como para dominar en todos los



Realmente cavernoso, por su volumen, el maletero.



Detalle curioso: el Diesel lleva circuito hermético de refrigeración. En primer plano, la bomba depresora para el servo-freno.

ción es tan buena que no desmerece junto a algunos H-4 de pequeñas dimensiones (porque si se nota diferencia respecto a la magnífica iluminación de que hacen gala los otros 504).

EL MENOS DIESEL DE TODOS

Si de algún modo hubiéramos de definir al propulsor de este coche, la forma más rápida sería ésta: es el menos Diesel de todos los turismos de tal ciclo actualmente ofertados en el mercado nacional. Empezando por sus cotas, ya que es el más supercuadrado de todos, con carrera más corta, incluso que el Sava y el Perkins pequeños, y que el anterior motor Mercedes de 2 litros. A continuación, su régimen de giro: todos los demás inician el corte de inyección (y por tanto logran su potencia máxima) en la zona de las 4.000 a 4.200 r.p.m. El motor Indenor de 2.112 c.c. sube hasta las 4.500, y la inyección no acaba de cortar hasta las 4.750 (e incluso ligeramente más en algunas unidades, como pudimos comprobar en Valencia, durante la presentación).

cia de un volante-motor notablemente más ligero de lo que es habitual; esta característica ya la hicimos notar en la referencia de la presentación del coche, puesto que se aprecia inmediatamente la viveza de las aceleraciones en marchas intermedias.

En cuanto a la retención, resulta mucho menos eficaz, y desde luego menos brusca, que en los otros Diesel. En el Peugeot se puede levantar tranquilamente el pie por completo, como en un coche de gasolina, sin que parezca que acabamos de meter las cuatro ruedas en una playa de arena blanda. Sin duda, esto se debe a que se mantiene una mínima inyección, sin cortar radicalmente como en otros casos; posiblemente una razón, entre otras, sea que la retención sería brusquísima con un corte radical de la inyección, habida cuenta de la relativa poca inercia del volante-motor.

Lo cierto es que, en el conjunto de todo su comportamiento, este motor es el más parecido a uno de gasolina que nunca hemos conducido, con la excepción del Golf-Diesel, lógicamente. El Mer-

hemos conseguido con un motor Diesel en coche nacional, mejorando en 3/10 el correspondiente al Seat 132-D/2200, que hasta el momento era el coche más brillante en casi todas las cifras (le faltaban, precisamente, los otros 400 m.). Y no es porque la potencia del motor Peugeot sea superior; ni lo es, ni su relación potencia/peso es demasiado favorable, ya que tiene un peso prácticamente 100 kg por encima del mencionado rival, y 65 más que el antiguo Chrysler de 2.007 c.c., al que domina incluso en los 600 m. siguientes, acrecentando un poco más su ventaja. Es decir, que todo el mérito reside en la ligereza del volante, puesto que en desarrollo, los tres coches están muy igualados en las cuatro primeras marchas (el 132 lleva 5.^a). Al final del kilómetro, queda emparejado con el 132/2200, que le recupera justo lo perdido en los primeros 400 m., para superarle luego en velocidad punta, gracias a la 5.^a

En recuperación desde velocidad lenta, en directa, el panorama ya no es tan brillante, y es lógico que así sea. El coche es muy pesado, y el motor es quizá

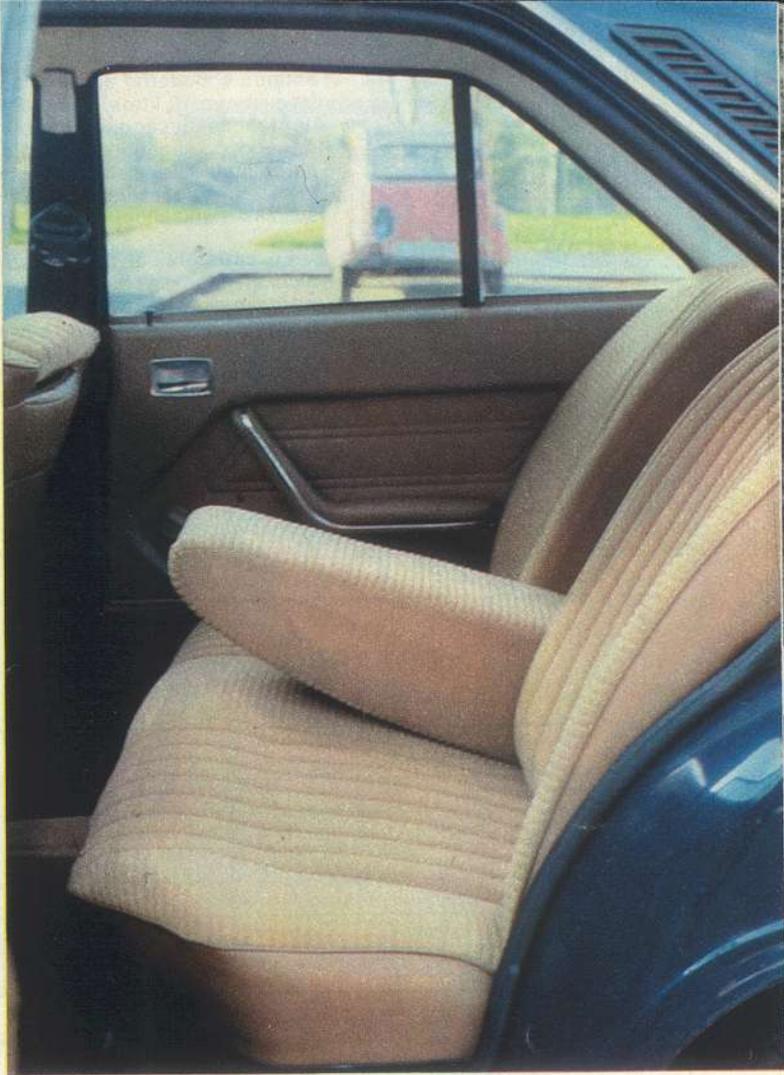
«cronos» al antiguo Mercedes de 2 litros, que equipaba a los anteriores 132. Y en cuanto a velocidad punta, la cifra de 136 km/h. conseguida está muy bien, pero se queda corta en 3 km/h. (o sea, 100 r.p.m. justas) respecto a la conseguida con el coche de presentación, en la autopista Valencia-Castellón. Es evidente que aquella unidad, que superó los 140 reales en varios kilómetros, cortaba la inyección un poco más tarde que la utilizada ahora, con la que no hemos superado los 138,5 km/h. ni en el kilómetro más favorable. ¿Cuál de las dos es más representativa? Tampoco importa demasiado; 136 km/h. están bien para un Diesel.

CONSUMO: DISCRETO, SIMPLEMENTE

En cuanto al consumo, puede decirse que el Peugeot se sitúa entre los Chrysler (antiguo o moderno, tanto da, campeones imbatibles en cuanto a economía) y el 132/2200 (mucho más econó-



Con el reposacabezas subido, el respaldo se queda corto; los cinturones, con el anclaje central unido al asiento, excelentes.



Muy buena la habitabilidad y amplitud trasera; el descansabrazos central es el más grande de coches alguno nacional.

RESUMEN DE PRUEBAS

Itinerario	Distancia (Km)	Carga	Condiciones	Crucero (Km/h. reales)	Promedio (Km/h.)	Consumo (litros 100 km.)
Ciudad Madrid: casco urbano	1.226,1	De 1 a 5 plazas	Variables.	—	—	10,27
Carretera Recorrido fijo entre Madrid y Sierra de Guadarrama	249,1	Conductor solo	De noche; tráfico nulo.	90	79,5	6,86
Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo	323,8	Conductor solo	Poco tráfico; algo de lluvia. Conducción tranquila, buscando conseguir 80 de media.	90/100	80,3	6,62
Torrelavega-Madrid	367,6	Cuatro plazas y ligero equipaje	Tráfico intenso hasta El Escudo y en provincia de Madrid.	100	77,4	8,66
Madrid-Santillana del Mar	377,6	Tres plazas y ligero equipaje	Poco tráfico. Piso mojado hasta Burgos.	110	83,9	7,99
Cádiz-Madrid, por puente, autopista y Marchena	624,3	Tres plazas y sin equipaje	Mucho tráfico entre Córdoba y Almuradiel, y desde Aranjuez. Lluvia continua.	120	90,9	8,51
Madrid-Cádiz, por Marchena, autopista y puente	623,0	Tres plazas y sin equipaje	Muchísimo tráfico hasta Ecija.	130	91,6	9,22
Resumen carretera	2.565,4	Tres plazas		111,1	85,3	8,23



mico que los antiguos de «2 litros», que eran muy sedientos), pero mucho más cerca de este último que de los coches de Villaverde.

En ciudad, el promedio de los dos Chrysler nos da una cifra inferior a los 9 litros, lo cual es extraordinario; en cuanto a los Seat, el promedio de los motores

antiguo y moderno arroja una cifra justo en 10 litros, que el Peugeot, más pesado, supera por muy poco, pagando el tributo a su brillantez de aceleración... y a la potencia necesaria para mover sus casi 1.300 kilos.

En carretera, el peso importa algo menos, y si bien no puede aproximarse a los intocables Chrysler (que le mejoran, en promedio, en casi 3/4 de litro), queda mejor que los Seat, incluso que el moderno, al que le rebaja 1/3 de litro, circulando al mismo crucero promediado, para una velocidad media equivalente, y con algo más de carga.

Unas cosas con otras, se puede decir que el 504-GLD mejora lige-

ramente en consumo al 132/2200, más o menos, en una proporción equivalente a la ventaja que éste, a su vez, le saca en prestaciones. Puesto que ambos sufren del impuesto más alto, hay que evaluar en la decisión el mayor lujo y acabado del Seat frente a las virtudes ruterías y la robustez general (monocasco, suspensiones) del Peugeot.

No olvidemos citar, aunque hoy en día sea ya «vox populi», el excelente manejo de caja de cambios que ofrecen los Peugeot. Posiblemente en carretera, donde con un Diesel se cambia poquísimos, esto no tenga mayor importancia; para un taxista, en cambio, llevar esta caja resulta casi igual de cómodo que un cambio automático.

CONCLUSION

El Peugeot 504-GLD es un coche equilibrado al máximo, dentro de esta categoría de turismos Diesel que, por su planteamiento, parecen más destinados al profesional (taxista o alquiler con chófer) que al particular. Pero, en cualquier caso, su robustez a toda prueba (tanto de mecánica como del resto del vehículo), su conducción bastante aproximada a la de un turismo de gasolina, su consumo razonable y sus prestaciones más que aceptables, hacen de él una elección muy bien situada entre sus dos rivales más claros, de los que el Chrysler parece apuntado hacia el profesional (pero con el excelente «gancho» de la fiscalidad hacia el par-

DESARROLLOS DEL CAMBIO
VELOCIDAD, EN KM/H. EN CADA MARCHA

R.P.M.	Marcha	1.º	2.º	3.º	4.º
1.000 (desarrollo básico)	8,28	14,13	21,76	30,65
1.300 (mínimo utilizable)	10,8	18,4	28,3	39,8
2.500 (par máximo)	20,7	35,3	54,4	76,6
4.500 (potencia máxima)	37,2	63,6	97,9	137,9
4.750 (corte total inyección)	39,3	67,1	103,4	145,6

INSTRUMENTACION

CUENTA-KM

Error, por exceso: + 3,3 %.

VELOCIMETRO

Error, por exceso: + 5 %, hasta un máximo de 5 km/h.

**Tenemos
al mundo
por testigo**



El Trofeo Internacional a la Explotación 1.978, concedido a esta empresa, lo aceptamos como el mejor estímulo para mantener la calidad de nuestros productos y esforzarnos en el buen servicio a nuestros clientes.

EQUIPOMOTORES · PISTONES
ALEACIONES LIGERAS, S.A.
APARTADO, 627- BILBAO

PRESTACIONES

REPRIS

400 metros, en 4. ^a , a 40 km/h	22" ⁴ / ₁₀
1.000 metros, en 4. ^a , a 40 km/h	42" ⁹ / ₁₀

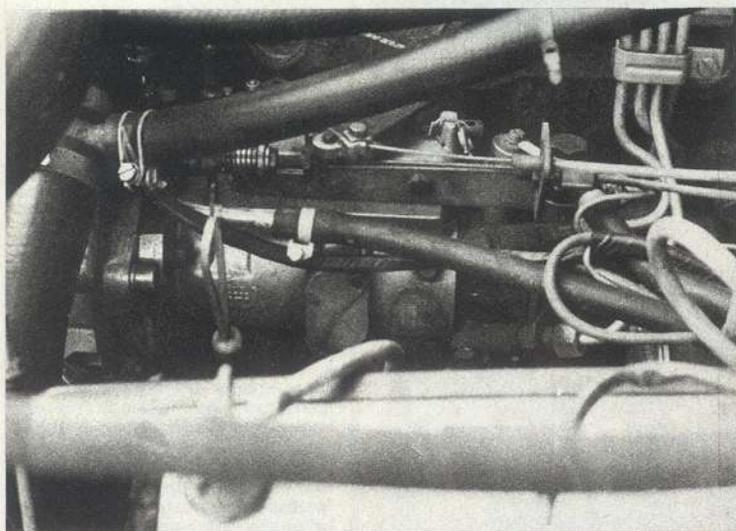
ACELERACION

400 metros, con salida parada	22" ¹ / ₁₀
1.000 metros, con salida parada	40" ⁹ / ₁₀

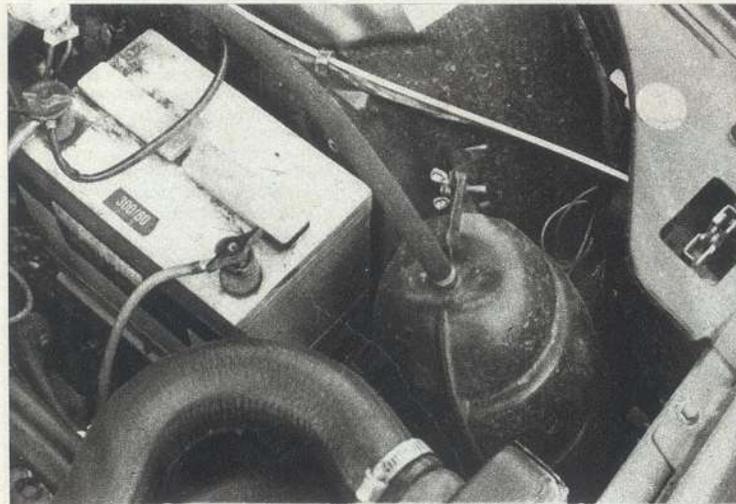
VELOCIDAD MAXIMA

Km/h. (a 4.450 r.p.m.)	136,36
------------------------------	--------

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con el conductor solo a bordo y depósito casi lleno.



La bomba rotativa de inyección; se trata del Diesel nacional más rápido, en régimen de giro.



Depósito de reserva de vacío para el servo-freno.

particular), mientras que el Seat parece estar dirigido muy específicamente hacia el usuario normal, como coche propio para un gran kilometraje anual.

Puesto que equipamiento no le falta, a pesar de su aparente sen-

cillez (buen equipo de luces, luneta térmica, cinturones retráctiles, luces avisadoras de frenos, etc.), el 504-GLD puede resultar atractivo indistintamente para ambos sectores de la clientela potencial que un Diesel de este tipo tiene actualmente en España.

FICHA TECNICA

PEUGEOT 504-GLD

MOTOR

Posición: Delantero longitudinal, inclinado. Número cilindros: Cuatro en línea. 20 grados. Diámetro/Carrera: 90/83 mm. Cilindrada: 2.112 c. c. Potencia fiscal: 13 HP. Material del bloque: Fundición. Material de la culata: Aluminio. Cigüeñal sobre cinco apoyos.

Inyección: Bomba rotativa Condiesel (lic. CAV-Roto-Diesel).

Lubricación: Bomba: De engranajes. Tipo de circuito: Precisión a la bancada. Número y tipo de filtros: Cartucho en serie. Refrigeración: Cáster de aluminio. Capacidad total: 5,0 litros. Cambio de aceite: 4,5 litros.

Refrigeración por líquido: Arrastre ventilador: Correa trapezoidal, con embrague electromagnético. Anticongelante: Sí. Circuito hermático: Sí. Capacidad total circuito: 10 litros.

Distribución: Situación válvulas: En culata, verticales y en línea. Situación árbol de levas: Lateral, en el bloque. Mando árbol de levas: Por piñones. Accionamiento válvulas: Empujadores, varillas y balancines.

Rendimiento: Compresión: 22,2:1. Potencia: 65 CV. DIN a 4.500 r. p. m. Par motor máximo: 12,1 m.Kg. DIN a 2.500 r.p.m.

TRANSMISION

Embrague: Tipo: monodisco en seco, de diafragma. Diámetro del disco: 215 mm. Mando: Hidráulico.

Cambio de marchas: Número de marchas de avance: Cuatro. Sincronizadas: Todas. Relaciones internas: 1.^a, 3,704:1; 2.^a, 2,170:1; 3.^a, 1,409:1; 4.^a, 1:1.

Grupo y diferencial: Disposición motriz: Motor, embrague y cambio delante, unidos al diferencial posterior mediante un tubo hueco, que aloja el árbol. Tipo del grupo: Cónico hipocoid. Reducción: 3,778:1 (9/34). Desarrollo final de la transmisión: 30,65 km/h. a 1.000 r.p.m. en 4.^a.

BASTIDOR

Estructura portante: Carrocería monocasco autoportante.

Suspensiones: Delantera: Ruedas independientes, tipo MacPherson. Tipo de resorte: Muelles helicoidales. Amortiguador: Hidráulicos telescópicos. Estabilizador: Barra de torsión anti-balanceo. Trasera: Ruedas independientes, con brazos oscilantes. Tipo de resorte: Muelles helicoidales. Amortiguador: Hidráulicos telescópicos. Estabilizador: Barra de torsión anti-balanceo.

Frenos: Tipo de circuito: Independiente para cada tren con luz de nivel y desgaste. Asistencia: Master-Vac de 8". Dispositivo anti-bloqueo: Compensador trasero en función de la carga. Tipo delanteros: Discos. Diámetro: 273 mm.; Área barrida: 1.394 cm². Tipo traseros: Tambores. Diámetro: 254 mm.; Área barrida: 638 cm². Área barrida por los forros de los cuatro frenos, en total: 2.032 cm².

Dirección: Tipo: Cremallera. Desmultiplicación: 22,2:1. Diámetro de giro: 10,4 metros. Vueltas volante, de tope a tope: 4,5. Árbol de dirección: Articulado. Diámetro externo del volante: 42 cm.

Ruedas: Diámetro llanta: 14 pulgadas. Anchura garganta llanta: 5 pulgadas. Neumáticos: Radiales/ Medida: 175 SR-14. Marca: Michelin XZX.

Equipo eléctrico de 12 voltios: Generador: Alternador, de 500 vatios y 35 amperios. Regulador: Ducellier. Batería: ATSA, de 68 Ah.; Motor de arranque: Paris-Rhône.

Depósito de combustible: Situación: Posterior izquierda, bajo el maletero. Capacidad: 56 litros.

CARROCERIA

Tipo: Berlina. Número de puertas: Cuatro. Asientos: Delante, dos butacas; detrás, corrido, con descansabrazos.

Dimensiones: Batalla: 2,74 metros. Vías: 1,42/1,36 metros (delante/detrás). Longitud: 4,49 metros. Anchura: 1,69 metros. Altura: 1,46 metros.

Peso: En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 1.280 kg. Con depósito lleno (en báscula): 1.294 kg. Reparto de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 54,3/45,7 por 100 (depósito lleno).

Equipo: Faros: SEV-Marchal/trapezoidales, de 280 x 150 mm., con lámpara de 45/40 vatios. Limpiaparabrisas: SEV-Marchal. Escobillas: Bosch. Velocidades: Dos continuas y manual. Frecuencia: 46 y 47 ciclos/minuto. Instrumentación: Veglia-Bressel. Boccina: Mixo (dos). Luneta térmica: De serie.