

peugeot504.info

autopista

NUMERO DOBLE

60
PTAS

EXTRA SEMANA SANTA

NUOVO COCCH
ESPANOL

PEUGEOT 504

PRUEBA



PERSONA N

CATALOGO NACIONAL
DE AUTOMOVILE

10 APRIL 1977



PEUGEOT 504 TI

Comenzando por la versión GL, para luego seguir con la TI y los Diesel, la fábrica de Vigo de Citroën comenzará a producir los Peugeot 504 este mismo año, aumentando progresivamente el ritmo de fabricación hasta alcanzar los 15.000 coches anuales. De esta forma, y aunque su comercialización podría retrasarse hasta prácticamente 1978, este modelo de Peugeot, que será personalizado en su carrocería, equipo y detalles paralelamente a comenzar su producción en nuestro país, se convertirá próximamente en el nuevo modelo español, compitiendo en un sector del mercado prácticamente desatendido en España hasta hace unos pocos años.

CUALIDADES

- DIRECCION ASISTIDA DE SERIE
- BUEN AGARRE
- BUENA HABITABILIDAD
- SUSPENSION CONFORTABLE
- BUEN CAMBIO
- MODELO MUY EXPERIMENTADO

DEFECTOS

- CARROCERIA ANTICUADA
- MOTOR POCO NERVIOSO
- CUADRO DE INSTRUMENTOS ARCAICO
- MALA ADHERENCIA DE LAS RUEDAS TRASERAS
- PRESTACIONES ESTACIONARIAS
- FRENADA MEJORABLE

EL Peugeot 504 es el modelo más dúctil y maleable de la marca, con el que la firma manobra con éxito desde hace cerca de diez años. El coche se ha ofrecido con cuatro cilindradas diferentes, con motores clásicos, de inyección o diesel con las ruedas traseras independientes o con puente rígido, en forma de berlina, break e incluso como coupé-cabriolet, al que se le había equipado con el motor V 6 del 604. Es todo un abanico de las posibilidades de fabricación, y un ejemplo de maniobrabilidad de la fábrica, capaz de jugar con todos los elementos de que dispone. Dentro de esta amplia gama, hemos seleccionado en esta ocasión el 504 TI, que va dotado con una dirección asistida de serie. Muchos clientes esperaban esta mejora desde hacía tiempo, porque la desmultiplicación demasiado grande del volante disminuía mucho su manejabilidad e incluso su seguridad. El reproche más corriente que se le ha hecho al 504 es el de tener una dirección poco precisa; por eso era muy importante el comprobar si la asistencia había resuelto el problema.

CARACTERISTICAS GENERALES

Como todos los 504, el TI ha sido dotado con un motor de cuatro cilindros en línea con una inclinación de 45 grados a la derecha. Su grupo super-cuadrado tiene un diámetro de 88 mm. y una carrera de 81 mm., arrojando una cilindrada exacta de 1.971 c. c. Este año, sin ningún tipo de ostentación, el índice de compresión ha pasado de 8,35 a 8,8, gracias a unos pistones un poco más altos. Su potencia real es de 106 CV DIN a 5.200 r. p. m., sin estar conectado el ventilador. El mecanismo de la inyección de gasolina sigue siendo mecánico, de un tipo bastante antiguo, siendo construido en Alemania por la firma Kugelfischer de Munich.

El cambio tiene cuatro relaciones sincronizadas con palanca situada inferiormente, transmitiéndose el movimiento a las ruedas traseras motrices por medio de un puente suspendido que mueve las ruedas traseras independientes. En el TI, la relación es un poco más larga que en la versión de motor normal, y la velocidad en cuarta por cada 1.000 revoluciones del motor es de 30,6 km/h. frente a los 29,7 km/h. del normal. La frenada se consigue por medio de cuatro discos con servofreno y la dirección de cremallera está auxiliada por la nueva asistencia hidráulica. Todo esto ha permitido reducir el número de vueltas del volante, de tope a tope, desde 4,5 a 3,5. El hecho de ganar una vuelta es muy importante, no solo en ciudad, sino también en carretera. Las dimensiones de la carrocería no han cambiado; la longitud sigue siendo de 4,49 metros y el peso en orden de marcha de 1.220 kilos, de los que 650 gravitan sobre la parte delantera. En cuanto a las líneas de la carrocería, no han sufrido por ahora ningún tipo de modificación y lo más que podemos decir es que este año se le ha puesto una nueva rejilla delantera dotada de dos líneas horizontales cromadas... y un "león" más grande. Esto es todo, y no demasiado, porque se podría esperar

que hubiese cambiado el diseño del maletero, por lo menos, y el de las luces traseras, que cada vez están más anticuadas.

PRESTACIONES Y CONSUMO

Para el nuevo TI, el constructor anuncia, con cierta precisión, una velocidad máxima de 173 km/h. En Montlhéry, el coche ensayado no superaba los 167,4 km/h., cifra que sin embargo resulta honorable. Las aceleraciones son relativamente buenas, alcanzando los 400 metros en 18 segundos y los 1.000 metros en 33 segundos 6 décimas. Las recuperaciones desde los 40 km/h. son más anodinas, contabilizando en los 400 metros 19 segundos 8 décimas y en los 1.000 metros 36 segundos 8 décimas. Durante el desarrollo de la prueba no tuvimos, en ningún momento, la impresión de tener entre las manos un coche ni rápido ni nervioso. En efecto, la velocidad punta se alcanza laboriosamente, después de un largo recorrido, y las recuperaciones son más bien lentas.

En resumen, el conjunto de las prestaciones del TI deberían ser como las del

modelo GL, es decir, las de una buena berlina de dos litros con un carburador bien estudiado, aunque es cierto que la inyección sólo aporta 10 CV DIN suplementarios lo que, en definitiva, es poco.

No se le puede acusar al cambio de las prestaciones conseguidas, porque las marchas están bien escalonadas y existe una buena continuidad entre las relaciones. La situación inferior de la palanca es buena, resultando muy manejable y consiguiéndose los cambios con rapidez. La sincronización es favorable para cualquier tipo de conducción; Peugeot suele tener buenos cambios y el 504 no es una excepción.

El consumo del 504 de inyección ha sido objeto de ciertas controversias, y ha pasado de año en año por altas y bajas. En el modelo '77, se han conseguido cifras razonables, probablemente gracias al aumento de compresión y a los esfuerzos que se han hecho para poner a punto el motor. En el circuito habitual de 200 kilómetros, medimos 8,2 litros a 75 km/h. de media, cifra que podríamos calificar de mínima. En el recorrido de la prueba, el gasto global fue de 10,8 litros a una media general de 102,2 km/h. En la autopista, a 126,6 km/h. de media el consumo fue de 11,7 litros y en las carreteras con limitación de velocidad, de 9,9 litros a una media de 85,7 km/h. La curva a velocidad constante se inicia y se mantiene durante bastante tiempo próxima a los 7 litros, pasando por 8,2 litros a 90 km/h., 11,7 litros a 130 km/h. y subiendo hasta los 21 litros a velocidad máxima. En relación con la prueba anterior, realizada hace bastantes años (por lo que la referencia tiene una importancia relativa) se puede hablar de una cierta disminución del consumo, lo que no deja de ser una ventaja, porque la gasolina cada vez aumenta más de precio. El depósito de gasolina tiene una capacidad de 56 litros, resultando un poco justo para largas etapas hechas de un tirón.

SEGURIDAD

El 504 se ha caracterizado siempre por la poca adherencia de sus ruedas motrices, que se traducía, en carretera con firme deslizante, sobre la grava sobre todo con nieve, en una inestabilidad de la parte trasera. Esta situación no ha cambiado demasiado, pero ahora gracias a la dirección asistida, cualquier desplazamiento se puede rectificar instantáneamente y es mucho más fácil recuperar la buena trayectoria. El volante más directo, permite realizar una conducción precisa, sin ningún esfuerzo. En curvas cerradas, ya no se necesita dar dos o tres vueltas al volante, y en las maniobras de aparcamiento la dirección es ligera. La asistencia nos ha parecido estar bien dosificada, y después de algunos kilómetros, se olvida su existencia. Esta facilidad de rectificación es también una ventaja para compensar los efectos de viento. Sería deseable que, por lo menos en opción, todos los 504 fueran dotados con servodirección, detalle que sería muy apreciado por su clientela.

En lo que se refiere a los frenos, la frenada no ha progresado desde que se pre-

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 167,4 km/hora.
Aceleración de 0 a 100 km/hora:
11" 8/10.

Aceleración con salida parada: 18"
(400 metros) y 33" 8/10 (1.000 me-
tros).

Recuperación en cuarta desde 40
km/hora: 19" 8/10 (400 metros) y
36" 8/10 (1.000 metros).

CONSUMO

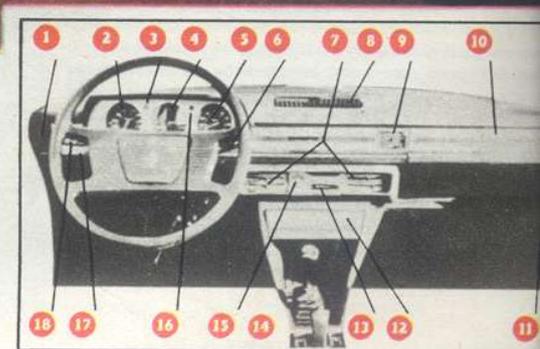
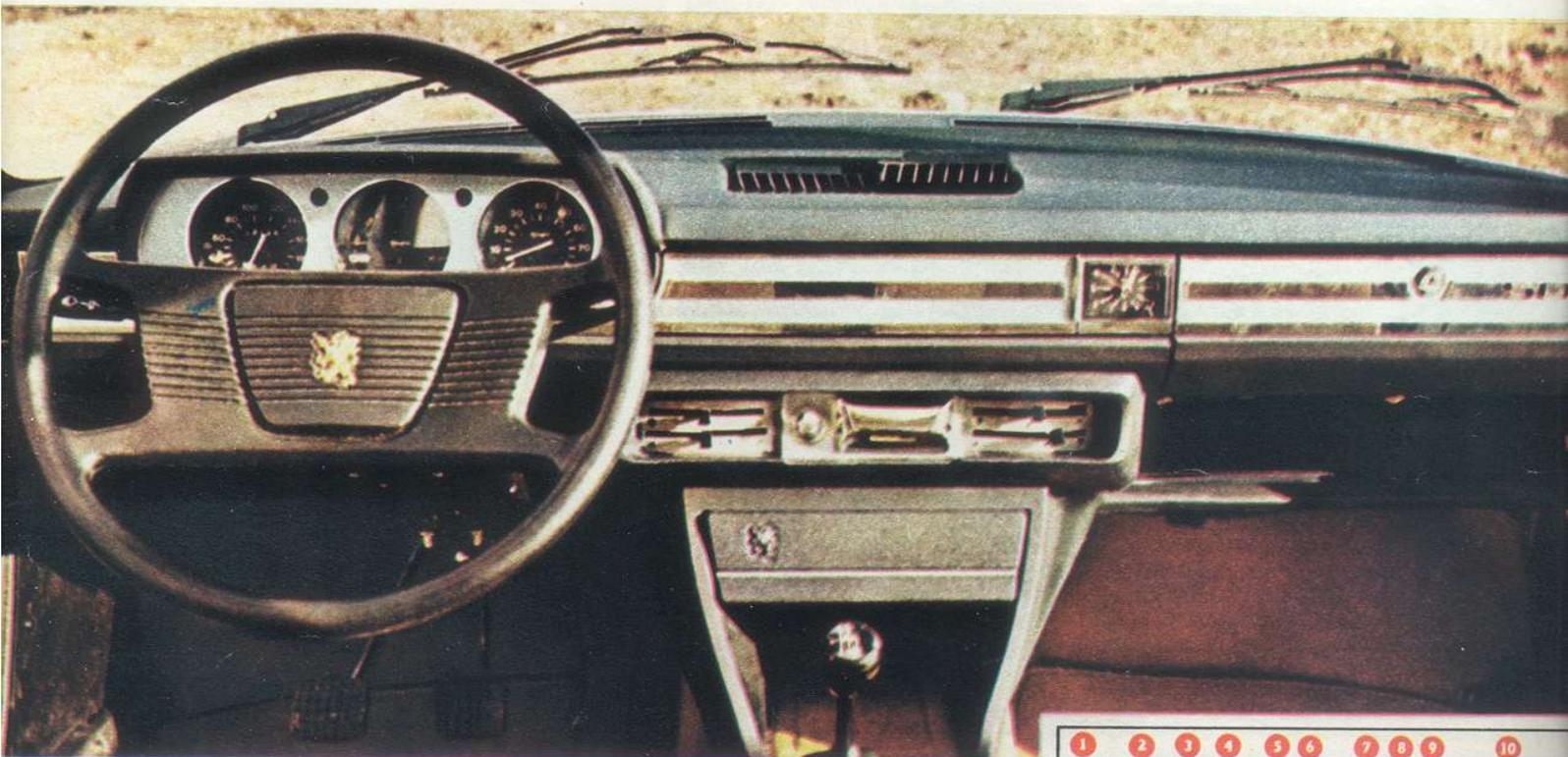
Consumo registrado sobre un
recorrido-tipo de 200 km., a 75 km/hora
de promedio: 8,2 litros a los 100
kilómetros.

Consumo observado en la prueba de
carretera, a 102 km/hora de prome-
dio: 10,8 litros a los 100 km.

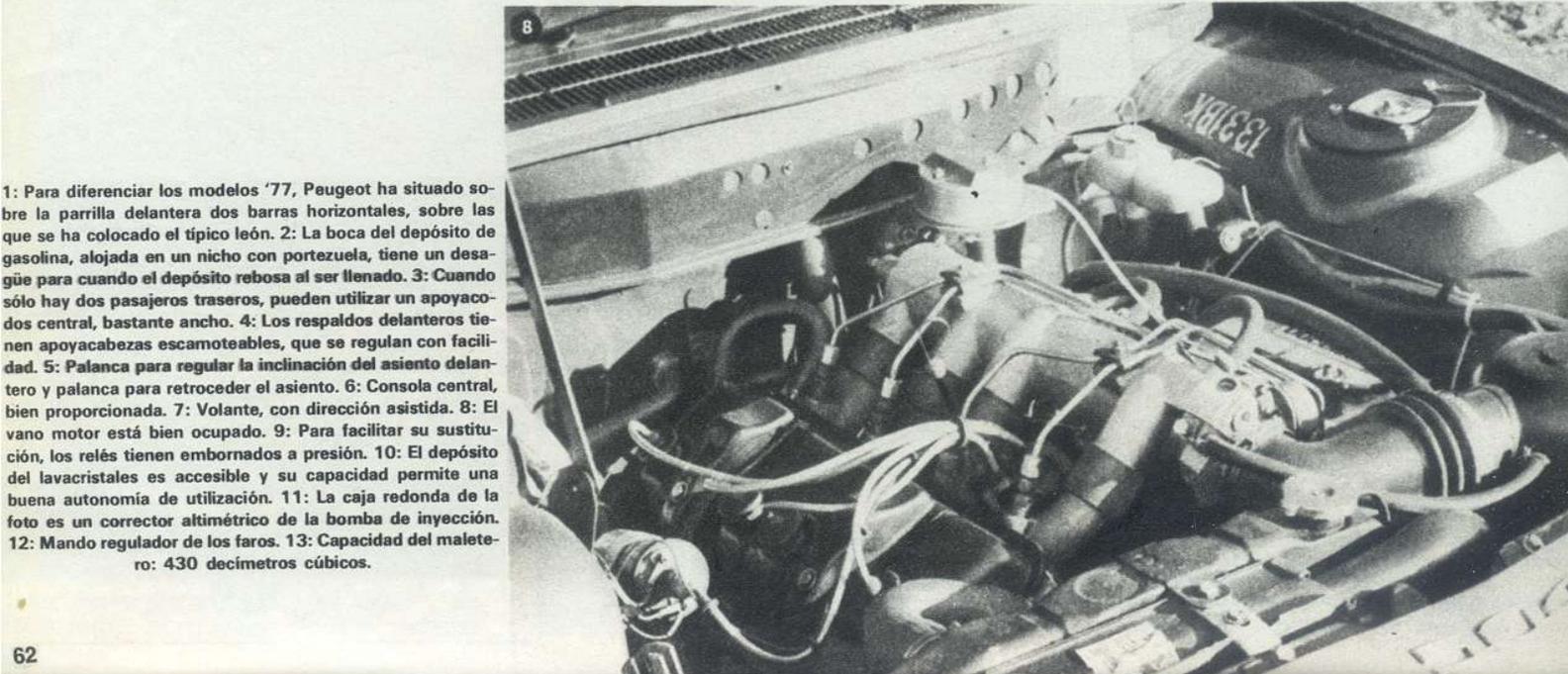
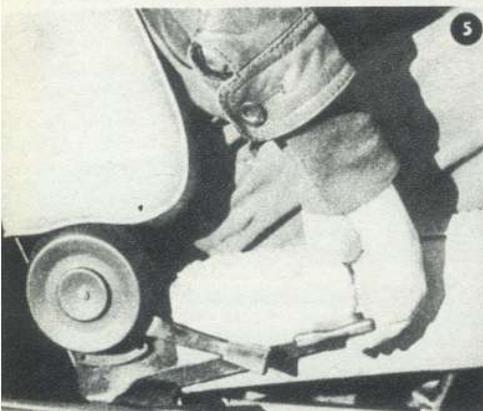
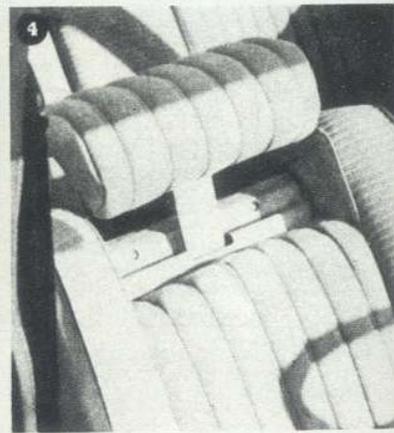
Consumo en cuarta a velocidades
estabilizadas, por cada 100 km.: 7,25
litros a 40 km/hora; 6,95 litros a 50
km/hora; 6,95 litros a 60 km/hora; 7,2
litros a 70 km/hora; 7,7 litros a 80
km/hora; 8,25 litros a 90 km/hora; 8,9
litros a 100 km/hora; 9,7 litros a 110
km/hora; 10,65 litros a 120 km/hora;
11,7 litros a 130 km/hora; 13,2 litros a
140 km/hora; 15,35 litros a 150 km/
hora; 18,6 litros a 160 km/hora; 21,25
litros a 167,4 km/hora.



sentó por primera vez el coche, y hemos consignado exactamente los mismos resultados que antes. El pedal resulta bastante suave, pero su eficacia inmediata no es muy conveniente. La estabilidad en la trayectoria es buena en la mayoría de los casos, y la resistencia al calentamiento no suscita críticas especiales. A pesar de todo, opinamos que los frenos del TI podrían haberse equiparado a los del 604, que son mucho más eficaces, a pesar de soportar un peso mayor. Recordemos que los dos modelos disponen de la misma plataforma y los mismos neumáticos.



1: Boca lateral de climatización. 2: Cuentakilómetros con cómputo global y parcial. 3: Testigo de la señal de peligro. 4: Indicador del nivel de gasolina, termómetro de agua y voltímetro térmico. 5: Cuentavueltas. 6: Intermitentes y mando de la bocina. 7: Mando de climatización y aireación. 8: Aireación central. 9: Reloj eléctrico. 10: Guantero. 11: Boca de aireación inferior. 12: Emplazamiento de la radio. 13: Cenicero. 14: Mando del alzacristales. 15: Encendedor. 16: Testigo de seguridad de los frenos. 17: Caja de fusibles. 18: Interruptor luces y mando temporal del limpia y lavacrystales.



1: Para diferenciar los modelos '77, Peugeot ha situado sobre la parrilla delantera dos barras horizontales, sobre las que se ha colocado el típico león. 2: La boca del depósito de gasolina, alojada en un nicho con portezuela, tiene un desagüe para cuando el depósito rebosa al ser llenado. 3: Cuando sólo hay dos pasajeros traseros, pueden utilizar un apoyacodos central, bastante ancho. 4: Los respaldos delanteros tienen apoyacabezas escamoteables, que se regulan con facilidad. 5: Palanca para regular la inclinación del asiento delantero y palanca para retroceder el asiento. 6: Consola central, bien proporcionada. 7: Volante, con dirección asistida. 8: El vano motor está bien ocupado. 9: Para facilitar su sustitución, los relés tienen embornados a presión. 10: El depósito del lavacristales es accesible y su capacidad permite una buena autonomía de utilización. 11: La caja redonda de la foto es un corrector altimétrico de la bomba de inyección. 12: Mando regulador de los faros. 13: Capacidad del maletero: 430 decímetros cúbicos.

CONFORT GENERAL

La suspensión, independiente para las cuatro ruedas, aporta una comodidad real en todo tipo de firmes. Los recorridos no son demasiado grandes, pero el efecto amortiguador está de acuerdo con el reparto de masas. El coche soporta bien la carga y, cosa rara, las plazas traseras disponen de tanto espacio como las delanteras. En cuanto al volumen interior, el 504 es un coche que resulta tan espacioso en longitud como en anchura. Los asientos delanteros, bien diseñados, retroceden, bajando a la vez, pero tienen un apoyacabezas incorporado, de un modelo ya anticuado. El asiento trasero también está bien estudiado, pudiendo estirar las piernas una persona de una cierta altura y sin ninguna molestia. El aspecto más anticuado es posiblemente la visibilidad lateral, por lo alta que está la cintura de carrocería, que reduce mucho la superficie acristalada.

El equipamiento general, que ya era bastante completo, se ha enriquecido con los mandos eléctricos para los cristales delanteros. El cuadro de instrumentos, del modelo original, no se puede decir que sea moderno con sus indicadores circulares, demasiado pequeños. En todo caso, en cuestión de indicadores, el surtido es completo. Aunque se le puede reprochar que el mando de los limpiaparabrisas siga estando en el salpicadero, mientras que bajo el volante nos encontramos con las habituales manecillas Peugeot: a la izquierda, los faros, el mando del lavacrystal y la intermitencia del limpiacrystal. A la derecha, los intermitentes, que van curiosamente en el mismo mando de la bocina. El volante tiene un diámetro demasiado grande, con dirección asistida, ocultando parte de los instrumentos. La aireación y la calefacción están bien diseñadas, pero re-

gular el sistema con sus cuatro manecillas no es fácil, porque son demasiadas.

El maletero no ha cambiado, pero su capacidad sigue siendo buena, sobre todo porque se le ha quitado la rueda de respuesto. Esta última se ha colocado debajo y es accesible desde el exterior, aunque ésta no sea la mejor solución. Otro detalle discutible en este coche es la trampilla del techo con que van dotadas ciertas versiones. En nuestra opinión, este accesorio debería ofrecerse siempre en opción, para todas las versiones. El capot del 504 se abre en el mal sentido, contra el viento, pero se mantiene por medio de dos enganches. La accesibilidad mecánica es satisfactoria. Por último, los topes del parachoques son demasiado pequeños para ser eficaces.

CONCLUSION

A riesgo de resultar reiterativos, diremos que la única mejora notable con que se ha dotado al TI, desde hace muchos años, es la dirección asistida, que transforma radicalmente no sólo la conducción, sino también la seguridad del coche. Por lo demás, nos encontramos con las mismas prestaciones, la misma frenada, la carrocería va un tanto anticuada y el cuadro de instrumentos poco moderno. Incluso la inyección se hace por medio de un dispositivo antiguo, en el que se ha conseguido una ligera disminución del consumo a régimen medio, es decir a las velocidades normales. Peugeot se encuentra cogida entre dos fuegos: su necesidad de definir este coche su interés porque el 504 no se acerque demasiado al 604, en realidad, será este último el que adoptará un motor de cuatro cilindros para responder a la operación de Renault que acerca su modelo 30 al 20. Así se crean muchos modelos.

L'A. J.-Motor Press

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Cilindrada: 1.971 centímetros cúbicos. Cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Diámetro: 88 milímetros. Carrera: 81 milímetros. Bloque inclinado 45° a la derecha. Refrigeración: por agua, con bomba y termostato. Ventilador automático, actuando en función de la temperatura. Capacidad del circuito de refrigeración: 7,8 litros. Alimentación: por bomba de inyección Kugelfischer. Filtro de aire seco. Capacidad del depósito: 5,6 litros. Encendido: por distribuidor y bobina. Batería: 12 v. 44 amperios. Engrase a presión por bomba de engranajes. Filtro de aceite. Capacidad del

carter de aceite: 4 litros. Válvulas en cabeza movidas por varillas y balancines. Arbol de levas laterales movido por cadena con tensor hidráulico. Potencia máxima: 106 CV DIN a 5.200 r. p. m. Par máximo: 17,2 mkg. DIN a 3.000 r. p. m. Relación de compresión: 8,8 : 1.

Transmisión: Embrague monodisco en seco. Cambio de cuatro relaciones de avance sincronizadas. Relaciones del cambio: primera, 0,281. Segunda: 0,475. Tercera: 0,732. Cuarta: 1. Marcha atrás: 0,275. Grupo cónico: 3,777

Chasis-suspensión: Carrocería autoportante. Suspensión

delantera y trasera de ruedas independientes con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos de doble efecto y barras estabilizadoras.

Frenos: De disco en las cuatro ruedas, con servofreno y compensador de frenada en función de la carga.

Dirección: Asistida de cremallera, con columna articulada. Radio de giro: 5,25 m.

Carrocería: De chapa de acero. Peso en orden de marcha: 1.220 kilos (650 delante y 570 detrás). Longitud: 4,49 m. Anchura: 1,69 m. Altura: 1,46 metros. Distancia entre ejes: 2,74 metros. Vía delantera: 1,42 m. Vía trasera: 1,33 m.