

peugeot504.info

Autopista



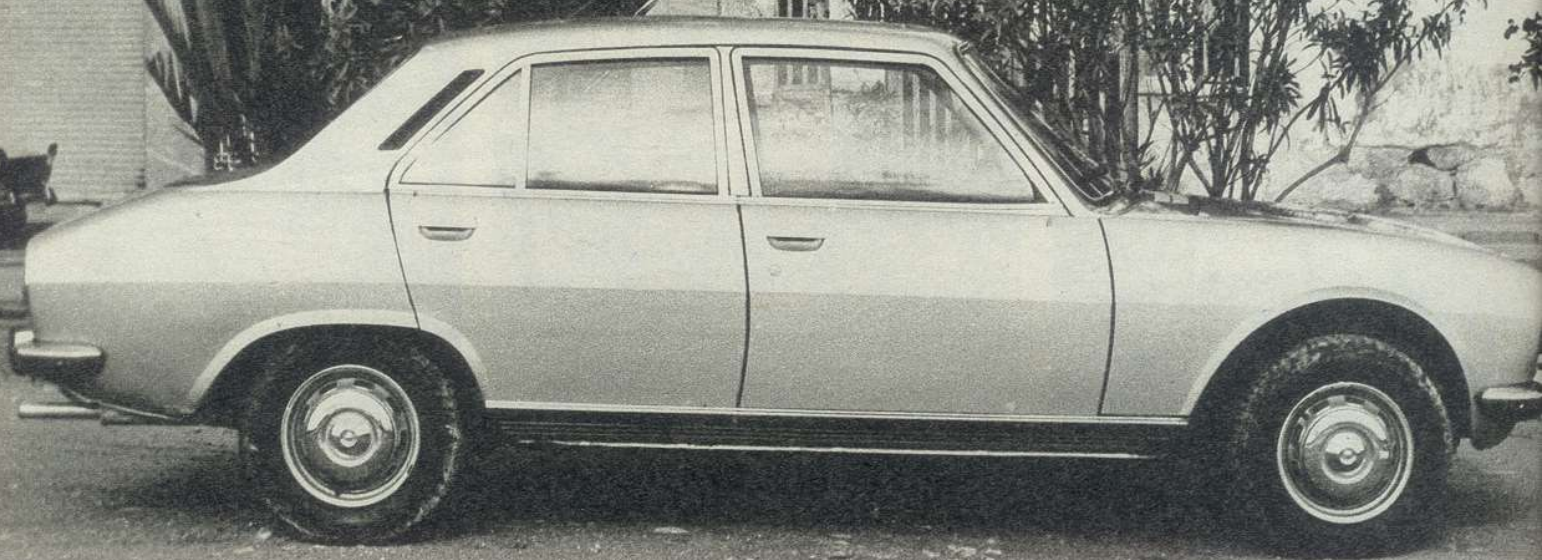
M-8227-CG

PEUGEOT 504 español

UTO RALLYE
PORTE COSTA DEL SOL

HOMBRE (N-7)

MADRID-BARCELONA
11 DICIEMBRE 1977
NUM. 981 50 PTAS



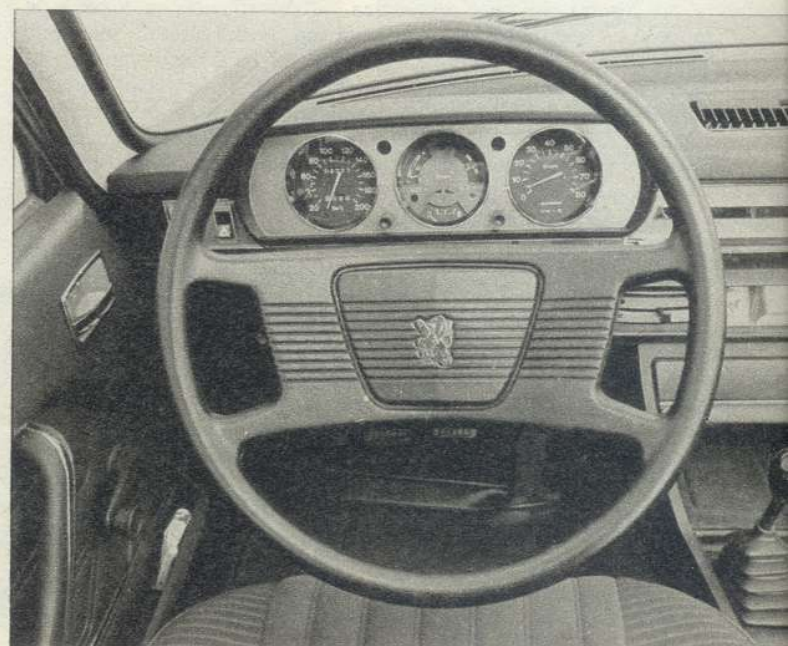
**UN VETERANO
AUN CON MUCHA CUERDA**

AL VOLANTE DEL PEUGEOT 504 ESPAÑOL

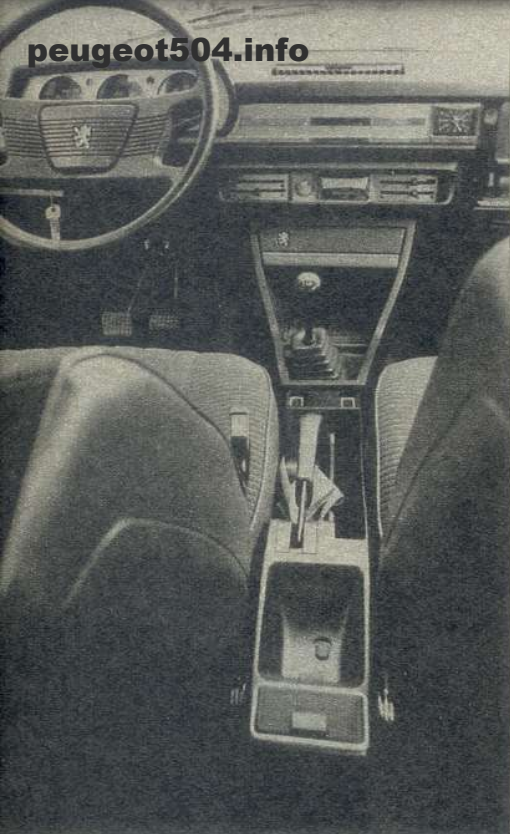
HAN pasado ya nueve años desde que el Peugeot 504 fue presentado al público mundial, y concretamente al francés, en el Salón de París de 1968. Así, pues, debe considerarse que se trata de un viejo conocido para todo automovilista medianamente atento a los coches que se ven por la calle. Pero esto es sólo la mitad de la verdad, porque un coche no es sólo lo que se ve por fuera, sino que también hay que conducirlo y viajar en él. Tan sólo una exigua minoría de los que conocen de vista el 504 se ha montado en uno, y menos aún son los que lo han conducido.

Y cuando se toma el volante del coche pueden variar algunas opiniones basadas exclusivamente en el tamaño del coche y en su peso,

- La robustez, principal baza de este modelo.
- Conducción agradable, buena estabilidad y caja de cambios.
- Precio F. F.: 507.000 pesetas.



El cuadro de instrumentos acusa la edad del modelo, si bien es bastante completo. El volante, de diseño moderno, tiene un diámetro descomunal, a todas luces innecesario.



Nada menos que tres huecos sucesivos hay a lo largo de la consola, que termina en el cenicero posterior.

Los asientos delanteros son muy amplios y confortables, pero cuando se levanta el reposacabezas, el respaldo se queda demasiado corto.

Sorprende, detrás, el generoso tamaño del descansabrazos central.

porque su comportamiento rutero resulta sorprendentemente mejor de lo que sería lógico esperar en un principio. Por otra parte, lo que no supone ninguna sorpresa es la sensación de robustez, de buen ajuste del coche en todos y cada uno de sus elementos. De siempre, Peugeot ha sido una marca que goza de un bien ganado prestigio como fabricante de coches de extraordinaria dureza.

Con esto tenemos situados lo que consideramos como puntos básicos y definitorios de la personalidad del Peugeot 504, en España y de cara a 1978: en primer lugar, un coche ya veterano en cuanto a su diseño, lo cual se acusa en la línea exterior (parte trasera, sobre todo) y en el interior (salpicadero e instrumentación). En compensación, el coche cuenta con el factor favorable de su legendaria robustez como marca, y el concreto, de un modelo que, al llevar ya bastantes años en producción, tiene resueltos hasta los más mínimos detalles. Finalmente, y como elemento desconocido hasta que se sienta uno tras el volante, el 504 tiene un as en la manga: su excelente comportamiento rutero, tanto en lo que respecta a prestaciones (motor muy elástico y cambio sensacional), como a frenos (potentes y progresivos) y a estabilidad en todo tipo de curva.

UN MOTOR QUE PUEDE IGNORARSE

La planta motriz es un 4 en línea, fuertemente inclinado 45 grados sobre su lado derecho, que con unas cotas de 88 mm. de diámetro por 81 de carrera cubica 1.971 c. c. El bloque es de fundición, pero con camisas húmedas recambiables; el cigüeñal, de acero, lleva contrapesos de equilibrado postizos. El índice de compresión es un modesto 8,8:1.

La carburación se realiza por medio de un Zenith de dos cuerpos 35/40 INAT, con "starter" automático y toma de aire termostática. La distribución es a base de árbol de levas lateral, mandado por cadena de doble eslabón, y la culata de aluminio lleva cámaras hemisféricas, por lo que hay dos ejes de balancines. La cadena va tensada hidráulicamente. Un detalle curioso es que las válvulas de admisión llevan los asientos a 60 grados, en vez de los 45 clásicos. Los muelles de válvulas son dobles, a pesar de la aparente tranquilidad de los regímenes de giro.

El encendido es absolutamente clásico, así como el circuito de refrigeración, que no es hermético; eso sí, el ventilador es movido por correa, pero a través de un embrague electromagnético. El circuito admite una sobrepresión de 280 gramos, lo que significa que hasta los 107 grados, el tapón no deja escapar vapor. A juzgar por la imposibilidad de la aguja del termómetro, no parece que haya nunca el menor peligro de llegar a semejante temperatura. En cuan-

to a la lubricación, el extraño y generoso cárter aloja cuatro litros de aceite.

Con todo esto, el motor desarrolla 96 CV. DIN a 5.200 r. p. m., con un par máximo de 16,4 mkg. a 3.000 r. p. m. Sin duda, los datos de Peugeot son de lo más honesto que nunca hemos visto, teniendo en cuenta cómo dicho motor propulsa a un coche de 1.230 kg. en vacío a través de una transmisión con 29,7 km/h. de desarrollo final en 4.ª.

CAJA DE CAMBIOS: EXCELENTE, PERO ¿CON QUE RELACIONES?

La transmisión es a través de un embrague monodisco de diafragma, de 215 mm. de diámetro exterior de disco (como en un "132" o un "180"). El accionamiento es hidráulico. De aquí la potencia se transmite a una caja de cambios, con carcasa exterior de aluminio, realmente sensacional en cuanto a silenciosidad de funcionamiento, suavidad y precisión del mando, y excelente sincronización. Verdaderamente deliciosa de utilizar, y quizá la sorpresa más agradable del coche, junto con la estabilidad.

A continuación, y alojado en el interior de un tubo que va sólidamente atornillado por una punta a la salida del cambio y por la otra al diferencial, pasa el árbol de transmisión, que manda el piñón de ataque de un grupo hipoides posterior, también alojado en una carcasa de aluminio aleteado. Este grupo va suspendido, por su-

puesto, ya que el coche lleva suspensión independiente atrás. La reducción es de 3,889 : 1, puesto que el grupo es un 9/35.

En cuanto al cambio, nos parece que ha habido un pequeño error en la documentación facilitada. Oficialmente, se dice que las relaciones internas de la caja son 3,667 : 1; 2,170 : 1 y 1,409 : 1 para las tres marchas intermedias. Pero según Peugeot francesa, dicho cambio corresponde exclusivamente al modelo 504-L (no GL que es el español), el cual va propulsado por el motor de 1,8 litros; si bien comparte el grupo 9/35 aunque alojado en un eje rígido posterior. Por su parte, el TI de inyección lleva otra caja de cambios, común con el GL, si bien posee un grupo algo más largo aún, un 9/34.

Esta otra caja, que es la que suponemos corresponde en realidad al 504-GL español, no se diferencia de la anterior más que en el par de piñones de entrada, entre primario y tren fijo, donde hay un diente de diferencia. El resultado es que, si bien los saltos relativos 1.ª/2.ª y 2.ª/3.ª permanecen constantes, las tres marchas se cierran sobre la 4.ª, y el salto 3.ª/4.ª es más cerrado. Las relaciones exactas son: 3,556 : 1; 2,104 : 1 y 1,366 : 1.

Con todo ello, y los neumáticos de medida 175 SR-14 utilizados (del tipo Michelin XZX en los coches de prueba), se tiene un desarrollo final de exactamente 29,78 kilómetros por hora en 4.ª. Admitiendo un límite de 6.000 revoluciones por minuto, muy pa-

AL VOLANTE DEL PEUGEOT 504 ESPAÑOL

peugeot504.info Pero que la robustez del motor y los dobles muelles autorizan sin problemas, tenemos unas velocidades de 50, 85 y 130 kilómetros por hora reales en las marchas cortas. En 4.^a, el fabricante anuncia 164 kilómetros por hora a 5.500 r. p. m.

**BASTIDOR:
CLASICO, PERO EFICAZ**

A pesar de sus años, el 504 no se queda descolgado a nivel de tecnología; ni siquiera cuando apareció era un coche revolucionario, pero las soluciones que utiliza son plenamente vigentes y experimentadas. Su monocasco, a juzgar por la indestructibilidad que demuestra en los más duros rallyes (Marruecos, Safari, Bandama, Londres-Sidney), tiene una robustez muy por encima incluso de lo necesario; por ello, el coche es más bien pesado. La suspensión delantera es una McPherson, en la que el tirante diagonal no es la barra estabilizadora, sino una robusta bieleta específicamente destinada a dicho papel, y eso que la estabilizadora tiene ni más ni menos que 26 milímetros de diámetro. La suspensión trasera es a base de unos robustísimos trapecios, de eje de oscilación un tanto transversal, para corregir las variaciones de caída con el balanceo; el elemento elástico también es a base de muelles, como delante, y también hay barra estabilizadora, que sirve de elemento de mando del compensador de frenada.

Los frenos son a base de unos enormes discos delanteros, de 273 milímetros de diámetro y 12,7 milímetros de espesor. Las pastillas (que llevan indicador eléctrico de desgaste) determinan una superfi-



Excelente el rendimiento luminoso de los amplios faros, dotados de lámpara halógena H-4.



La imagen del 504 es sobradamente conocida del automovilista español. No en vano lleva nueve años viendo —y en muchos casos enviando— este coche con matrículas extranjeras, o fuera de su alcance.



El león rampante, símbolo de Peugeot, domina parrilla frontal.



Lo más característico, y también lo más criticado, de la línea del 504 es el bisel que da lugar al maletero en declive.

La capacidad del maletero es real

AL VOLANTE DEL PEUGEOT 504 ESPAÑOL

cie barrida total en el tren delantero de 1.390 cm². Detrás, en las ruedas, van unos tambores que tampoco son ninguna tontería: 254 milímetros de diámetro interno, dando lugar a una superficie de fricción de 640 cm². En total, más de 2.000 cm². Por supuesto, hay un servo de 8 pulgadas, que multiplica por tres el esfuerzo realizado sobre el pedal. Los circuitos hidráulicos delantero y trasero son independientes, y también hay chivato en el cuadro de avería en cualquiera de ellos.

La dirección es de cremallera, con columna articulada, y una desmultiplicación de 22,2 : 1, lo que

da lugar a 4,5 vueltas de volante, para un diámetro de giro de 10,4 metros entre aceras, francamente reducido para un coche con 2,74 metros entre ejes y 1,42 metros de vía delantera. En cuanto al gigantesco volante de nada menos que 425 milímetros de diámetro exterior, constituye uno de los elementos que acusan el paso de los años desde que se diseñó el coche.

CARROCERIA: ROBUSTEZ, CONFORT Y ALGUNOS DETALLES A REVISAR

Si a las cotas antes citadas añadimos los 1,36 metros de vía trasera, los 4,49 de largo, los 1,69 de ancho y 1,42 de altura, no tiene mucho de extraño el peso oficial de 1.230 kilogramos en va-

cío, máxime teniendo en cuenta la robustez con que todo está construido, ya sea mecánica o carrocería. Por su parte, el maletero tiene una cubicación total de 560 litros, que con su honestidad en las cifras, el constructor rebaja a 420 litros totalmente útiles. La impresión óptica es que dicho compartimento resulta gigantesco.

Interiormente, el coche es confortable, pero no de un lujo asiático. En algunos detalles acusa un dudoso gusto: sobran cromados y brillos, que corresponden a una época pasada, así como el cuadro de instrumentos con tres relojes circulares del mismo diámetro. En sí misma, la información es buena, puesto que hay cuentarrevoluciones, cuentakilómetros parcial, termómetro y voltímetro. La amplitud interior es muy buena, espe-

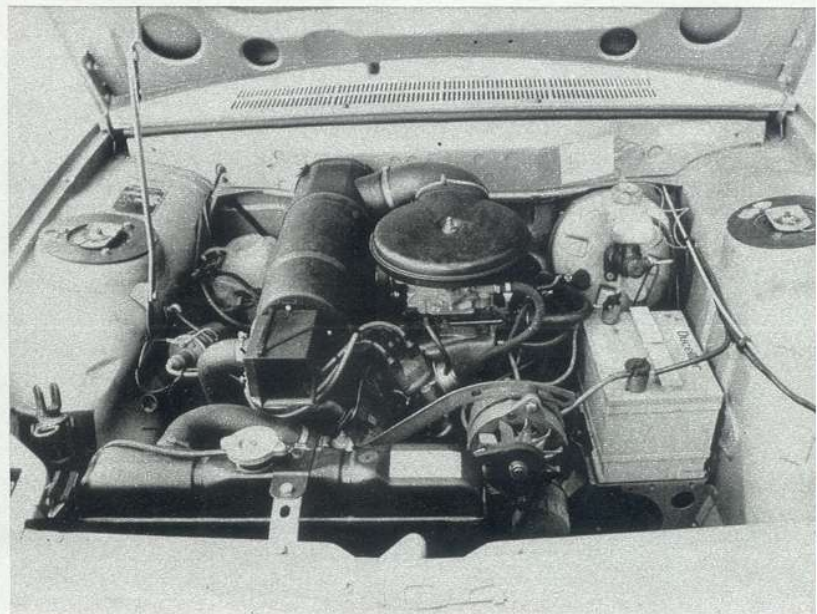
cialmente en sentido longitudinal para las piernas, tanto delante como detrás.

El parabrisas es de tipo laminado, la luneta trasera lleva resistencia térmica, y los potentes faros son con lámpara halógena H-4. La rueda de repuesto, bajo el maletero, se suelta simplemente accionando un tirador situado en el fondo del mismo, justo bajo la cerradura. El depósito de combustible tiene una capacidad de 55 litros, adecuada al tipo de coche de que se trata.

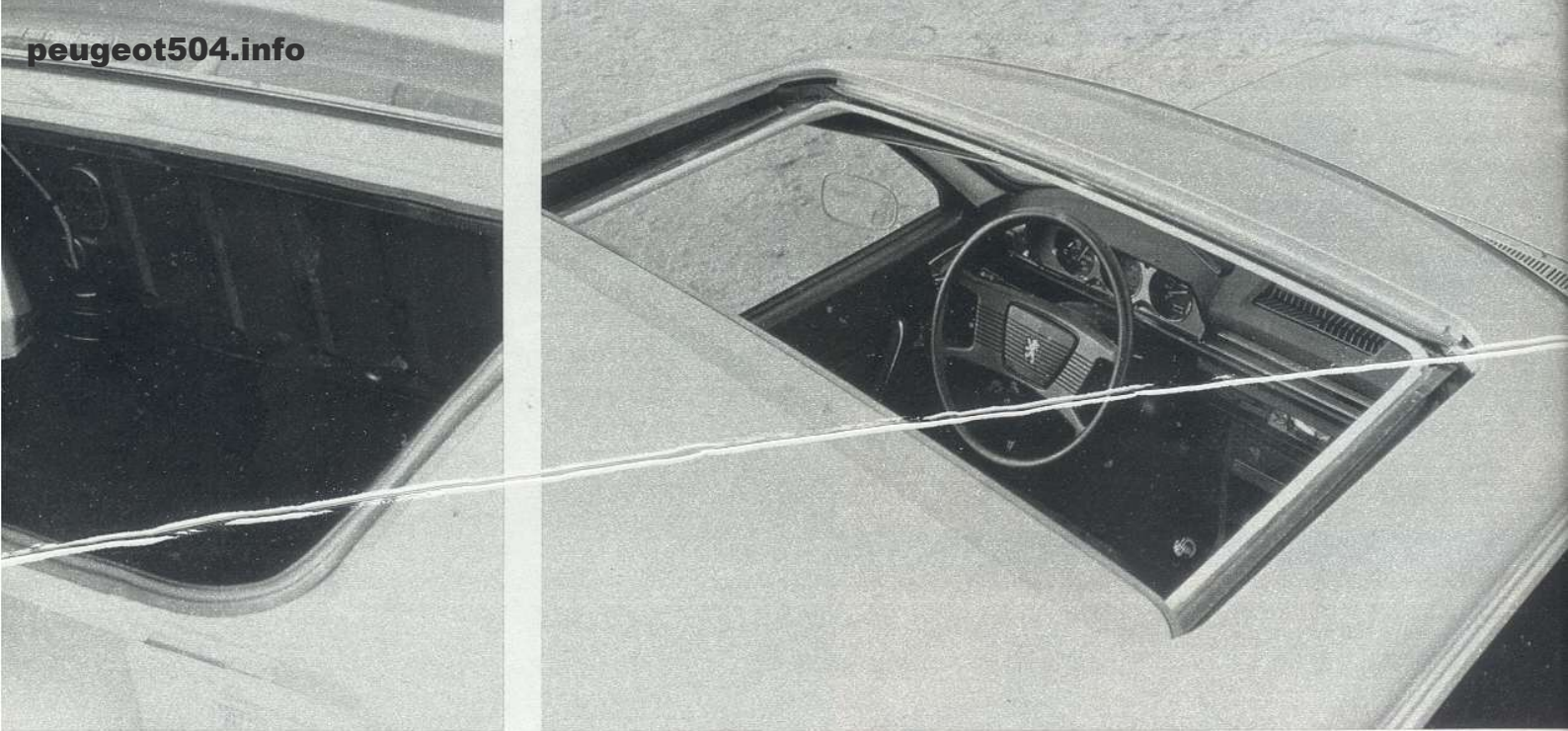
El único "extra" del que tenemos noticia es un techo corredizo que vale 15.000 pesetas francófabrica. El precio es correcto; ahora bien, por tratarse de un elemento que mucha gente no lo aprecia en absoluto, sino más bien al contrario, queremos suponer que no se trata de un "extra" obligatorio.



La rueda de repuesto se sitúa bajo el maletero; para soltarla basta con actuar en un tirador que hay en el piso.



Bajo el capot todo está muy despejado y accesible. No hay un solo órgano de los que requieren atención o sustitución más o menos frecuente que no sea fácil de alcanzar.



con una forma plenamente aprovechable.

La única opción, por el momento: un techo corredizo, que cuesta 15.000 pesetas franco fábrica.

como ocurre con el aire acondicionado en el CX, que en este caso concreto sí que resulta poco menos que imprescindible.

LA FISCALIDAD Y EL OCTANAJE

El coche se anuncia por un precio franco fábrica de 507.000 pesetas, que teniendo en cuenta el nuevo Impuesto de Lujo para los coches con 13 HP. fiscales, lo sitúa en 711.624 pesetas puesto en carretera, seguro voluntario aparte. Resulta, pues, más caro que el 180 y el 132 en cualquiera de sus versiones (Diesel aparte, claro), y tan sólo el Chrysler 2 Litros y el CX le superan. No obstante, el precio franco fábrica es bastante correcto, máxime teniendo en cuenta que, como en el caso del CX, es un precio que

piensa mantenerse en el caso hipotético de que otros coches suban, y en cualquier caso, nunca se tocaría hasta pasado el verano próximo.

No obstante, es una pena que por 50 c. c. el 504 entre en la categoría de los coches agobiados por el 35 por 100 de Lujo, del mismo modo que, con su compresión de 8,8 : 1 no puede aprovechar, también por muy poco, el combustible de 90 octanos. Cierro que el comprador de un coche de esta categoría no mira 1.000 duros arriba o abajo, pero en este caso la diferencia es ya de 65.900 pesetas, según que se pague el 22 o el 35 por 100.

Por este precio, bien podría hacerse el esfuerzo de preparar un equipo motor reducido en 1,2 milímetros de diámetro, y con 86,8 81 milímetros, el cubicaje

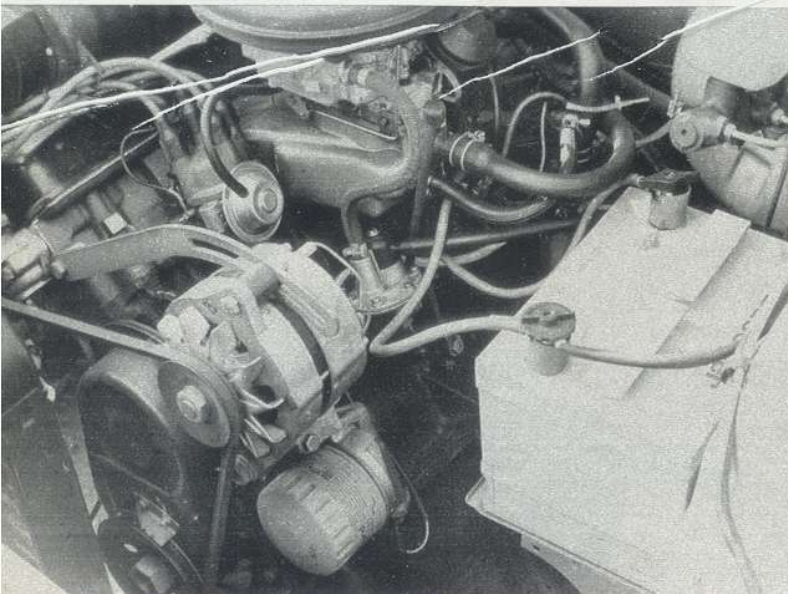
sería 1.917 c. c. Manteniendo el actual rendimiento, el motor tendría 93,4 CV.

Simultáneamente, los nuevos pistones bien podrían dar una compresión del orden de 8,5 : 1, lo que permitiría economizar seis pesetas por litro de combustible. Con ello, la potencia se quedaría en unos 92 CV. Francamente, perder 4 CV. sobre 96 no es un precio muy grande si se consigue

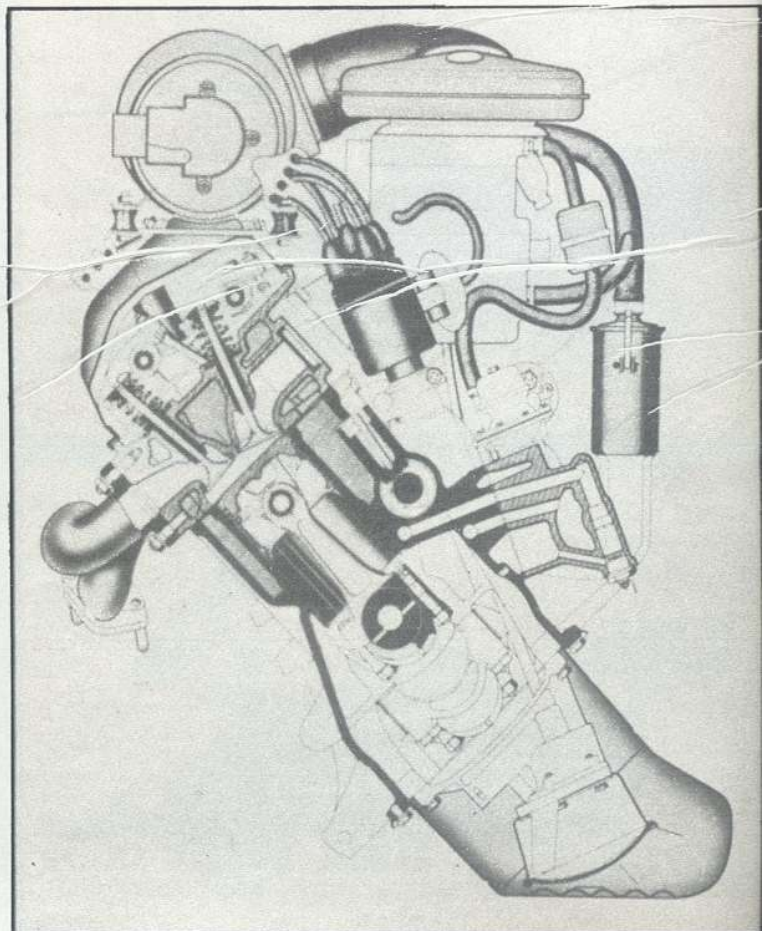
una economía de 66.000 pesetas de entrada, y luego de un 16 por ciento en el consumo.

Preguntados sobre el tema, los altos directivos de la firma opinaron que un estudio de este nuevo motor podría depender de la presión del público, lo cual quiere decir que se contempla la posibilidad, si hay suficiente número de clientes que lo pidan.

A. A.



Detalle del motor, inclinado a 45 grados, donde se aprecian la mayoría de los órganos sobre los que hay que actuar: polea y señales para puesta a punto, correa, alternador, distribuidor, carburador, bomba de combustible, filtro de aceite, batería, bomba de freno, etcétera.



Sección transversal del motor. La culata es hemisférica, con dos ejes de balancines y muelles dobles en las válvulas.