



ELEGÁN ZE SOCHAUX

KUPE S KAROSERÍ
PININFARINA MÍŘILO
DO VYŠŠÍCH
SPOLEČENSKÝCH
KRUHŮ (1977)

V září 1968 debutoval Peugeot 504, elegantní sedan střední třídy s pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Stal se jedním z neslavnějších typů automobilky ze Sochaux.



PEUGEOT 504 SR
ROČNÍKU 1983.
POSLEDNÍ EVROPSKÉ
PROVEDENÍ
OBLÍBĚNÉHO SEDANU

Původně měl být nový vůz se lvem ve znaku představen na jaře 1968, studentské nepokoje a následná společenská krize ve Francii však jeho premiéru o několik měsíců oddálily. Na jeho kvalitách to nic neubralo, spíše naopak, a Peugeot 504 s převahou získal prestižní evropský titul *Vůz roku* před renomovanou konkurencí BMW 2500/2800 a Alfa Romeo 1750. „Pětsetčtyřka“ představovala moderní interpretaci sedanu klasické koncepce s nezávislým zavěšením poháněných zadních kol a samonosnou karoserií, jejíž pohledné tvary vznikly v turínském studiu Pininfarina.

Prostorný vůz s předí ozdobenou lichoběžníkovými světlomety a typickou zkosenou zádí poskytoval nadprůměrný jízdní komfort. K jeho aktivní bezpečnosti přispívaly kotoučové brzdy Girling na všech čtyřech kolech standardně doplněné podtlakovým posilovačem. Díky nezávislému zavěšení všech čtyř kol, předních na spodních příčných ramenech doplněných svislými vzpěrami Mc Pherson a zadních na vlečených trojúhelníkových závěsech se šikmou osou kývání opatřených vinutými pružinami, nabízel výborné jízdní vlastnosti, stabilitu v zatáčkách podporovaly příčné stabilizátory obou náprav. Vysokou míru pasivní bezpečnosti zaručovala karoserie s deformačními zónami vpředu i vzadu a tuhou střední partií chránící posádku. Třešničkou na dortu byly vtipně řešené opěrky hlavy, jež se vysouvaly z horního okraje opěradel předních sedadel.

Peugeot 504 dostal pod kapotu kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1,8l, přičemž zákazník mohl od počátku volit mezi karburátorovou verzí o výkonu 80 k (59 kW) a provedením se vstříkováním paliva vyladěným na 95 k (70 kW). Standardně byly obě motorizace spojeny se čtyřstupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou u volantu, karburátorová verze však mohla dostat i třístupňovou automatiku ZF. Při rozvoru náprav 2740 mm a rozchodu kol 1420 mm vpředu a 1410 mm vzadu byl sedan dlouhý 4490 mm, široký 1690 mm, vysoký 1460 mm a v základním provedení vykazoval hmotnost 1200 kg. Model s karburátorovým motorem dosahoval na čtrnáctipalcových kolech opatřených radiálními pneumatikami 175 – 14 největší rychlosti 156 km/h, verze se vstříkováním paliva flirtovala s hranicí 170 km/h. Spotřeba se pohybovala kolem 10 až 11 l benzínu na 100 km, palivová nádrž v zádi měla objem 56l.

V březnu 1969 byly v Ženevě představeny dvě atraktivní varianty typu 504, čtyřmístné kupé a od něj odvozený 2+2místný kabriolet s karoseriemi navrženými a vyráběnými firmou Pininfarina. Jejich typickým prvkem byla nízká maska se čtyřmi malými obdélníkovými světlomety. Oba sportovně stržené modely měly rozvor zkrácený na 2550 mm, délku 4360 mm, šířku 1700 mm a výšku 1350 mm (kabriolet 1360 mm). Vykazovaly hmotnost 1220 kg a dodávaly se pouze s motorem vybaveným vstříkováním, s nímž dosahovaly rychlosti 175 km/h. Zatímco zájemci o kupé mohli od počátku volit



V TĚLE PODOBĚ
PEUGEOT 504
DEBUTOVAL V ZÁŘÍ 1968
A ZÍSKAL EVROPSKÝ
TITUL VŮZ ROKU

PRVNÍ PŘEVODENÍ
KABRIOLETU
PEUGEOT 504
S KAROSERÍ
PININFARINA Z ROKU 1969



mezi čtyřstupňovou mechanickou a třístupňovou samočinnou převodovkou, kabriolet byl do podzimu 1970 k mání jen s manuální převodovkou.

V září 1970 se Peugeot 504 dočkal nového čtyřválcového OHV o objemu 2,0l, který s karburátorem dával 91 k (67 kW) a se vstřikováním paliva 102 k (75 kW), takže největší rychlost vzrostla na 162 a 173 km/h. Novinkou podzimu 1970 byl i model 504 GLD poháněný čtyřválcovým dieselem 2,1l o výkonu 65 k (48 kW). Jeho maximální rychlost 134 km/h nebyla nijak úchvatná, průměrná spotřeba 9l tehdy ještě laciné nafty však umožňovala velmi hospodárny provoz. Na jaře 1971 Peugeot uvedl na trh prostorné pětideřevé kombi typu 504. Mělo rozvor prodloužený na 2900 mm, délku 4800 mm, šířku 1690 mm a výšku 1550 mm, místo nezávislého zavěšení zadních kol dostalo odolnější tuhou zadní nápravu se dvěma páry vinutých pružin. Kotoučové brzdy byly tentokrát jen vpředu, tuhá zadní náprava měla brzdy bubnové, objem palivové nádrže byl zvětšen na 60l.

Kombi se vyrábělo ve třech základních provedeních: sedmimístný model Familiale se třemi řadami sedadel v uspořádání míst 2+3+2, pětimístný model Break, s výbavou odpovídající sedanu, a užitkové pětimístné kombi Commerciale, které se navenek odlišovalo jediným párem kruhových světlometů místo obvyklých lichoběžníkových. Zatímco model Familiale mohl pohánět benzinový čtyřválec 2,0l, nebo diesel 2,1l, pětimístný Break se zpočátku prodával jen se zážehovým dvoulitrem. Užitkový model Commerciale se musel spokojit s benzinovým motorem 1,8l o výkonu 77 k (57 kW) a dieselem 1,95l nabízejícím 54 k (40 kW). Na export do Afriky šly i sedany a kombi typu 504 s těmito osvědčenými – a na údržbu nenáročnými – čtyřválcí. Počátkem roku 1973 začala karosárna Heuliez na bázi modelu 504 Familiale vyrábět sanitní vozy, včetně verze se zvýšenou střechou a celkovou výškou 1900 mm.

Novinkou jara 1973 byl Peugeot 504 L, nejlevnější verze sedanu s tuhou zadní nápravou, zadními bubnovými brzdami a skromnější vnější i vnitřní výbavou. Dodával se buď se zážehovým motorem 1,8l o výkonu 79 k (58 kW), nebo s modernizovaným dieselem 1,95l o výkonu 56 k (41 kW), v obou případech spolu se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou. Peugeot 504 L s benzinovým motorem dosahoval rychlosti 154 km/h, s dieselem 132 km/h.

V září 1974 dostaly všechny sedany a kombi typu 504 nové kliky dveří zapuštěné do karoserie a znamenaly i další menší změny. Hlavní novinkou však byly modely kupé a kabriolet vybavené zbrusu

PALUBNÍ DESKA
SEDANU PEUGEOT 504
ROČNÍKU 1972 S ŘADICÍ
PÁKOU U VOLANTU



ZKOSENÁ ZADÍ
KAROSERIE
ODLIŠOVALA
„PĚTSETČTYŘÁKU“
OD VŠECH
KONKURENTŮ





**PĚTIMÍSTNĚ
PĚTIDVEŘOVÉ KOMBI
PEUGEOT 504 BREAK GL
MODELOVÉHO ROKU 1978**

**OD PODZIMU 1977
SE KABRIOLET
PRODAVAL POUZE
SE ČTYŘVÁLCOVÝM
MOTOREM**



**SEDMIMÍSTNĚ KOMBI
PEUGEOT 504 FAMILIALE
SE TŘEMI ŘADAMI
SEDADEL (1979)**

novým šestiválcem OHC, přesněji motorem V6 o objemu 2,7l a výkonu 136 k (100 kW) vyráběným v severofrancouzském Douvrinu v kooperaci firem Peugeot, Renault a Volvo (odtud i jeho označení PRV). Kupé i kabriolet dostaly při této příležitosti novou před se dvěma širokými obdélníkovými světlomety a větší zadní skupinová světla. Jejich maximální rychlost díky šestiválci vzrostla na 186 km/h. Dodejme rovnou, že kabriolety s motorem V6 se vyráběly jen do léta 1977, od podzimu 1977 se otevřený vůz vrátil ke čtyřválci, k němuž v létě 1979 dostal pětistupňovou převodovku.



**POSLEDNÍ PROVEDENÍ
KUPÉ A KABRIOLETU
S VELKÝMI NÁRAZNIKY
Z LET 1980-83**



TERÉNNÍ KOMBÍ
PEUGEOT 504 BREAK GR
DANGEL S POHONEM
ČTYŘ KOL (1984)

Kupé s motorem V6 mohlo mít od konce roku 1974 třístupňovou automatiku GM vyráběnou ve Štrasburku. V létě 1977 byl šestiválec opatřen vstříkáním paliva a jeho výkon vzrostl na 144 k (106 kW), takže díky němu a nové pětistupňové převodovce jezdilo kupé rychlostí až 190 km/h. Souběžně se ale znovu vyráběla i kupé se čtyřválcovým motorem. Do modelového roku 1980 vstoupily modely kupé a kabriolet s rozměrnými polyuretanovými nárazníky. Poslední z více než 8 tisíc kabrioletů opustily výrobní linku koncem roku 1982, kupé se vyráběla do jara 1983 a z celkového počtu 26,5 tisíc exemplářů mělo necelých šest tisíc šestiválcový motor.

Sedany a kombi typu 504 s vyššími stupni výbavy dostávaly od podzimu 1976 větší diesel 2,3 l o výkonu 70 k (51,5 kW), jenž se mimo jiné montoval i do vozů určených na vývoz do Japonska a USA. V květnu 1979 byl představen nový sedan Peugeot 505, legitimní nástupce „pětsetčtyřky“, jejíž nabídka byla poté citelně zredukována. Byla zastavena výroba sedanů typu 504 s nezávislým zavěšením zadních kol a motorem 2,0l, sedany s tuhou zadní nápravou a označením GR resp. SR poháněl zážehový motor 1,8l, modely GRD a SRD diesely 2,1 nebo 2,3l. Jen kombi si zachovalo vedle diesele i benzinový dvoulitr.

Novinkou v nabídce užitkových verzí byl pick-up 504 s tuhou zadní nápravou odpruženou podélnými listovými pery. Ten se spolu s kombi dočkal i zajímavé přestavby: alsaská firma Dangel tyto vozy od roku 1980 vybavovala stálým pohonem čtyř kol. Vozy Peugeot 504 4x4 Dangel měly pod karoserií pomocný obdélníkový rám, světlost zvýšenou na 215 až 235 mm a jezdily na šestnáctipalcových kolech obutých do terénních pneumatik. Vpředu měly nezávislé zavěšení na dvojicích příčných trojúhelníkových ramen doplněných vinutými pružinami, vzadu již zmíněnou tuhou nápravu. Obě nápravy měly uzávěrku diferenciálu, přibyla i dvoustupňová předávná převodovka. Rozšíření rozchodu předních kol o 70 mm a montáž větších pneumatik si vyžádaly rozšíření blatníků.

Výroba sedanů Peugeot 504 byla ve Francii ukončena na jaře 1983, produkce kombi pokračovala ještě další dva roky a poslední sanitky byly expedovány na podzim 1985. Zatímco terénní kombi v úpravě Dangel zmizelo z nabídky v létě 1985, pick-up 504 s pohonem čtyř kol se ve výrobě dožil roku 1994. Ale i běžná „pětsetčtyřka“ se nadále vyráběla a montovala v řadě zemí světa – v Argentině do roku 1999, v afrických zemích ještě po roce 2000. A věřte nebo ne, poslední nové automobily Peugeot 504 byly smontovány v Nigérii až v listopadu 2006. Celková produkce typu 504 dosáhla 3,6 milionu vozů, z nichž mnohé se dodnes zvesela prohánějí hlavně po afrických a jihoamerických cestách i necestách. ◀

PICK-UP PEUGEOT 504
DANGEL S POHONEM
4X4 V ROLI VOZIDLA
PRO VOLNÝ ČAS

