

**PEUGEOT 504**

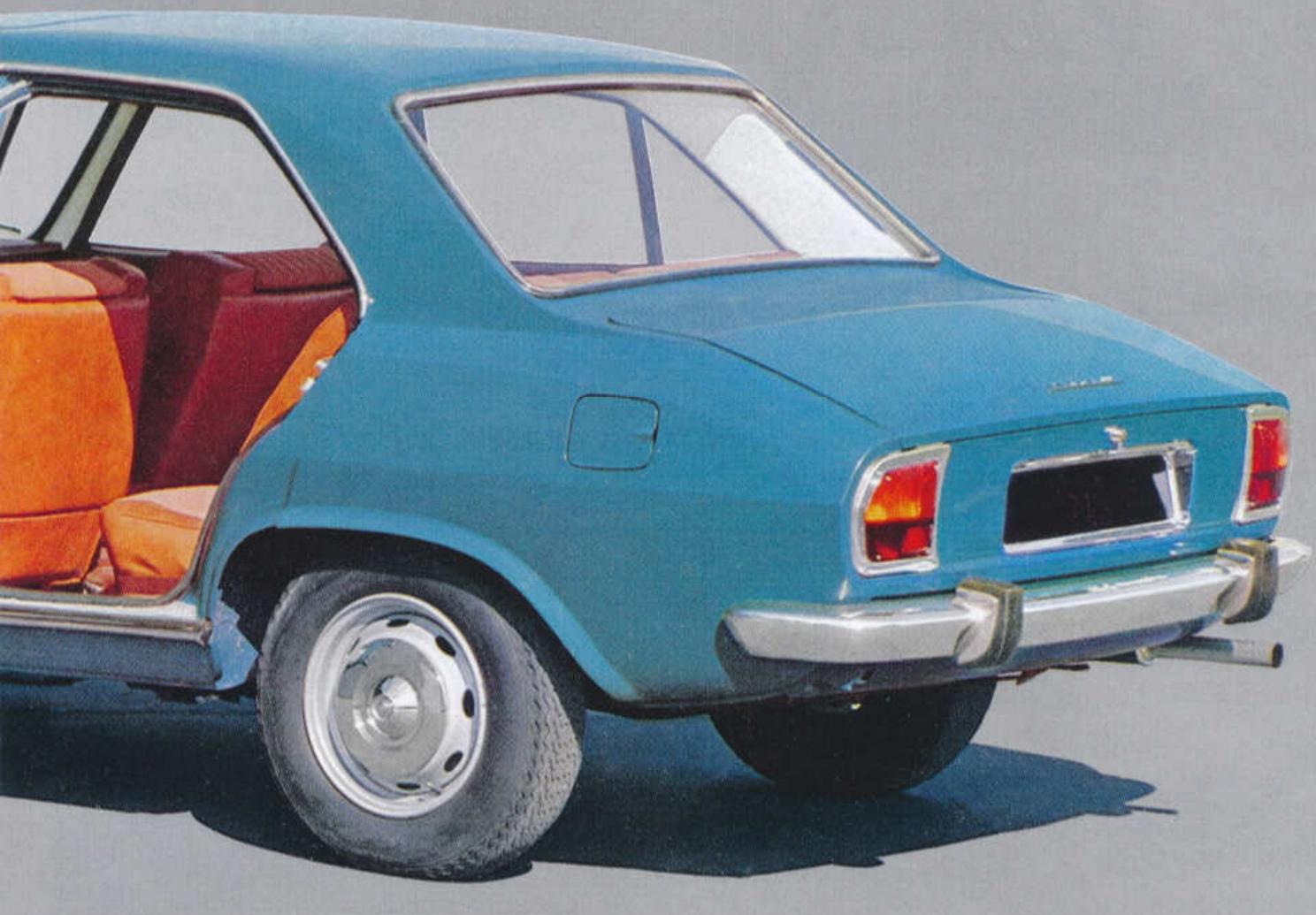
V září 1968 představil Peugeot klasicky střížený sedan střední třídy 504, jenž s převahou získal evropský titul Vůz roku 1969.



JAN TUČEK



# MODERNÍ KLASIK



NAHORE: Peugeot 504 se vyznačoval osobitou zkosenou zadí karoserie

VLEVO: Peugeot 504 v posledním evropském provedení z roku 1983

VPRAVO: V téhle podobě se Peugeot 504 představil veřejnosti v září 1968

Foto Peugeot



- |                    |          |
|--------------------|----------|
| 1. Peugeot 504     | 119 bodů |
| 2. BMW 2500/2800   | 77 bodů  |
| 3. Alfa Romeo 1750 | 76 bodů  |



# F

Francouzská automobilka se lvem ve znaku odstartovala na jaře 1965 revoluci, když uvedla na trh kompaktní typ 204 se čtyřválcem 1,1 litru, uloženým vpředu napříč a pohánějícím přední kola. Ten jí měl získat nové vrstvy mladších a méně majetných zákazníků. Tehdejší tradičně zámožná klientela Peugeotu však stejně jako dříve žádala solidní automobil střední třídy, nabízející dostatek prostoru a nadprůměrný jízdní komfort. Toto zadání do puntíku plnila nová pětsetčtyřka s motorem vpředu, pohonem nezávisle zavěšených zadních kol a střídavě elegantní karoserií, jejíž tvary vznikly jako obvykle v turínském studiu Pininfarina.

V šestém ročníku novinářské ankety o evropský titul *Vůz roku* porazil Peugeot 504 plejádu renomovaných konkurentů. Za ním skončily mnichovské šestiválce BMW 2500/2800, milánská diva Alfa Romeo 1750, bezpečný SAAB 99 s předním pohonem, britský

**NAHORE:**  
Peugeot 504  
s nezávislým zavěšením  
všech kol (verze GL a TI)

**DOLE:**  
Peugeot 504 L  
s jednodušší tuhou  
zadní nápravou  
a bubnovými brzdami vzadu  
místo kotoučových

Foto Peugeot

aristokrat Jaguar XJ6 a stuttgartská hvězda Mercedes-Benz 200. Pětsetčtyřka triumfovala díky výborným jízdním vlastnostem, pohodlí, bezpečnostním prvkům a také decentní eleganci s nádechem přeslovečného půvabu buržoazie. To, že její premiéru o čtvrt roku oddály studentské bouře a sociální nepokoje, jimž Francie procházela na jaře 1968, jen zvýšilo zájem potenciálních zákazníků.

Samonosná karoserie sedanu 504 měla nově koncipovanou přídí s lichoběžníkovými světlomety a osobitou lehce zkosenou záď, do níž se vešlo 420 litrů zavazadel. Náhradní kolo bylo umístěno zvenku, pod podlahou zavazadlového prostoru. Přední a zadní partie karoserie tvořily deformační zóny schopné poхватit značnou část energie případného nárazu, tuhá střední část bezprostředně chránila posádku.

Nový automobil měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle, přední na spodních příčných ramenech a svislých vzpěrách McPherson, zadní na vlečených trojúhelníkových ramenech se šíkmou osou kívání.

## PEUGEOT 504



NAHORE:  
Prostorné pětimístné kombi  
Peugeot 504 Break GL  
z roku 1977

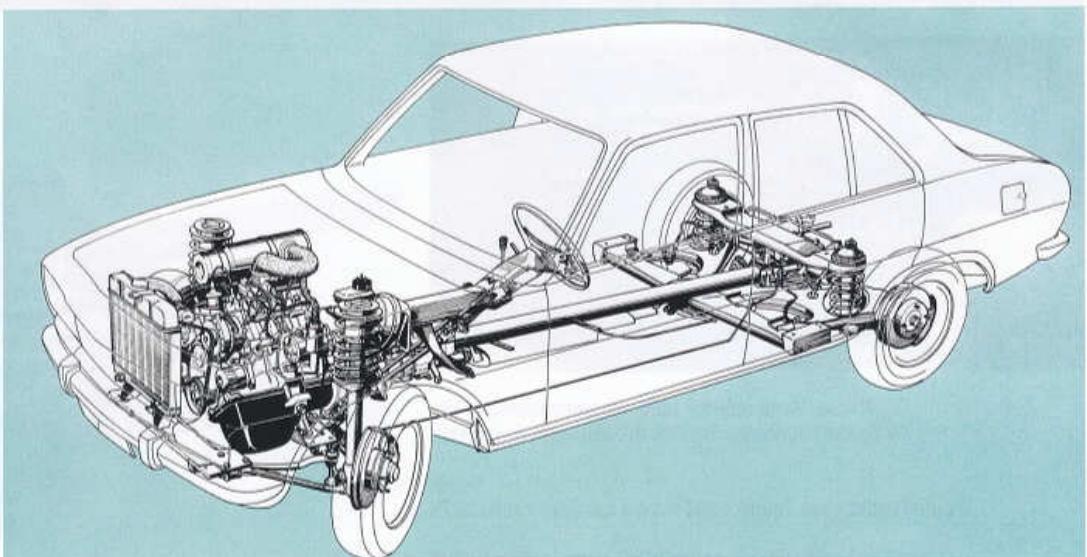
UPROSTŘED VPRavo: Páté dveře  
v zadní stěně měly prázdné  
nad nárazníkem

UPROSTŘED VLEVO: Palubní deska  
sedanu Peugeot 504  
v provedení z roku 1968

Zavazadlový prostor sedanu  
měl využitelný objem 420 litrů

VPRavo DOLE: Průhled vozem  
Peugeot 504  
s karburátorovým motorem  
(1968)

Foto a kresba Peugeot



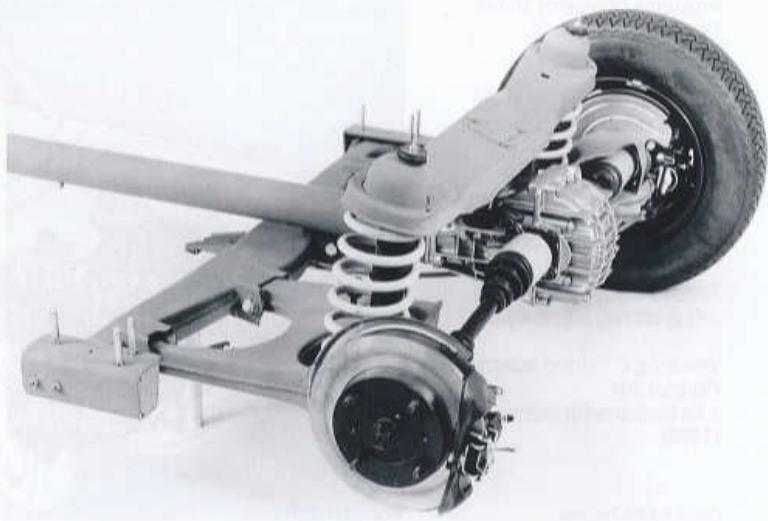
## PEUGEOT 504



NAHORE: Kupé ročníku 1980 vybavené motorem V6, v pozadí kabriolet poháněný dvoulitrovým čtyřválcem

VLEVO:  
Palubní deska vozů Peugeot 504 kupé a kabriolet z roku 1975

VPRAVO: Nezávislé zavěšení poháněných zadních kol typu 504





Pérování vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny se soustřednými teleskopickými tlumiči, stabilitu zvyšovaly příčné stabilizátory obou náprav. K aktivní bezpečnosti výrazně přispívaly kotoučové brzdy Girling na všech čtyřech kolech, doplněné podtlakovým posilovačem Mastervac a omezovačem brzdného účinku, působícím podle zatížení zadní nápravy; hřebenové řízení mělo dělený bezpečnostní sloupek volantu. Kola byla opatřena radiálními pneumatikami rozměrů 175 – 14.

Pod kapotou se skrýval kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV s litinovým blokem a hlavou z lehké slitiny, skloněný o pětačtyřicet stupňů doprava. Motor o objemu 1796 cm<sup>3</sup> (ø 84 x 81 mm) dával v provedení s karburátorem výkon 80 k (59 kW)/5500 min<sup>-1</sup> a se vstřikováním paliva Kugelfischer 95 k (70 kW)/5600 min<sup>-1</sup>. Obě motorové verze byly standardně spojeny se čtyřstupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou pod volantem, karburátorová mohla od února

1969 dostat za příplatek třístupňovou samočinnou převodovku ZF s voličem na středovém tunelu.

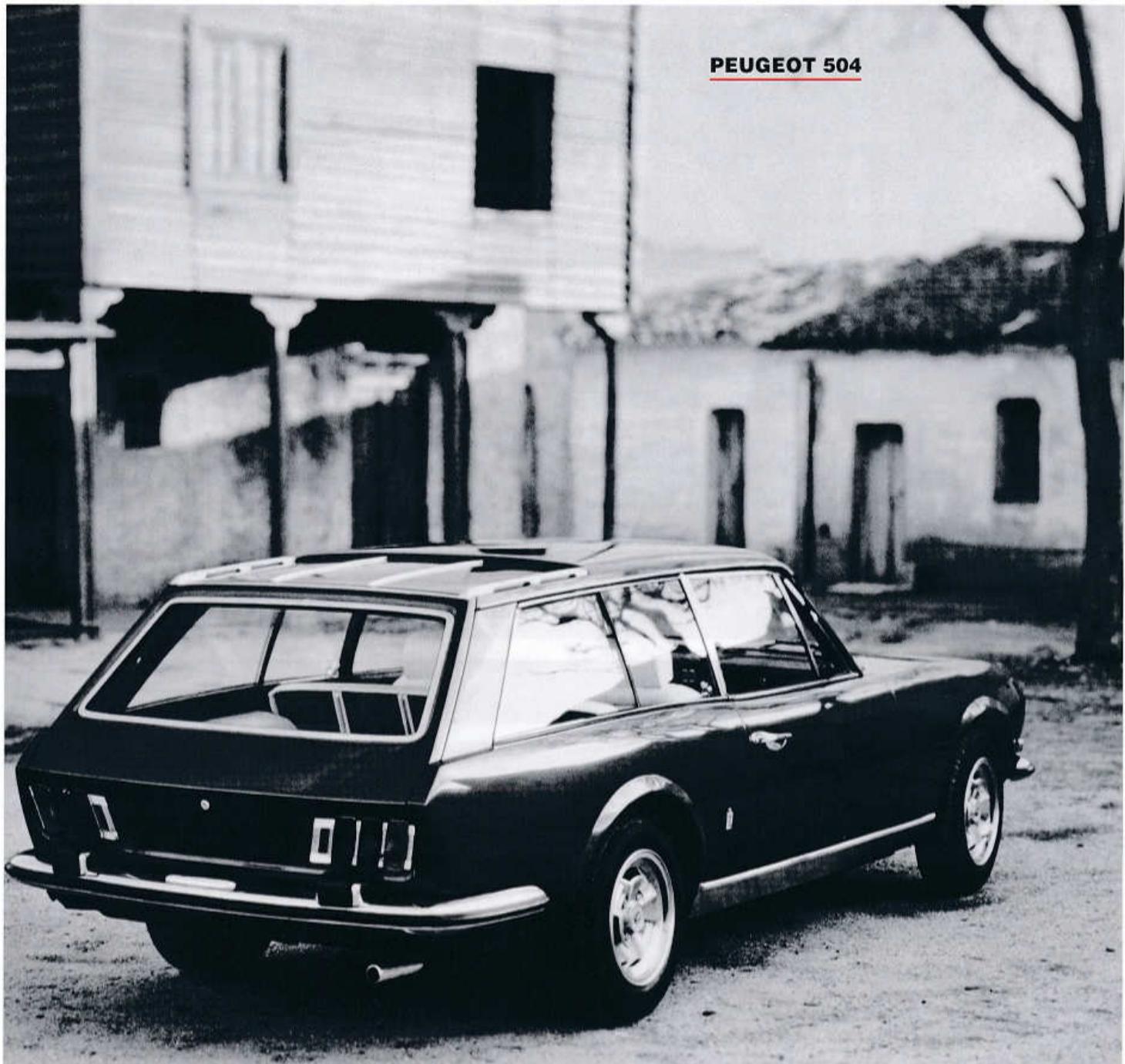
Při rozvoru náprav 2740 mm a rozchodu kol 1420 mm vpředu a 1410 mm vzadu byl sedan dlouhý 4490 mm, široký 1690 mm a vysoký 1460 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 1200 kilogramů a celkovou 1680 kg, z nichž 755 kg připadalo na přední a 925 kg na zadní nápravu. Vzadu uložená palivová nádrž měla objem 56 litrů. S karburátorovým motorem pětsetčtyřka dosahovala největší rychlosti 156 km/h, model se vstřikováním paliva atakoval hranici 170 km/h. Běžná spotřeba paliva se pohybovala v rozmezí 10 až 12 litrů na 100 kilometrů.

Výsledkem nejen designérské, ale i výrobní spolupráce s firmou Pininfarina byly sportovně střížené modely 504 C s karoseriemi kabriolet a kupé, představené v březnu 1969 v Ženevě. Italská karosárna je stavěla na zkráceném podvozku s rozvorem 2550 mm, čtyřmístné kupé i kabriolet 2+2 byly dlouhé

NAHORE:  
Kabriolet s karoseríí  
Pininfarina  
v prvním provedení  
z roku 1969

DOLE:  
Elegantní čtyřmístné kupé  
s karoseríí Pininfarina  
ročníku 1969

Foto Peugeot



VLEVO A VPRAVO DOLE:  
Pininfarina Break Riviera,  
jediný prototyp na základě  
Peugeota 504 1.8  
(1971)

VPRAVO NAHORE:  
Peugeot 504 V6 Coupé  
model 1974

4360 mm, široké 1700 mm a vysoké 1350 respektive 1360 mm. Dodávaly se s motorem opatřeným vstřikováním paliva a jezdily rychlostí až 175 km/h.

Od září 1970 se stal standardním motorem typu 504 nový čtyřválec OHV o objemu 1971 cm<sup>3</sup> (ø 88 x 81 mm), jenž dával s karburátorem 91 k (67 kW) a se vstřikováním paliva 102 k (75 kW). Sedan tak dosahoval rychlosti 162 a 173 km/h. O poznání pomalejší byl Peugeot 504 GLD nabízený od podzimu 1970 se vznětovým čtyřválcem 2112 cm<sup>3</sup> (ø 90 x 83 mm) o výkonu 65 k (48 kW)/4500 min<sup>-1</sup>. Jezdil nejvíce 134 km/h, ale stačilo mu devět litrů tehdy ještě lacné nafty na stovku kilometrů.

V dubnu 1971 nabídku řady 504 rozšířila trojice vozů s pětidveřovou karoserií kombi. Měly rozvor prodloužený na 2900 mm, délku 4800 mm, šířku 1690 mm a výšku 1550 mm. Od sedanu se odlišovaly tuhou zadní nápravou se dvěma páry vinutých pružin, na každé straně byla jedna pružina před nápravou a druhá za nápravou, zadní brzdy byly tentokrát bubnové, kotoučové zůstaly jen vpředu.

Objem palivové nádrže vzrostl na 60 litrů. Vedle pětimístného modelu Break se vyrábělo i sedmimístné provedení Familiale se třemi řadami sedadel, na nichž cestující seděli podle vzorce 2+3+2. V této úpravě zůstalo v zádi ještě 435 l prostoru pro zavazadla, po sklopení zadní dvoumístné lavice vůz nabízel pět komfortních míst a zavazadlový prostor o objemu 980 l. Třetí užitkově pojatá verze kombi s označením Commerciale se odlišovala párem kruhových světlometů místo lichoběžníkových a po složení zadního sedadla mohla přepravovat až 1,9 m<sup>3</sup> nákladu. Jako jediná se musela spokojit se starším zážehovým motorem 1796 cm<sup>3</sup> o výkonu 77 k (57 kW), anebo s menším diesellem 1948 cm<sup>3</sup> (ø 88 x 80 mm), nabízejícím 54 k (40 kW)/4500 min<sup>-1</sup>. Kombi 504 Break a Familiale poháněl buď zážehový čtyřválec 1971 cm<sup>3</sup> s karburátorem, anebo vznětový motor 2112 cm<sup>3</sup>; také výbavou se tyto modely blížily sedanu. Od roku 1973 vyráběla karosárna Heuliez na bázi modelu Familiale sanitní pětsetčtyřky, včetně normalizované sanitky se zvýšenou střechou.

Foto Pininfarina



Do modelového roku 1973 vstoupily sedany s novým označením; vůz s karburátorovým motorem pojmenovali 504 GL, model se vstřikováním paliva 504 TI a sedan se vznětovým motorem 504 GL Diesel. Na export se vyráběla široká paleta upravených vozů, např. pro americký a australský trh se čtyřmi kruhovými světlomety místo lichoběžníkových, do Švédska a USA se dodávaly motory s úpravami pro plnění exhalacních norem a podobně.

Na jaře 1973 debutovaly levnější sedany Peugeot 504 L a 504 L Diesel se skromnější výbavou, nárazníky bez svítících členů a tuhou zadní nápravou s bubnovými brzdami. Pohon obstarával zážehový čtyřválec  $1796\text{ cm}^3$  o výkonu 79k (58kW), resp. diesel  $1948\text{ cm}^3$ , jenž dával 56k (41kW). Vozы vyráběné pouze s manuální převodovkou dosahovaly největší rychlosti 154 a 132 kilometrů za hodinu.

V září 1974 se změnil zevnějšek sedanů i kombi řady 504, tyto automobily dostaly ploché kliky dveří a disky kol s hranatými otvory. Kupé a kabriolety se představily v inovované podobě s dvojicí širokých ob-

#### PEUGEOT 504

- |             |                                    |
|-------------|------------------------------------|
| <b>1968</b> | debut sedanu a titul Vůz roku 1969 |
| <b>1969</b> | kabriolet a kupé od Pininfariny    |
| <b>1970</b> | nový dvoulitrový motor             |
| <b>1970</b> | verze se vznětovým motorem         |
| <b>1971</b> | uvedeno kombi 504 Break            |
| <b>1973</b> | levnější model 504 L               |
| <b>1974</b> | motor PRV V6 pro kupé a kabriolet  |
| <b>1979</b> | Peugeot 504 Pick-Up                |
| <b>1980</b> | první úpravy Dangel 4x4            |
| <b>1999</b> | konec výroby také v Argentině      |
| <b>2006</b> | konec výroby pikapů v Nigérii      |

dělníkových světlometů a většími zadními svítilnami, hlavně ale s novým motorem V6 PRV. Šestiválec OHC vyráběný v severofrancouzském Douvrinu pro automobily Peugeot, Renault a Volvo dával z objemu  $2664\text{ cm}^3$  ( $\varnothing 88 \times 73\text{ mm}$ ) největší výkon 136k (100kW)/ $5750\text{ min}^{-1}$  a spolu se čtyřstupňovou manuální převodovkou uděloval sportovně střízeným modelům rychlosť přes  $185\text{ km/h}$ . Kupé k němu mohlo za příplatek dostat třístupňovou samočinnou převodovku GM (General Motors), vyráběnou v alsaském Strasburku.

Od září 1976 měly sedany a kombi s vyššími stupni výbavy novou masku, sedan GLD a kombi Familiale nově poháněl diesel  $2304\text{ cm}^3$  ( $\varnothing 94 \times 83\text{ mm}$ ), naladěný na 70k (51,5kW)/ $4500\text{ min}^{-1}$ . Ten se uplatnil i ve vozech vyvážených do USA a Japonska. V létě 1977 se pod kapoty kupé i kabrioletu vrátil čtyřválec  $1971\text{ cm}^3$  se vstřikováním paliva Kugelfischer a výkonom 106k (78kW), pouze kupé bylo nadále k mání se šestiválcem, jemuž vstřikování Bosch K-Jetronic pomohlo k výkonu 144k (106kW). Motor V6 s pětistupňovou převodovkou kupé uděloval rychlosť přes  $190\text{ km/h}$ .



## PEUGEOT 504



# D

květnu 1979 byl představen nový sedan Peugeot 505 a bylo jasné, že se kariéra pětsetčtyřky chýlí ke konci, přinejmenším v Evropě. Kupé a kabriolet prošly poslední inovací v létě 1979, kdy dostaly rozměrné plastové nárazníky, nabídka sedanů a kombi řady 504 se ale postupně zužovala. Sedany s výbavou GR a SR se vyráběly s tuhou zadní nápravou a zážehovým motorem 1796 cm<sup>3</sup>, sedany GRD a SRD poháněl vznětový čtyřválec 2112 cm<sup>3</sup>. Výkonnější diesel 2304 cm<sup>3</sup> už výrobce nabízel jen v sedmimístném kombi Familiale. Kombi 504 Break a 504 Familiale ještě mohla dostat zážehový motor 1971 cm<sup>3</sup>.

Novinkou podzimu 1979 byl Peugeot 504 Pick-Up s třímetrovým rozvorem, třímístnou kabinou a tuhou zadní nápravou, odpruženou podélnými listovými perky. Jezdil na patnáctipalcových kolech a měl ocelovou korbu s ložnou plochou 2000 x 1500 mm. Byl dlouhý 4750 mm, široký 1710 mm a s nasazenou plachtou vysoký 2100 mm. Podle provedení mohl přepravovat 1100 až 1300 kg užitkové hmotnosti, včetně posádky. V nabídce motorů figurovaly zážehové čtyřválce 1618 a 1796 cm<sup>3</sup> a diesely 1948, 2112 a později i 2304 cm<sup>3</sup>. Značná část produkce pikapů odcházela v rozloženém stavu do afrických a latinskoamerických zemí.

Koncem roku 1982 byla ukončena výroba kabrioletu 504 C, kupé se vyrábělo do jara 1983. Z této devítileté doby se vyrábělo jen necelá tisícovka motor V6, zatímco z šestadvaceti tisíc kupé bylo šestiválcem vybaveno šest tisíc exemplářů. Na jaře 1983 byla ve Francii zastavena produkce sedanů, poslední vozy kombi a sanitky pro evropské zákazníky vznikly v létě 1985. Rozložené vozy řady 504, určené k montáži mimo Evropu, se však vyráběly dále.

Zvláštní zmínku si zaslouží kombi a pikapy řady 504 s pohonem všech čtyř kol, jež od roku 1980 upravovala

alsaská firma Dangel, která původně začínala jako výrobce závodních vozů! Měly pomocný rám, světlou výšku zvětšenou na 215 až 235 mm a jezdily na kolech obutých do terénních pneumatik 205 R 16. Nezávisle zavěšená přední kola měla rozchod zvětšený o 70 mm, což si vyžádalo rozšíření blatníků, pěrování obstarávaly vinuté pružiny. Kombi 504 Break 4x4 Dangel mělo vzadu tuhou nápravu se dvěma páry vinutých pružin, pikap v úpravě Dangel si vzadu zachoval podélná listová pera. Vedle hlavní čtyřstupňové převodovky byly tyto vozy vybaveny i dvoustupňovou přídavnou a dělící převodovkou, obě nápravy měly uzávěrku diferenciálu. Motor byl buď zážehový čtyřválec 1971 cm<sup>3</sup> nebo diesel 2304 cm<sup>3</sup>.

Polovina produkce vozů 504 v úpravě Dangel šla na export, pikapy s pohonem 4x4 používala mimojiné i francouzská námořní pěchota. Zatímco kombi zmizelo ze scény v létě 1985 (nahradilo je kombi odvozené z typu 505), pikapy 504 Dangel 4x4 se vyráběly až do roku 1994.

Dlouhou a pestrou kariéru prožil Peugeot 504 v Argentině, kde se zpočátku montoval a později vyráběl po tří desetiletích. Vedle pikapů se standardní dvoudveřovou, ale i se zdvojenou čtyřdveřovou kabinou, byl dlouhé roky stálicí argentinského trhu lehce retušovaný sedan 504. Od počátku do konce se vyráběl s tuhou zadní nápravou opatřenou bubnovými brzdami a jezdil na patnáctipalcových kolech. Od sezony 1983 měl plastové nárazníky, při modernizaci v roce 1988 dostal nově tvarovanou zadní vodorovně orientovanými svítilnami. V této podobě se v Argentině a okolních zemích prodával až do roku 1999. Celkem v Argentině vzniklo 497 tisíc vozů Peugeot 504 všech provedení.

V Africe, především v Keni a v Nigérii, se pětsetčtyřky s karoseriemi kombi a pikap montovaly ještě počátkem nového tisíciletí. Poslední pikapy byly v nigerijském závodě Kaduna zhotoveny až v listopadu 2006. Souhrnná produkce vozů Peugeot 504 tak dosáhla 3,6 milionu kusů. ■

VPRAVO NAHORE:  
Pikap Peugeot 504 Dangel 4x4  
se uplatnil  
i jako vůz pro volný čas

VLEVO NAHORE:  
Peugeot 504 Break GR  
v úpravě Dangel  
s pohonem čtyř kol (1984)

ZCELA VLEVO UPROTŘED:  
Sanitní vůz Peugeot 504  
se zvýšenou střechou  
z roku 1978

VLEVO UPROSTŘED:  
Prototyp pikapu  
se čtyřdveřovou kabinou  
z karosárny Durisotti

VLEVO DOLE:  
Standardní provedení  
pikapu Peugeot 504  
ročníku 1985

Foto Peugeot