



PEUGEOT 504 COUPE IN CABRIOLET

Jure Petač, Codelli klub Ljubljana

Peugeot 504 je avtomobil srednjega razreda, ki je Peugeot dokončno umestil na mesto svetovnega igralca med proizvajalci avtomobilov. Francozi so z njim prepričali tako zahtevne zahodnoevropske kupce kot tudi uporabnike peugeotov 504 v Afriki, kjer so bili podvrženi najhujšim obremenitvam. Seveda kabrioleti in kupeji Afrike niso dosegli, a vzdržljiva mehanika je bila enaka kot v limuzinah in dostavnih peugeotih 504. Peugeot 504 so predstavili konec šestdesetih let, hkrati z drugimi legendami avtomobilske industrije, na primer mercedesom W115 ali BMWjem 2002. A peugeot je s svojo dolgoživostjo prekašal vse. Še danes se po Afriki in Južni Ameriki vozijo peugeot 504, stari 40 in več let, ki kljubujejo času in obremenitvam. Če so s proizvodnjo začeli v letu 1968, so zadnjega 504 naredili po licenci v Nigeriji v letu 2005. Skupaj so naredili 3711556 peugeotov 504.

No, to naj bi bil članek o kabrioletih in coupejih, a zgornji uvod podaja dobro osnovo, na kateri so francozi, s pomočjo italijanskega

oblikovanja, naredili vzdržljiv športni avto, v lepi, oziroma elegantni obliki.

Peugeot je oblikovanje kupeja in kabrioleta serije 504 zaupal Pininfarini, s katero jih je družila že dolga tradicija sodelovanja. Coupe 504 se je pojavil spomladi 1969, s popolnoma novo karoserijo, a mehansko osnovo limuzine, ki so jo pričeli izdelovati septembra 1968. Kupe in kabriolet sta bila dolga 4360 cm, široka 1700 cm in visoka okoli 135 cm.

504 kupe in kabriolet so proizvajali v Torinu, v tovarni Pininfarine.

SERIJA 1 KABRIO BEL





KABRIO SERIJA 2

leta v različnih vozilih, vse do leta 1998 (polnih 24 let). A tudi šibkejši štiri valjni motor s 106 konji je odličen: miren tek, velika prožnost, moč v nizkih vrtljajih in nizka poraba. Za vse to je večinoma odgovorna črpalka za vbrizg goriva Kugelfischer. Če smo na začetku govorili o italjansko-francoski navezi glede karoserije, je motor rezultat francosko-nemške naveze. Najboljše iz

V Italiji so naredili karoserijo, ki so jo nato z vlakom prepeljali v francoski Sochaux, kjer so dodali podvozje, menjalnik in motor. Avto je tako pravzaprav francosko-italijanski dvojček, najboljše, kar lahko romani ponudijo!

Elegantne linije boka, nežno zaobljene površine, velik motorni pokrov so kupeju takoj zagotovili oblikovno nesmrtnost. Kabriolet pa je seveda le še korak naprej, saj je s štirimi sedeži predstavljal udobje in eleganco limuzine brez strehe.

14 let proizvodnje je seveda pomenilo, da so občasne spremembe potrebne, a realno so bile minimalne. Kabriolette in kupeje peugeota 504 delimo v tri serije. V prvi seriji so spredaj izstopale luči v dveh parih, zadaj pa so bile luči postavljene pokončno. Edino v prvi seriji so vgrajevali štirivaljni motor s 1796 cm³, ki je zadostoval za 71 kW (97 KM). V naslednjih dveh serijah sta bila na voljo le dva motorja, 4 valjni in 6 valjni, z 2000 in 2700 kubičnimi centimetri oz. s 106 in 144 konjskimi močmi. Motor z 2700 cm³ je bil takraten vrh tehnike in ga je Peugeot razvil skupaj z Renaultom in Volvom – vsi trije proizvajalci so ga uporabljali še dolga

Evrope torej! Serija 2 je pridobila nove prve in zadnje luči, nekoliko so spremenili tudi notranjost in kljuko na vratih, serija 3 pa je pravzaprav serija 2 s plastičnimi odbijači namesto z nerjavečimi, kot v prvi in drugi seriji.

Priljubljena je prva serija, ker je najbolj klasična, oblikovno bližje šestdesetim in druga serija, ki ima do popolnosti izčiščene linije in klasične kovinske odbijače. Druga serija je tudi najbolj uporabna, saj ima prožen motor, serijsko električna stekla, hidravlični volan, vse štiri disk zavore in druge, za voznika hvaležne značilnosti.

Peugeoti 504 cabrio in coupe so redki avtomobili, kabrioletov so naredili vsega 8033 v 14 letih, kupejev pa 26.543. Za primerjavo,



KABRIO SERIJA 2

**NIJE PREDVIĐENA ZA
JUGOSLOVANSKO TRŽIŠTE**



fiatov 124 spider so naredili 172.000, alfe spider 110.000, mercedesov W113 (Pagode) 49.000. In morda je ravno primerjava z mercedesom Pagode najboljša, saj sta oba s peugeotom elegantna, zanesljiva in zmogljiva. Športnost je podrejena užitku in eleganci. Če v alfi ali fijatu sedi postaven mladenič, v mercedesu ali peugeotu sedi gospod. A to so seveda samo enostavna posploševanja pisca tega članka.

Da gre za redek avtomobil, dokazuje tudi nabor barv, med katerimi je lahko kupec izbral. V prospektu iz leta 1977 vidimo, da si je kupec kupeja lahko izbral v petih barvah, kabrioleta pa v štirih barvah. Skromno, a premišljeno, v mislih je treba imeti tudi dejstvo, da so na primer leta 1977 izdelali le 340 kabrioletov, torej če bi bil izbor barv tako številčen kot danes, bi bil lahko praktično vsak kabrio drugačne barve.

Po podatkih s konca leta 2019 sta bila v Sloveniji registrirana le dva kabrioleta, za kupeja pa podatkov ni.

Še ena zanimivost, peugeota 504 kupe in kabrio v Jugoslaviji in Ameriki ni bilo mogoče kupiti kot novega vozila. V prospektu

za peugeot za jugoslavijo, pri fotografiji kabrioleta in kupeja piše: »Nije predviđena za jugoslovansko tržište«. V prevodu bi lahko rekli tudi: »Lahko jih gledate, a ne morete jih imeti.«



SERIJA 1 ZADNJE LUČI

SERIJA 1 KUPE

