

PEUGEOT 505





LIGNE JEUNE - STYLE RACE

La voiture est le prolongement de l'homme. Elle accompagne son ascension. Quand l'homme est au sommet de sa force, de son intelligence, dé sa responsabilité, la voiture doit être à sa mesure.

Dans un monde automobile où l'aérodynamique dicte sa loi (économies d'énergie obligent) et banalise les silhouettes, la 505 a su conserver personnalité et caractère. La ligne équilibrée, au classicisme de bon aloi, évoque la vitesse et le confort.

Courbes tendues, pare-brise bombé incliné, phares et calandre trapézoïdaux, arêtes vives du volume arrière, tout concourt à conférer à la 505 l'image de ce qu'elle est : une grande routière confortable, silencieuse, rapide et sûre.

Avec 9 versions différentes, la 505 répond à toutes les exigences. Au plus haut des siennes, pour son image de marque, pour le confort de sa famille, l'homme peut choisir. Les limites ont été repoussées. Encore plus de puissance. Encore plus de robustesse. Encore plus de sécurité. Une tenue de route qui n'exclut pas le confort. Une consommation qui retient l'intérêt.

505 : L'Excellence automobile.

Modèle présenté : 505 Turbo Injection.
Modèle présenté en couverture : 505 Turbo Injection.

LA BEAUTÉ - LE CONFORT

La 505 est belle. Spacieuse. Douce à l'oeil. La beauté est discrète et raffinée. Elle est ressentie comme une évidence, accueillie comme une récompense. L'homme, les sens, la savourent comme un moment d'harmonie, à chaque retrouvaille.

Née pour les longs parcours, la 505 se doit d'offrir tous les éléments du parfait confort.

Le silence règne à bord. Les bruits mécaniques sont filtrés par de généreux revêtements acoustiques et, par des silent-blocks antivibratoires. La douceur de la suspension à 4 roues indépendantes est complétée par celle des sièges.

Leur assise profonde et large soutient parfaitement, leur dossier galbé maintient agréablement le dos.

Le confort visuel n'est pas oublié.

Le tissu recouvrant les sièges, la moquette, le garnissage du pavillon et des portières, l'habillage de la planche de bord offrent une harmonie heureuse, l'ambiance détendue d'un long voyage.

La 505 a aussi le sens de l'espace.

A l'arrière, ou à l'avant, les 5 passagers adultes qu'elle peut accueillir ont de la place. Beaucoup de place. Quant à la générosité de son coffre, elle permet tous les excès... ou presque.

La 505 a cette beauté, ce confort, ce style qui en font véritablement une berline de grande classe.

Véhicule présenté : 505 Turbo Hydron.





LA ROUTE EST SON DOMAIN.

Les longs parcours sont sa joie de vivre.

Pour sa tenue de route et sa fiabilité, pour la maîtrise technologique dont témoigne sa mécanique brillante, la 505 est décidément une authentique Peugeot.

A l'image des autres grandes berlines européennes, la 505 reste fidèle à la propulsion arrière.

Bien plantée sur sa suspension à 4 roues indépendantes, avec barres antidevers avant et arrière, bien équilibrée dans ses masses comme dans ses volumes, la 505 fait preuve en toutes circonstances d'une sûreté, d'une aisance, d'une assurance que chacun à bord, conducteur et passagers, peut ressentir et apprécier.

La puissance est là, sous le pied, offerte, obéissante, sécurisante.

La puissance d'une grande routière, généreusement nantie, disponible à l'aubade comme au long parcours tranquille.

Conduire est un plaisir.

Etre conduit, presque une béatitude.

ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE (sur moteur essence) :
Il permet une facilité accrue de démarrage par tous les temps, un meilleur rendement moteur et un entretien simplifié.

MOTEURS : ESSENCE OU DIESEL

Puissance, endurance, silence et sobriété, les qualités majeures des moteurs Peugeot ne sont plus à démontrer. Les moteurs essence sont parmi les meilleurs 2 litres actuels. Sur 505 GL, GR, et SR, moteur 9 chevaux, 1971 cm³ de cylindrée développant 100 ch DIN (72,5 kW ISO) à 5000 tr/mn.

Un couple moteur élevé à bas régime (16,4 mkg à 3000 tr/mn) apporte beaucoup de souplesse et permet d'obtenir des consommations plus que raisonnables pour un moteur de cette cylindrée : 6,7 litres d'essence super aux 100 km à 90 km/heure en vitesse stabilisée* (avec boîte 5 vitesses). Adaptation pour fonctionnement au gaz de pétrole liquéfié (GPL) possible en option sur GL.

Sur 505 GTI, moteur 11 chevaux avec distribution par arbre à cames en tête, 2165 cm³ de cylindrée développant 130 ch DIN (94 kW ISO) à 5750 tr/mn. Un couple maximum très élevé (19,2 mkg à 4250 tr/mn) permet de conserver une grande souplesse et de très bonnes reprises même à faible régime. La vitesse de pointe est élevée : 185 km/heure sur circuit et les accélérations vigoureuses : 400 et 1000 mètres départ arrêté respectivement en 17,0 et 31,8 secondes.

Sur 505 Turbo Injection, moteur 11 chevaux avec distribution par arbre à cames en tête, 2155 cm³ de cylindrée développant 150 ch DIN (108,5 kW ISO) à 5200 tr/mn.

Un couple très élevé de 22 mkg dès 2000 tr/mn (maxi 24 mkg à 3000 tr/mn) lui assure une souplesse exceptionnelle et des reprises brillantes même à bas régime.

La vitesse maximale est de 200 km/heure sur circuit, 8,8 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/heure, 400 et 1000 mètres départ arrêté couverts en 16,3 et 29,8 secondes.

Les moteurs Diesel, quant à eux, sont tout aussi remarquables.

Sur 505 GLD et GRD, moteur 9 chevaux, 2498 cm³ de cylindrée, développant 76 ch DIN (55 kW ISO) à 4500 tr/mn.

La consommation réalisée est particulièrement avantageuse : 5,9 litres de gazole aux 100 km à 90 km/heure en vitesse stabilisée* (avec boîte 5 vitesses).

Sur 505 SRD Turbo, moteur 7 chevaux, 2304 cm³ de cylindrée équipé d'un turbocompresseur, utilisant l'énergie cinétique des gaz d'échappement pour fournir une pression d'alimentation de 0,6 Bar à partir de 2000 tr/mn. Cet équipement confère au moteur d'excellentes performances : 80 ch DIN (59 kW ISO) à 4150 tr/mn avec un couple moteur élevé à bas régime : 18,8 mkg à 2000 tr/mn.

La vitesse de pointe est de 160 km/heure sur circuit et l'accélération de 0 à 100 km/heure est réalisée en 16,8 secondes.

La consommation est particulièrement intéressante : 6,0 litres de gazole aux 100 km à 90 km/heure en vitesse stabilisée*.

Sur 505 GTD Turbo, moteur 8 chevaux, 2498 cm³ de cylindrée équipé lui aussi d'un turbocompresseur.

La puissance développée atteint 95 ch DIN (70 kW ISO) à 4150 tr/mn. Les 400 et 1000 mètres départ arrêté sont couverts respectivement en 19,0 et 35,6 secondes.

La vitesse de pointe est de 170 km/heure, sur circuit. La consommation est particulièrement basse compte tenu de la puissance développée : 5,8 litres de gazole aux 100 km à 90 km/heure en vitesse stabilisée*.

Fidélité, absence de vibrations et démarriages rapides grâce à des bougies spéciales permettant un préchauffage en 7 secondes, caractérisent également ces Diesel.

BOÎTES DE VITESSES :

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avant synchronisés sur 505 GL, GLD, GR et GRD.

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports avant synchronisés sur 505 SR, SRD Turbo, GTI, GTD Turbo et Turbo Injection (en option sur GR/GRD).

C'est davantage de souplesse, de silence et de sobriété. L'étalement a été réalisé afin d'obtenir le meilleur compromis performances/consommation et la démultiplication finale permet de diminuer la consommation sur route. De plus, même à grande vitesse, le régime moteur est peu élevé, la mécanique fatigue moins et le confort acoustique s'en trouve encore amélioré.

Boîte de vitesses automatique à 3 rapports avant (en option sur 505 SR, SRD Turbo, GTI et GTD Turbo**).

Plus de pédale débrayage, plus de vitesses à passer, la voiture "coule" sans aucun à-coup, même en accélération, même au milieu des pires embûches.

DIRECTION ASSISTÉE :

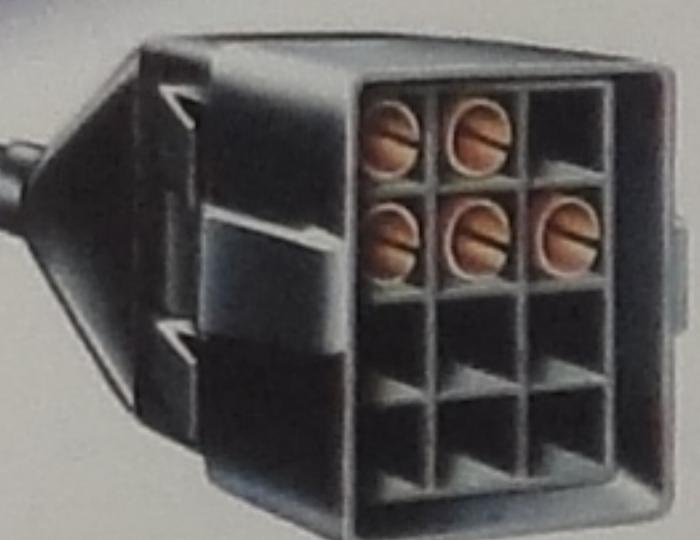
C'est moins d'efforts et plus de confort.

En ligne droite et à grande vitesse, l'assistance ne se fait pas sentir. Elle intervient dans les virages et devient maximale en ville et dans les manœuvres de parking (sur SR, SRD Turbo, GTI, GTD Turbo et Turbo Injection et en option sur GR/GRD).

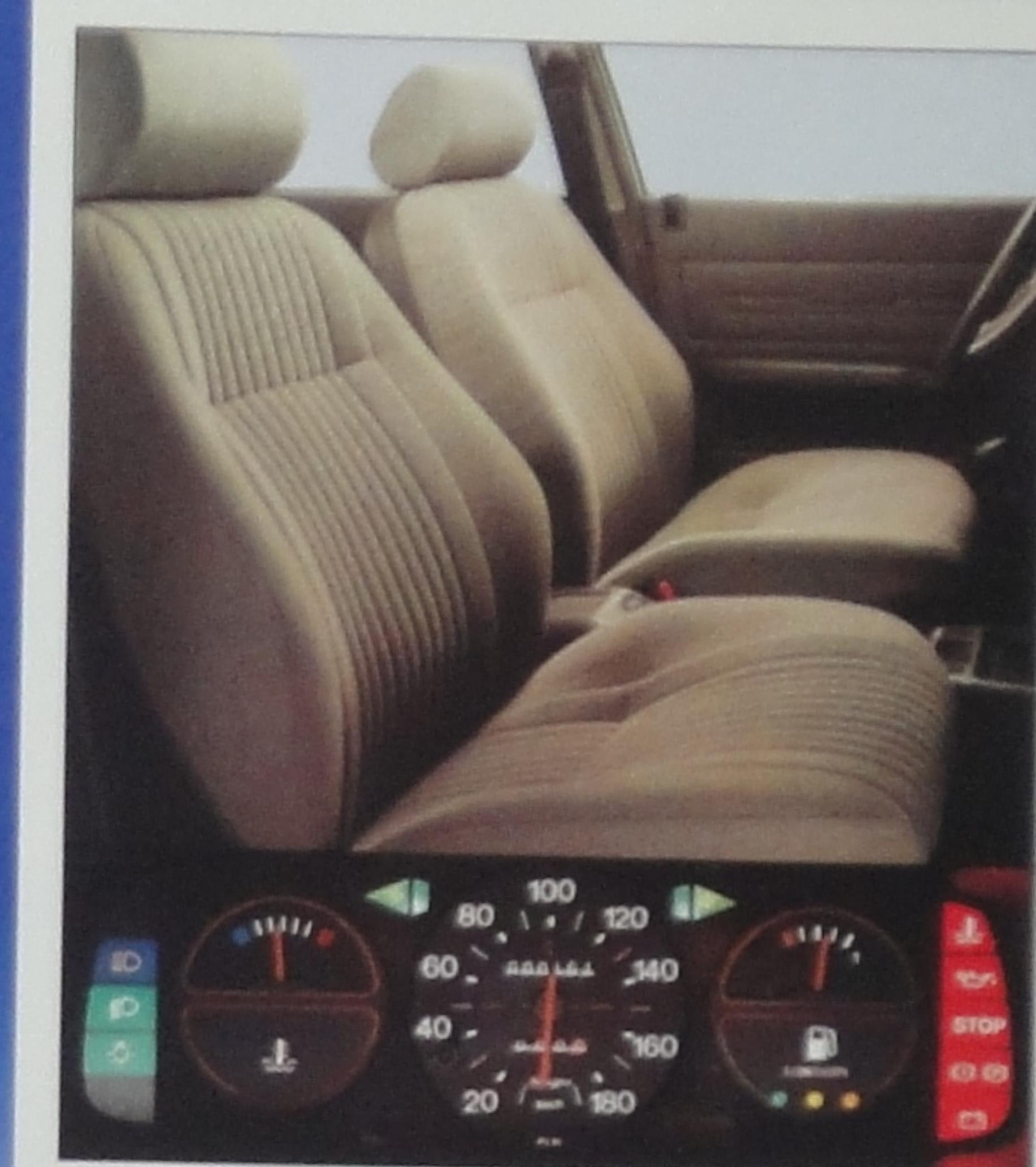
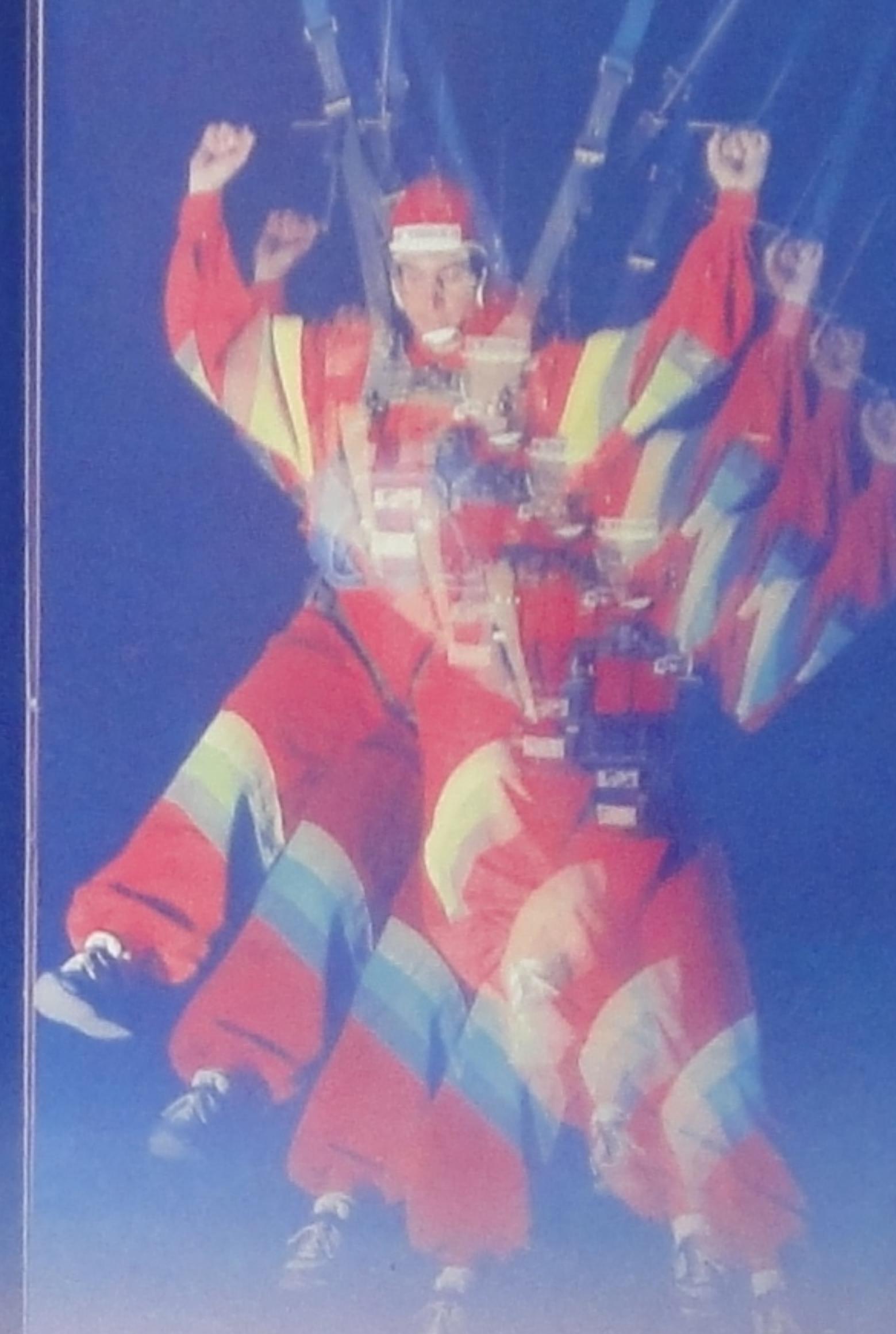
PRISE DIAGNOSTIC :

En la reliant au mini-ordinateur de la station d'entretien de votre Point Service Peugeot Talbot, elle permet le contrôle immédiat du système d'allumage (sur moteur essence) et de l'équipement électrique moteur sans immobilisation prolongée du véhicule et sans rien démonter.

* Autres consommations en fin du présent catalogue. ** Commercialisation novembre 83.



505 GL/GLD



moteur essence
1971 cm³

moteur diesel
2498 cm³

La puissance tout de suite, dès le seuil de la gamme. 100 ch DIN [72,5 kW ISO] pour le moteur essence, 76 ch DIN [55 kW ISO] pour le Diesel, les deux servis par une boîte de vitesses à 4 rapports.

Richesse d'équipement. Le nécessaire est déjà le luxe utile. Dehors et dedans.

Les sièges sont recouverts de drap et les dossier avant sont inclinables. Le plancher est

recouvert de moquette.

L'assiette des projecteurs à iodé est réglable du tableau de bord, le rétroviseur extérieur est réglable de l'intérieur et les essuie-vitres possèdent, en plus des 2 vitesses, un balayage intermittent bien utile en cas de petite pluie.

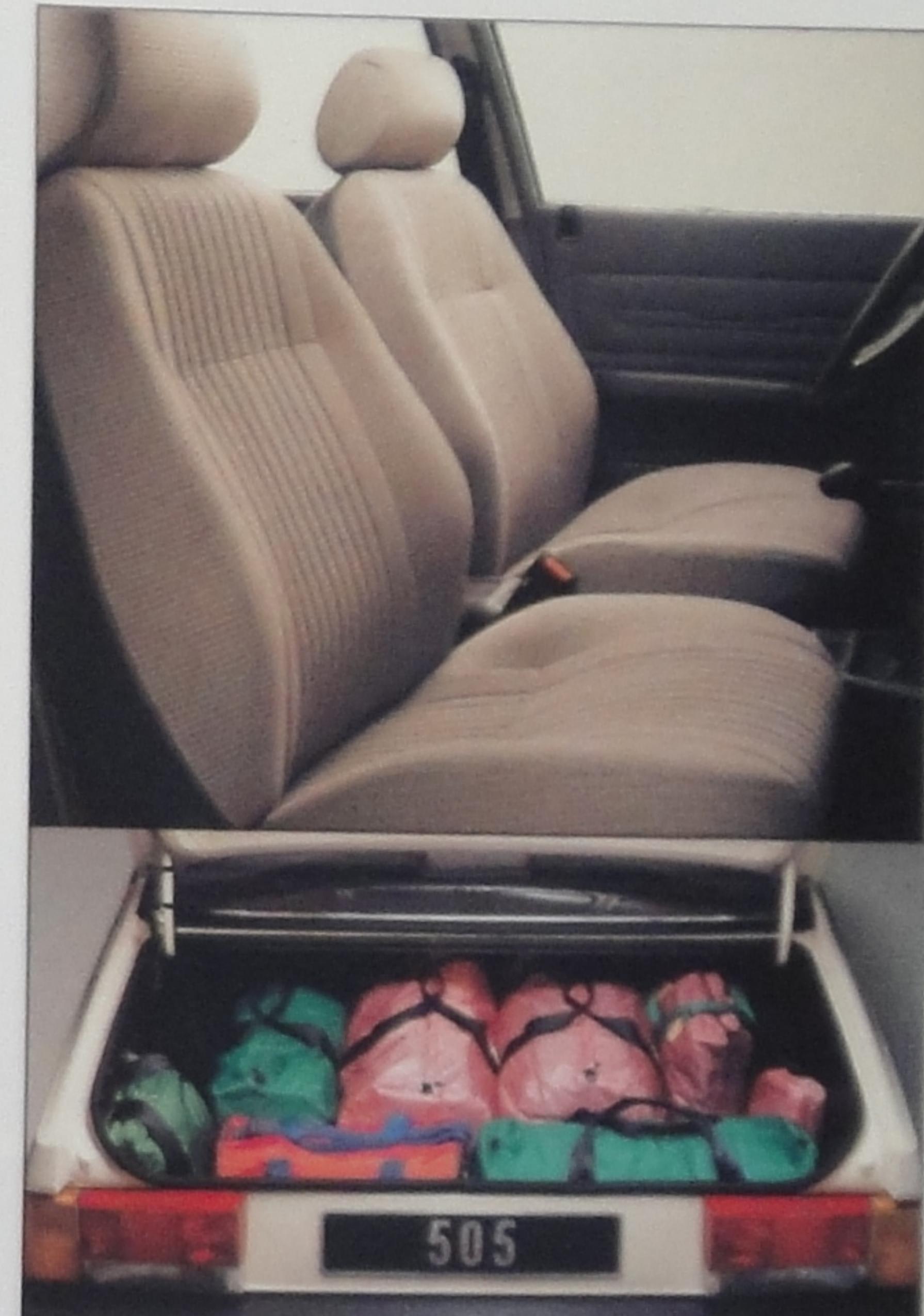
Les nombreux indicateurs et témoins lumineux du tableau de bord renseignent en permanence le conducteur, tels que : témoins des feux de croisement, de niveau mini de carburant, clignotement des plaquettes de freins avant, d'alerte centralisée signalant toute anomalie concernant l'eau, l'huile, les freins et la batterie.

Un allume-cigares, un compteur kilométrique journalier, des feux de recul et des feux arrière de brouillard viennent compléter l'ensemble.

Enfin, bienvenu par les temps qui courent, la GL dispose au tableau de bord d'un aide à la conduite économique, l'éconoscope.

Mention particulière : les 505 GL/GLD ont un rapport performances/équipements/prix assez remarquable.

505 GR/GRD



moteur essence
1971 cm³
moteur diesel
2498 cm³

Le choix encore, entre deux motorisations: essence ou Diesel. Les deux, couplés à une boîte de vitesses à 4 rapports ou 5 en option.

Moteur essence développant 100 ch DIN [72,5 kW ISO]

Moteur Diesel d'une puissance de 76 ch DIN [55 kW ISO]

Du tonus, et d'excellentes reprises.

En GR/GRD l'équipement est ici plus poussé.

La caisse reçoit des baguettes de protection latérale et le bouchon de réservoir de carburant ferme à clé.

A l'intérieur, les sièges sont recouverts d'un tissu aussi agréable à toucher et ceux à l'avant bénéficient d'appuis-tête.

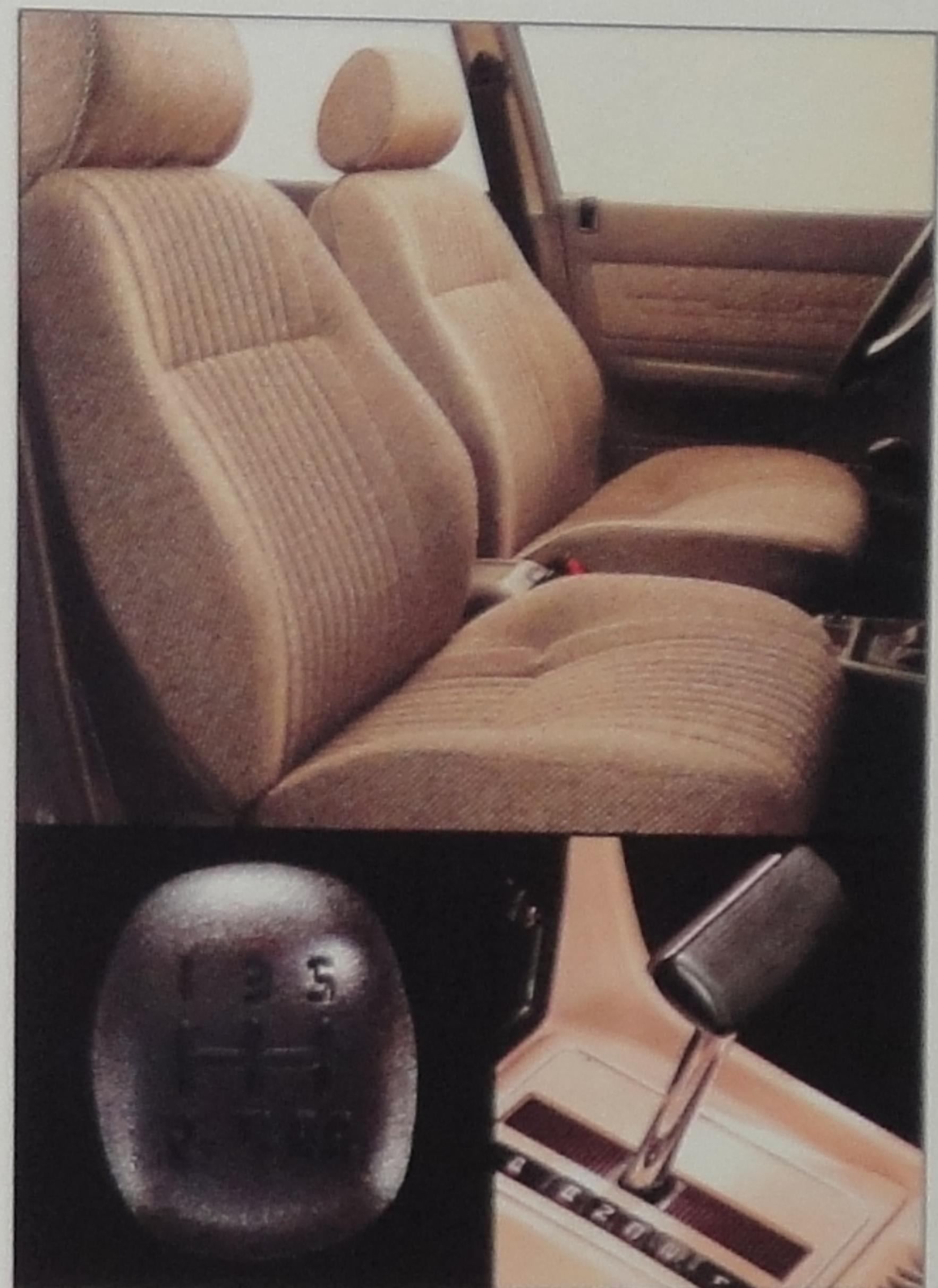
La boîte à gants, fermant à clé, est éclairée et un accoudoir central s'escamote dans le dossier de la banquette arrière.

Les 4 ceintures de sécurité sont à enrouleur et des poches de rangement sont disposées à l'arrière dans le dossier des sièges avant.

Enfin, un équipement pour autoradio n'attend plus que le poste stéréo-cassettes et les haut-parleurs de votre choix.

505 GR/GRD : Une voiture riche.

505 SR/SRD TURBO



moteur essence
1971 cm³

moteur diesel
2304 cm³
turbo

Toujours le choix entre 2 moteurs couplés à une boîte de vitesses à 5 rapports. Le 100 ch DIN (72,5 kW ISO) à essence et un Diesel Turbo compressé, puissant et particulièrement sobre.

Aussi agréable à conduire et silencieux qu'un modèle essence, la SRD Turbo dispose d'une puissance de 80 ch DIN (59 kW ISO).

La vitesse de pointe est de 160 km/heure sur circuit et elle

accélère de 0 à 100 km/heure en 16,8 secondes. Elle est, de plus, équipée d'un pont avec différentiel à glissement limité. Le haut niveau d'équipements des SR et SRD Turbo se caractérise par un tableau de bord très complet avec compte-tours électronique, des vitres teintées, un verrouillage électrique centralisé des 4 portes et de la trappe de remplissage du réservoir de carburant et des lève-vitres avant à commande électrique.

La direction assistée facilite les manœuvres de parking et soulage le conducteur sur les parcours sinuux.

Les sièges sont recouverts d'un tweed élégant portant le label Woolblendmark.

En option, peuvent être montés : une boîte de vitesses automatique, 4 jantes en alliage léger, un toit ouvrant à commande électrique et un garnissage des sièges en cuir.

505 SR/SRD Turbo : les berlines grand confort de l'homme difficile.

505 GTI



moteur essence
2165 cm³

130 ch DIN [94 kW ISO]
185 km/heure sur circuit.
0 à 100 km/heure en 10 secondes
400 et 1000 mètres départ arrêté
en respectivement 17,0 et
31,8 secondes.

Boîte 5 vitesses ou automatique à 3 rapports en option.
Freins à disque avant et arrière.

Pont avec différentiel à glissement limité qui apporte encore plus de sécurité
en reportant, sur sol glissant, le maximum d'énergie sur la roue la plus
adhérente.

Suspension dont l'assiette a été abaissée pour une tenue de route encore plus
efficace.

Direction assistée.

C'est l'inventaire du plaisir automobile.

Un plaisir sans remords, parce que tous les passagers y trouvent leur compte.

Plus loin. Plus vite. Confortablement. Encore plus sûrement.
Des signes extérieurs de tempérament : spoiler à l'avant, becquet à l'arrière.

Des signes intérieurs : volant spécial, compte-tours électronique, sièges
recouverts d'un velours profond et moelleux, appuis-tête avant et arrière.

La grande classe.

Pour les insatiables, la GTI offre encore plusieurs options : toit ouvrant à
commande électrique, garnissage des sièges en cuir, 4 jantes en alliage Rogné
équipées de pneumatiques TRX.

505 GTD TURBO



moteur 2498 cm³
diesel
turbo

La 505 GTD Turbo est équipée d'un moteur représentant le "nec plus ultra" du moteur Diesel.

Qui imagine un turbocompresseur entraîné par les gaz d'échappement atteignant jusqu'à 100 000 tr/min, qui suralimente un Diesel de 2498 cm³ de cylindrée.

La puissance développée atteint 95 ch DIN (70 kW ISO).

Ainsi motorisée, la GTD Turbo est en tous points comparable à une voiture essence : les 400 et 1000 mètres départ arrêté sont couverts en 19,0 et 35,6 secondes, la vitesse de pointe est de 170 km/heure sur circuit.

À ce niveau, l'économie de carburant est presque une insolence : 5,8 litres de gazole aux 100 km à 90 km/heure en vitesse stabilisée*.

Boîte 5 vitesses ou automatique à 3 rapports en option**, compte-tours électronique, direction assistée, pont avec différentiel à glissement limité, suspension dont l'assiette a été abaissée, viennent parfaire cette superbe mécanique.

Côté confort, rien n'a été oublié.

Sièges à grand maintien latéral garnis d'un superbe velours ou de cuir en option et équipés d'appuis-tête avant et arrière. Lecteur de cartes à l'avant, volant spécial, moquette épaisse.

Côté options, pour encore plus de raffinements : toit ouvrant à commande électrique, garnissage des sièges en cuir et 4 jantes en alliage léger équipées de pneumatiques TRX.

505 GTD Turbo : l'aristocratie du Diesel.

* Autres consommations en fin du présent catalogue.

** Commercialisation novembre 83.

Modèle présenté avec 4 jantes en alliage léger en option.

Sièges présentés avec garnissage cuir en option.

TURBO

505 TURBO INJECTION



Berline de haut de gamme, la 505 Turbo Injection est la voiture de ceux qui veulent tout. La personnalité et le classicisme. Le chic et la sobriété. Le confort et la puissance. Les performances de pointe et la sûreté tranquille. La technique éprouvée et l'extrême avancé technologique. Le plaisir de la conduite et la sérénité de l'esprit.

La 505 Turbo Injection est la voiture des conducteurs qui refusent de céder à ce que les autres considèrent comme des contradictions. C'est la voiture d'un petit nombre de passionnés, de dynamiques qui ne retiennent que les solutions les plus intelligentes et ne s'accommodent que des prestations les plus parfaites.

C'est la voiture des exigences majeures. L'anti-poudre aux yeux. Physiquement parlant, la 505 Turbo Injection est une voiture qui ne peut laisser indifférent. Les vitres teintées, les deux teintes métallisées de la carrosserie relevées d'un fin filet bicolore noir et blanc, le spoiler et le becquet lui confèrent cette élégance souveraine qui marque les grandes routières d'exception. Celles sur le passage desquelles on se retourne parce que leur personnalité éclate sous le sobre luxe de la parure.

Mais la 505 Turbo Injection se distingue des autres voitures par une caractéristique invisible qui annonce une nouvelle époque dans les rapports homme-voiture. C'est la présence d'un synthétiseur vocal qui joue les anges gardiens et qui informe le conducteur des oubli qu'il peut commettre et des anomalies qui peuvent survenir en cours de route.

Ainsi, la 505 Turbo Injection devient le complément actif de l'homme. Son partenaire doué de parole.

C'est tantôt une voix masculine qui vous alerte :

- "Stop. Pression d'huile anormale."
- "Attention. Plaquettes de freins usées."
- "Attention. Niveau de carburant insuffisant."
- Tantôt une voix féminine qui vous prévient :
- "Attention. Porte non fermée."

Dangers immédiats et risques potentiels sont ainsi portés à l'attention du conducteur. Infailliblement. Si la radio fonctionne, l'émission est interrompue automatiquement pour diffuser le message d'alerte, répété si besoin est. C'est un grand nouveau pas sur la voie de la sécurité.

Côté confort, la 505 Turbo Injection offre tout ce qu'il est raisonnable de demander à une voiture de haut standing. Les vitres avant montent et descendent électriquement et les portes ont un verrouillage électrique centralisé.

Les sièges, ainsi que les médallons des panneaux de portes, sont garnis de velours bleu. Ou, en option, de cuir marine.

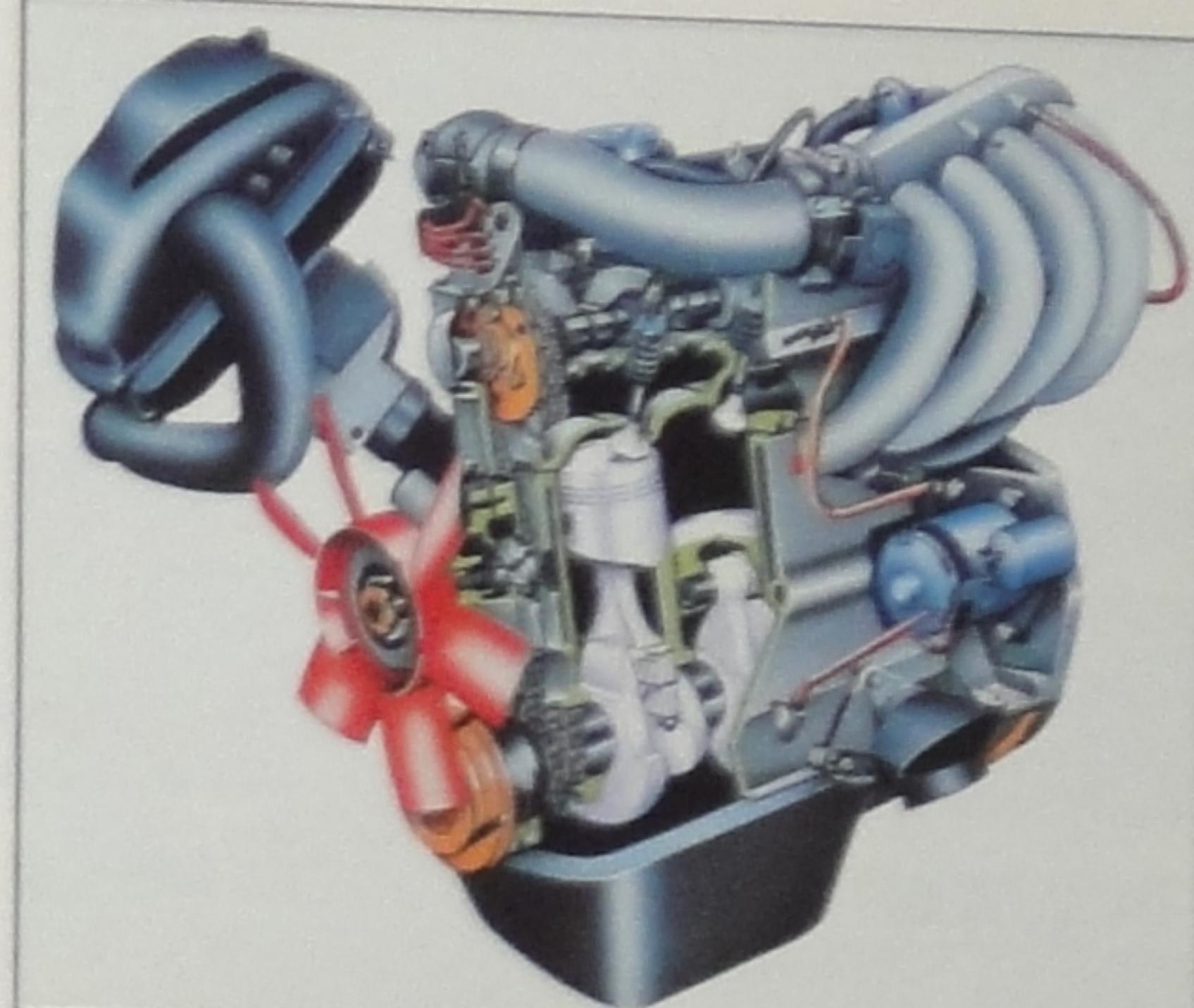
À l'avant, les fauteuils ergonomiques à grand maintien reposent sur des assises spéciales.

Le siège du conducteur est réglable en assiette.

Tous les sièges, avant et arrière, possèdent des appuis-tête.

Les pieds reposent sur une épaisse moquette. Enfin, la direction assistée à faible démultiplication (3 tours de volant) permet moins d'effort et apporte encore plus de confort.

505 TURBO INJECTION



moteur
turbo injection
2155 cm³

505 TURBO INJECTION · DE LA HAUTE TECHNOLOGIE

Le moteur de la 505 Turbo injection est l'un des plus puissants et des plus souples 2 litres actuels.

C'est un 4 cylindres en ligne de 2155 cm³ développant 150 ch DIN (108.5 kW ISO). La puissance spécifique est de 69.6 ch DIN au "litre" de cylindrée. Un couple très élevé de 22 mkg dès 2 000 tr/min lui assure une souplesse exceptionnelle et des reprises vigoureuses même à bas régime. Il est doté d'une culasse en alliage léger et la distribution est assurée par arbre à cames en tête. Les soupapes d'échappement sont creuses et refroidies de façon interne par du sodium.

L'allumage électronique Bosch est à effet Hall, ce qui permet d'obtenir une étincelle d'une intensité de l'ordre de 25 000 volts. Un calculateur électronique d'avance est intégré à l'allumeur ainsi qu'un détecteur de cliquetis commandant automatiquement le réglage de l'avance. L'alimentation est assurée par injection électronique Bosch L-Jetronic avec coupure d'injection en décélération et suralimenté par un turbocompresseur atteignant jusqu'à 100 000 tr/min.

Ainsi, le rendement du moteur est-il optimisé par ces trois perfectionnements que sont l'injection, l'allumage électronique et la turbocompression.

L'injection, c'est l'alimentation optimale de chacun des 4 cylindres avec un dosage précis du mélange air-essence qui assure puissance et régularité. Le système adopté intègre un calculateur électronique qui détermine, en fonction de paramètres d'informations extérieures (température d'eau moteur, allumage, débit air-admission, température air-admission...), le temps d'ouverture des injecteurs.

Puissance et régularité sont également les constantes caractéristiques de l'allumage, l'électronique commandant le point d'avance optimal et sa "haute fidélité" venant parfaire le rendement.

Quant à la turbocompression, en récupérant l'énergie des gaz d'échappement, elle apporte un souffle extraordinaire au moteur qui gagne en souplesse, en nervosité et en reprises. Ses performances sont à la mesure de la puissance développée : 200 km/h de vitesse de pointe sur circuit, de 0 à 100 km/h en 8.8 secondes et les 400 et 1000 mètres départ arrêté en 16.3 et 29.8 secondes.

La 505 Turbo injection est équipée d'une boîte à 5 vitesses dont l'étagement a été réalisé afin d'obtenir le meilleur compromis performances/consommation.

De plus, elle dispose d'une suspension spécifique à 4 roues indépendantes dont l'assiette a été abaissée, et d'un pont avec différentiel à glissement limité pour assurer une tenue de route à la hauteur de ses performances.

Dans le même esprit, les freins avant et arrière sont à disque. De plus, ceux de l'avant sont ventilés.

La 505 Turbo injection : de la haute technologie permettant une puissance intégrale.

1. TÔLE: certains éléments de la carrosserie, difficiles à protéger et très sensibles à la corrosion, sont réalisés en tôle électrozinquée ou galvanisée. Sur tous les éléments de la carrosserie, les graisses d'emboutissage préjudiciables à l'accrochage des revêtements de protection sont éliminées.

2. PHOSPHATATION AU FER: elle protège des chocs et de l'écaillage et améliore l'accroche du film de résine dans le bain cataphorétique. Sur tous les éléments de la carrosserie, les graisses d'emboutissage préjudiciables à l'accrochage des revêtements de protection sont éliminées.

3. BAIN CATAPHORÉTIQUE: il permet le dépôt d'un film de résine "Epoxy" anticorrosion de 15 à 20 microns sur l'ensemble de la carrosserie. Certains corps creux sont lavés et phosphatés avant l'assemblage de la caisse.

4. JOINTS D'ETANCHÉITÉ: les cordons de mastic posés au niveau des jonctions entre tôles tant

5. REVÊTEMENT PLASTIQUE (PVC): cuit au four, il assure la protection des parties de la caisse soumises au gravillonage (épaisseur : environ 1 à 2 mm).



6 ANS DE GARANTIE ANTICORROSION PEUGEOT

6. APPRÉT: le support de la laque renferme des pigments inhibiteurs de rouille (chromate de zinc) qui améliorent encore la protection anticorrosion. Cet apprêt spécial souple comporte également une fonction antigravillonage.

7. LAQUE ACRYLIQUE NAD (NON AQUEUSE DISPERSION): elle est thermodurcissable à la cuisson au four à 130° et son pouvoir gamissant est très élevé grâce à une rapide évaporation des solvants.

8. VERNIS INCOLORE: appliquée sur les laques métallisées et le noir, il donne une plus grande brillance et assure une meilleure protection de la pigmentation de la teinte de fond contre les agents corrosifs atmosphériques.

9. CIRE: injectée sous pression dans les corps creux, elle protège les parois

intérieures en éliminant les infiltrations d'eau entre les tôles.

10. COMPOSITE CIRE ÉPAISSE ET BITUME: projeté sur le dessous de la caisse, y compris passages de roues et suspensions, il évite les infiltrations d'eau et d'humidité vers l'intérieur des corps creux.

Toutes* les Peugeot bénéficient d'une garantie de 6 ans anticorrosion Peugeot. Ainsi chaque nouvelle Peugeot produite est méticuleusement traitée contre l'accroissement permanent de l'agressivité corrosive du milieu extérieur par une immersion totale dans un bain cataphorétique, procédé qui rend la caisse particulièrement résistante à la corrosion. Mais la solution adoptée par Peugeot ne se contente pas de cette innovation technologique qu'est le procédé de protection anticorrosion par cataphorèse. Y est associé en effet l'ensemble des protections anticorrosives classiques qui ont fait la preuve de leur résistance et qui sont appliquées en amont et en aval du bain cataphorétique.

C'est en moyenne près de 25 kg de produits divers qui viennent ainsi s'ajouter aux nombreuses tôles préprotégées, dans le seul but de défendre la carrosserie contre les agressions corrosives dont elle est l'objet.

S'il en était besoin, cette technique vous apporte une nouvelle preuve que vous pouvez considérer l'achat de votre Peugeot comme un bon investissement dont la durabilité est parfaitement garantie.

*Sauf utilitaires légers J5 et J9.

PEUGEOT 505. LA FIABILITÉ.



SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE

Dans ce domaine, la 505 adopte un ensemble de solutions très élaborées et d'une grande fiabilité.

SÉCURITÉ ACTIVE :

Elle concerne tout ce qui concourt à une maîtrise optimale du véhicule.

La suspension est à quatre roues indépendantes avec à l'avant ressorts hélicoïdaux, barre antidevers et amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet et à l'arrière, ressorts hélicoïdaux, barre antidevers et amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet.

Le pont est équipé d'un différentiel à glissement limité* qui permet de reporter sur sol glissant le maximum d'énergie sur la roue la plus adhérente.

Le système de freinage comprend des disques à étrier flottant à l'avant qui assurent une fiabilité et une efficacité plus grande et

des tambours à l'arrière équipés d'un dispositif de rattrapage automatique de l'usure des garnitures.

Sur 505 GTI et Turbo Injection, en raison des performances élevées, le freinage est assuré par quatre disques à étrier flottant. De plus, sur 505 Turbo Injection, les disques avant sont ventilés : grâce à des perforations radiales, la ventilation agit comme une turbine, plus les roues tournent vite plus le refroidissement est efficace.

Sur toutes les 505, le double circuit est assisté par un servofrein. Un compensateur, agissant en fonction de la charge supportée par les roues, assure la régulation permanente de l'effort appliqué sur les freins arrière permettant ainsi une efficacité optimale. L'ensemble du dispositif est complété au tableau de bord par un témoin de niveau mini de liquide de freins et un témoin d'usure des plaquettes de freins avant.

Enfin, une visibilité panoramique grâce à une grande surface vitrée, un réglage d'assiette des projecteurs au tableau de bord,

un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, deux feux arrière de brouillard et un dégivrage/désembuage très efficace de la lunette arrière viennent, entre autres, s'ajouter aux procédés développés.

SÉCURITÉ PASSIVE :

Elle représente l'ensemble des moyens mis en œuvre pour diminuer les conséquences éventuelles d'un accident.

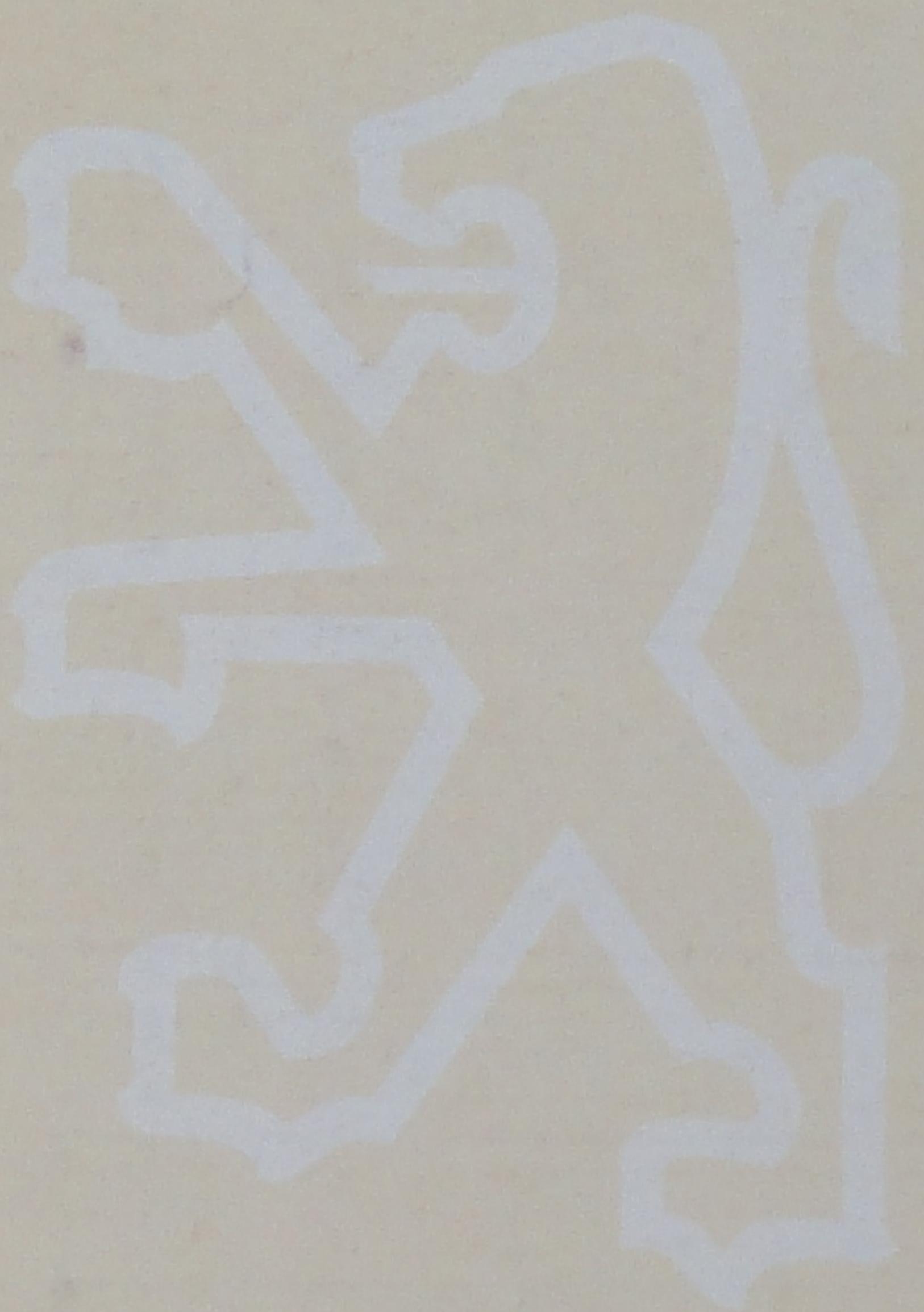
Les parties avant et arrière de la caisse sont conçues pour absorber les chocs par déformation progressive et ce, jusqu'à l'habitat qui constitue un véritable espace de survie. Le pare-brise est feuilleté, ce qui évite en cas de choc ou de bris, la perte de la plus grande partie de la visibilité.

Le volant de sécurité est monté sur une colonne de direction déformable à absorption d'énergie.

Enfin, l'aménagement intérieur est conçu dans le même souci de protection avec, en particulier, une planche de bord sans aspérité.

* Sur SRD Turbo, GTI, GTD Turbo et Turbo Injection.





Un constructeur sort ses griffes