

La Peugeot 505 a 30 ans

Le mois prochain, on fêtera les 30 ans de la 505 Peugeot. Pour cet anniversaire, Christophe Leverdier nous a contacté. Découvrez sa passion et surtout son site web.



Christophe et ses 505

«J'ai eu ma première 505 V6 en 1995 dans un état proche d'une épave (moteur cassé, carrosserie en piteux état). Je me suis mis à la recherche d'un moteur et je trouve une société capable de le rénover. La semaine suivante, j'apprends que ce n'est pas dans leurs cordes : ce V6 PRV de 2 849 cm³ est différent du V6 PRV de la R 25, en particulier son vilebrequin. Comme tout mécanicien averti, j'ai voulu acheter de la doc technique (genre RTA ou Haymes). Oh, malheur, la RTA version V6 n'existe pas. Depuis, j'ai réussi à dénicher le schéma électrique ou une minirevue technique de 6 pages avec les réglages spécifiques, etc. De fil en aiguille, j'ai acheté d'autres V6 et sauvé une automatique de 53 000 km.»



Et les pièces ?

«La 505 V6 a quasiment les mêmes pièces mécaniques que les GTI, Turbo Injection et GTX. Le moteur est le 6 cyl. PRV 2,8 i de 170 ch. Elle a des pièces qui lui sont propres : disques de freins avant, étriers, phares, jupe avant, rétroviseurs, direction assistée asservie à la vitesse...»

Pièces difficiles à trouver : joint de pare-brise, enjoliveurs chromés, disques de freins avant de V6, capteur ABR, sonde thermistance pour V6, rétroviseurs, cache central de jantes alu et... bien d'autres. La fiabilité de la 505 n'est pas une légende, certaines V6 ont plus de 350 000 km et des diesel ont dépassé les 700 000 km.»



<http://leverdie.club.fr/index.html>

«J'ai créé ce site en 2000, commence Christophe Leverdier. Le but est d'aider les propriétaires de 505 afin de maintenir leur auto en bon état dans le but de propager l'image de solidité de ce modèle. Je mets en ligne plein d'informations sur les 505, astuces, solutions de remplacement de pièces introuvables, et depuis peu de temps, j'essaie de relancer des fabrications de pièces épuisées chez Peugeot (comme 4 durits différentes du circuit de refroidissement des V6). Grâce à un tirage papier des microfiches 505, je renseigne sur les références des pièces avant d'aller chez Peugeot car certaines concessions n'ont plus ces microfiches.»

Depuis 1979

Lorsque le constructeur présente la 505 en 1979, il a même pour ambition de concurrencer BMW sur le terrain de la berline sportive : le constructeur sortait ses griffes... Pour cela, Peugeot aurait pu recourir au V6 PRV des 504 et 604 (ce ne sera fait qu'à la disparition de la 604, en 1986), mais le constructeur va préférer utiliser un autre moteur, plus sportif. On récupère celui d'origine Chrysler animant la Matra Murena, gavé par un turbocompresseur. La gestion moteur sera mise au point chez Porsche. D'une puissance de 150 ch, la 505 Turbo Injection va être une berline redoutable. Malheureusement, les

sorties successives des Audi 200, Renault 25 V6 Turbo et Mercedes 260E vont rapidement lui donner un coup de vieux. La mode est aux voitures aérodynamiques, et la 505 ne l'est pas du tout. Son lifting (tableau de bord, spoiler et becquet notamment) de 1986 et sa montée en puissance (160 puis 180 ch) ne feront que limiter les dégâts.

Aujourd'hui, la 505 a une mauvaise image : elle est la voiture qui circule encore en Afrique, et on ne voit que la caricature des départs en vacances hors de France avec la galerie chargée. C'est pourtant vrai, la 505 a pris la suite de la carrière glorieuse de la 504 en Afrique. Mais la 505 a eu une belle carrière, des versions de base aux sportives en compétition via la V6. Ce moteur est l'aboutissement du V6 PRV avec l'adoption des manetons décalés qui lui confèrent une sonorité inimitable et un fonctionnement régulier.

Nous sommes le 83 255^e visiteur à entrer sur son site.

ON AIME

- Présentation de l'auteur : il y a un vrai mordu derrière le clavier.
- Sommaire très complet : chiffres de production, docs publicitaires (mais dommage certains de mauvaise qualité sur écran)...
- 505 étonnantes : pick-up double cabine Gruau, corbillard, limousine espagnole, taxi new-yorkais, blindée, Dangel, versions USA, ambulances... ou l'incroyable coupé de la carrosserie Claparède.
- Ses restaurations avec articles techniques (panne anti-blocage ABR, remise en état démarreur, etc.), outillage, nuancier...
- Mises à jour régulières.
- Vidéos de cascades en 505.

ON ZAPPE

- Page d'accueil trop remplie. En conservant le monogramme (bonne idée !), une grande photo avec un sommaire classique serait plus aérée et plus lisible.
- L'horrible histoire d'une 505 V6 de 45 000 km qui finit en pièces.

Étienne RIPET

Où les voir ?

Laurent Courtillet nous a aussi écrit : «Je suis président du club Peugeot 505, club encore méconnu de bon nombre mais nous faisons notre possible pour être connus. Du 19 au 21 juin, on fêtera les 30 ans de la 505 en collaboration avec le musée de l'Aventure Peugeot, à Sochaux. Dans le programme on a prévu la visite guidée de l'Usine PSA, du Musée Schlumpf, une séance photo avec nos 505 et les deux "interdites", coupé et cabriolet.»

CLUB 505, C/o Laurent Courtillet,
8, rue d'Anjou, 86210 Bonneuil-Matours,
tél. 05 49 02 80 94 ou 06 77 61 01 83,
www.club-peugeot505.com

▼ DES IMAGES QU'IL DÉTESTE...



▼ UN CORBILLARD ÉTONNANT...



▼ SON REGRET...

«Le seul livre sur la 505 (pour ses 25 ans) est hollandais. À quand un livre français ?»