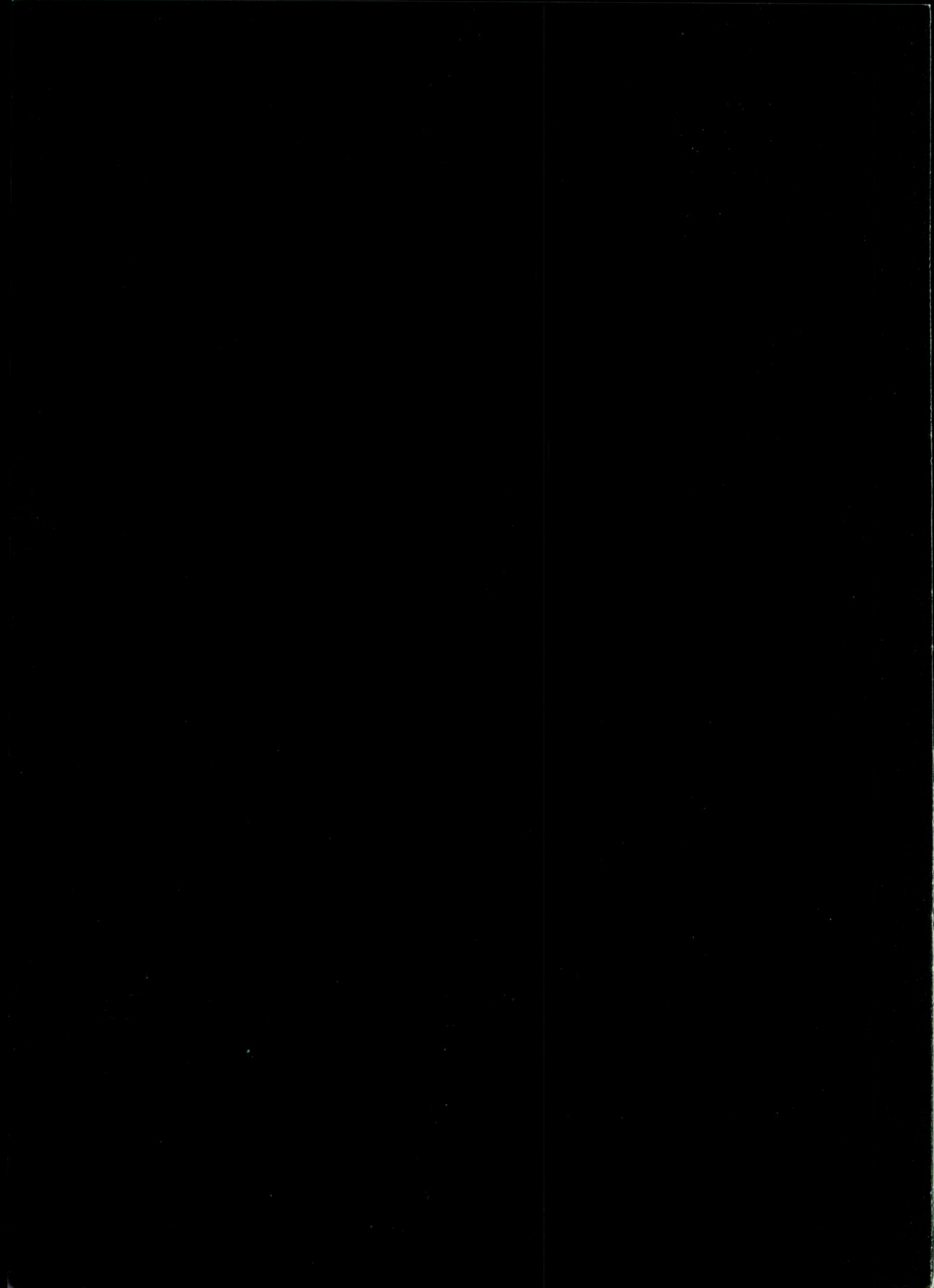




PEEUGOOT SOO



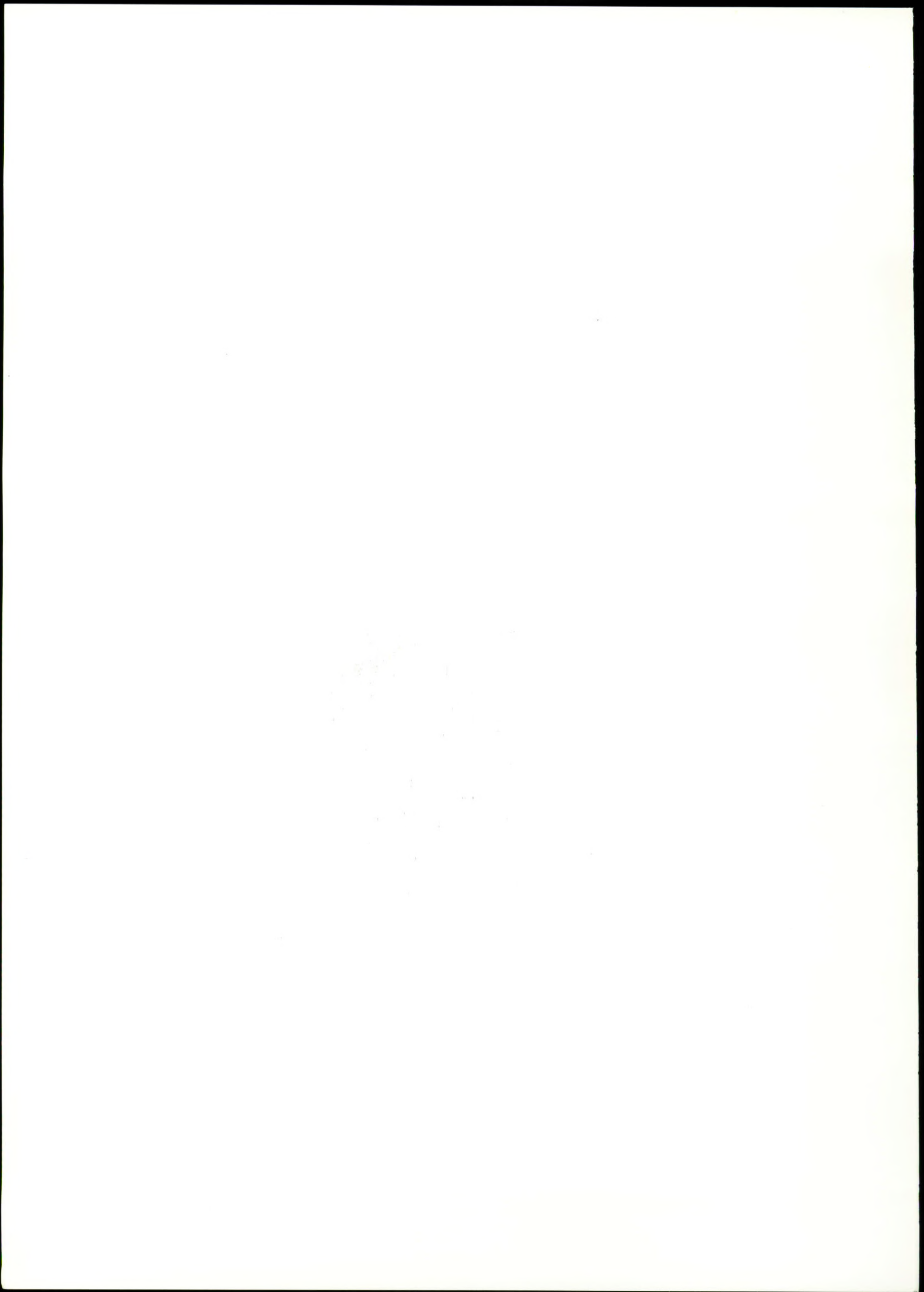
INHOUD

1. 605 SLI/SRI: uitgangspunt: het beste
2. 605 SV 3.0: de grenzen verlegd
3. 605 SV 24: woorden schieten tekort
4. Voortrein: niet uit z'n evenwicht te krijgen
5. Achtertrein: optimaal qua comfort en wegligging
6. Feilloze vorm en veiligheid
7. 605: lak die de tijd trotseert

605 SV

PEUGEOT

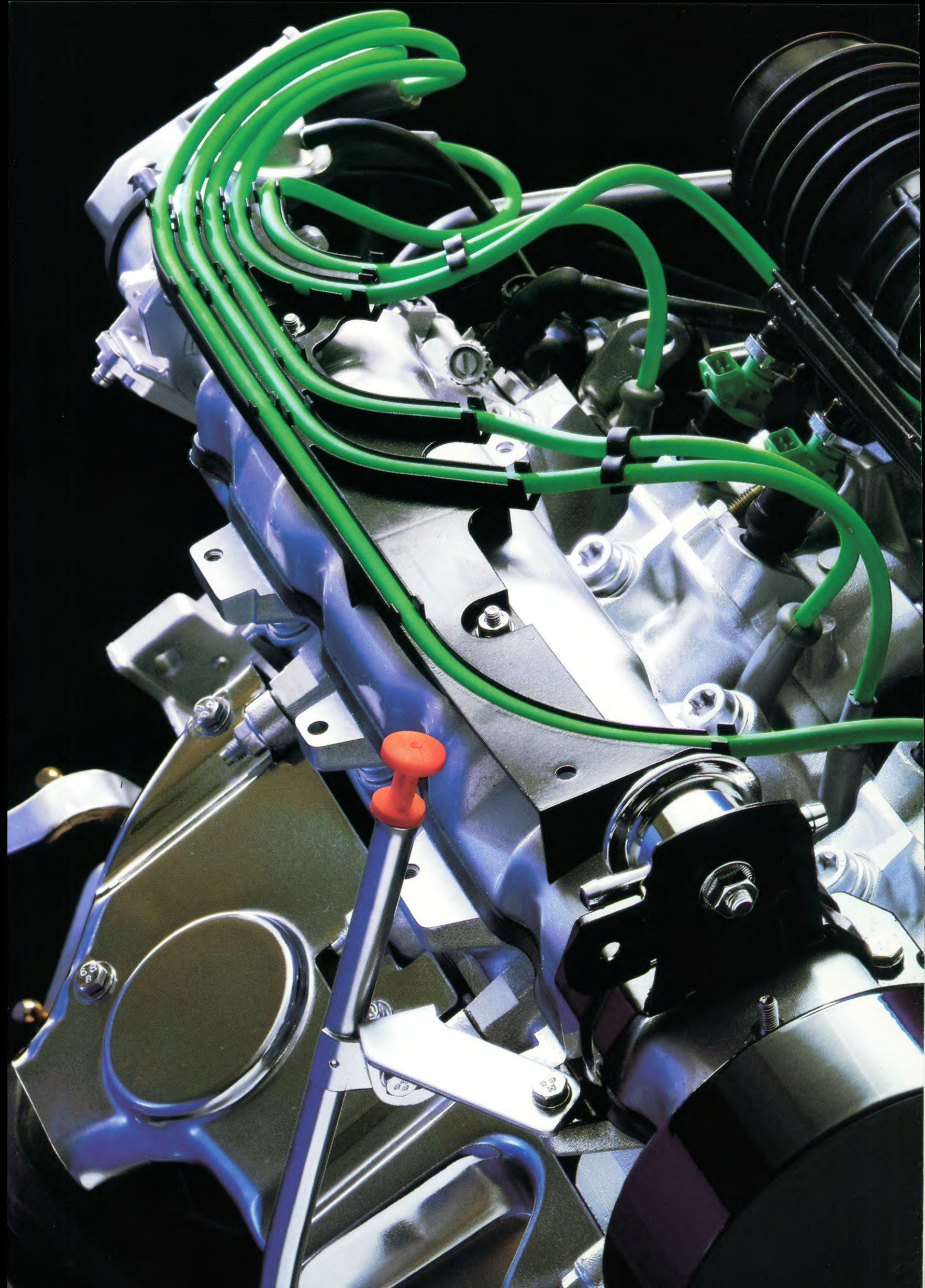


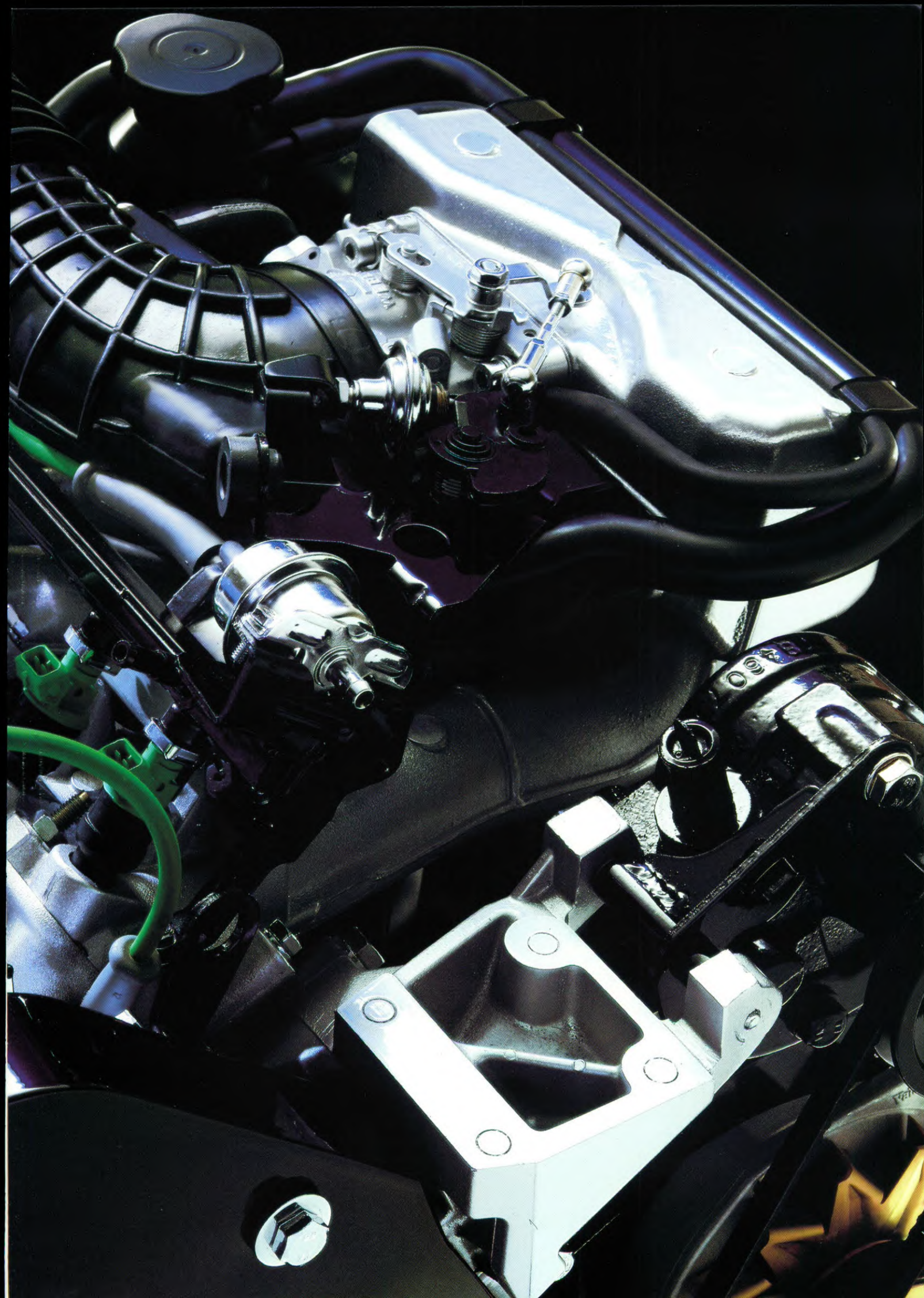


Het karakter van een auto ontstaat uit de verbinding tussen perfecte vormen en uitstekende technische oplossingen. Dit moment van bijzondere verstandhouding, waar de sterke kanten van esthetiek en technologie samengaan heet homogeniteit. Soms wordt dit eenvoudige kader overschreden om een nieuwe dimensie te bereiken: die van de hartstocht. Dat is onmiskenbaar het geval voor de 605. Want met geen ander woord dan "hartstocht" kan men de 605 beter omschrijven. Hartstocht ging vooraf aan alle stadia van zijn ontstaan en openbaart zich aan iedereen die ermee rijdt. Hartstocht van degenen die zijn ontwikkeling vurig hebben gewenst, van hen die de eerste ontwerpen hebben gemaakt, hartstocht die overgebracht werd op de stilisten en technici die hem van het ambitieuze stadium van de werktekening hebben begeleid naar het moment van zijn verwezenlijking. Het is ook de hartstocht die ieder van de motoren beheerst. Want ongeacht uw voorkeur voor mono- of multipunt injectie of de onnavolgbare 24-kleppen techniek, in alle gevallen sluiten de prestaties perfect aan bij het zo specifieke 605 karakter, dat elk type afzonderlijk u verschaft. En nog steeds is het hartstocht, die zich vanaf de eerste wielomwenteling openbaart door een dynamisch comfort en een weggedrag waardoor bestaande normen op dit gebied op slag verouderd zijn.

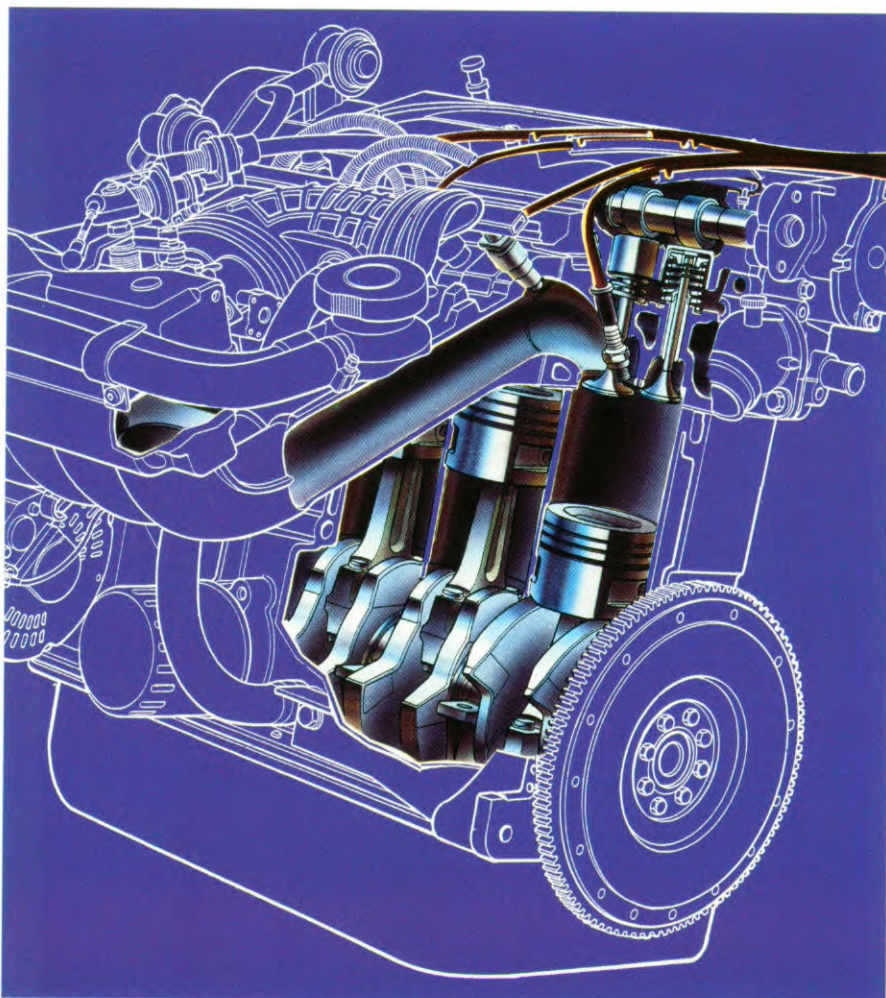
Het is deze hartstocht, die tot in het kleinste detail voelbaar is, en waarin we gaan proberen u te laten delen in de loop van de volgende bladzijden. Een moeilijke taak, want niemand kan precies vertalen wat u voelt als u plaats neemt achter het stuur van de 605.



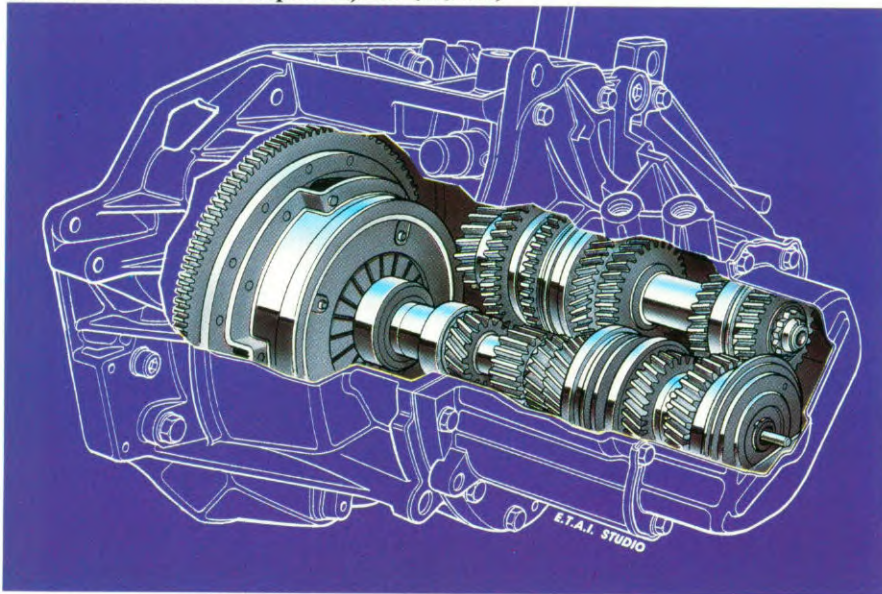




605 SLI/SRI: UITGANGSPUNT: HET BESTE



1998 cm³ motor met multipunt injectie (605 SRI)



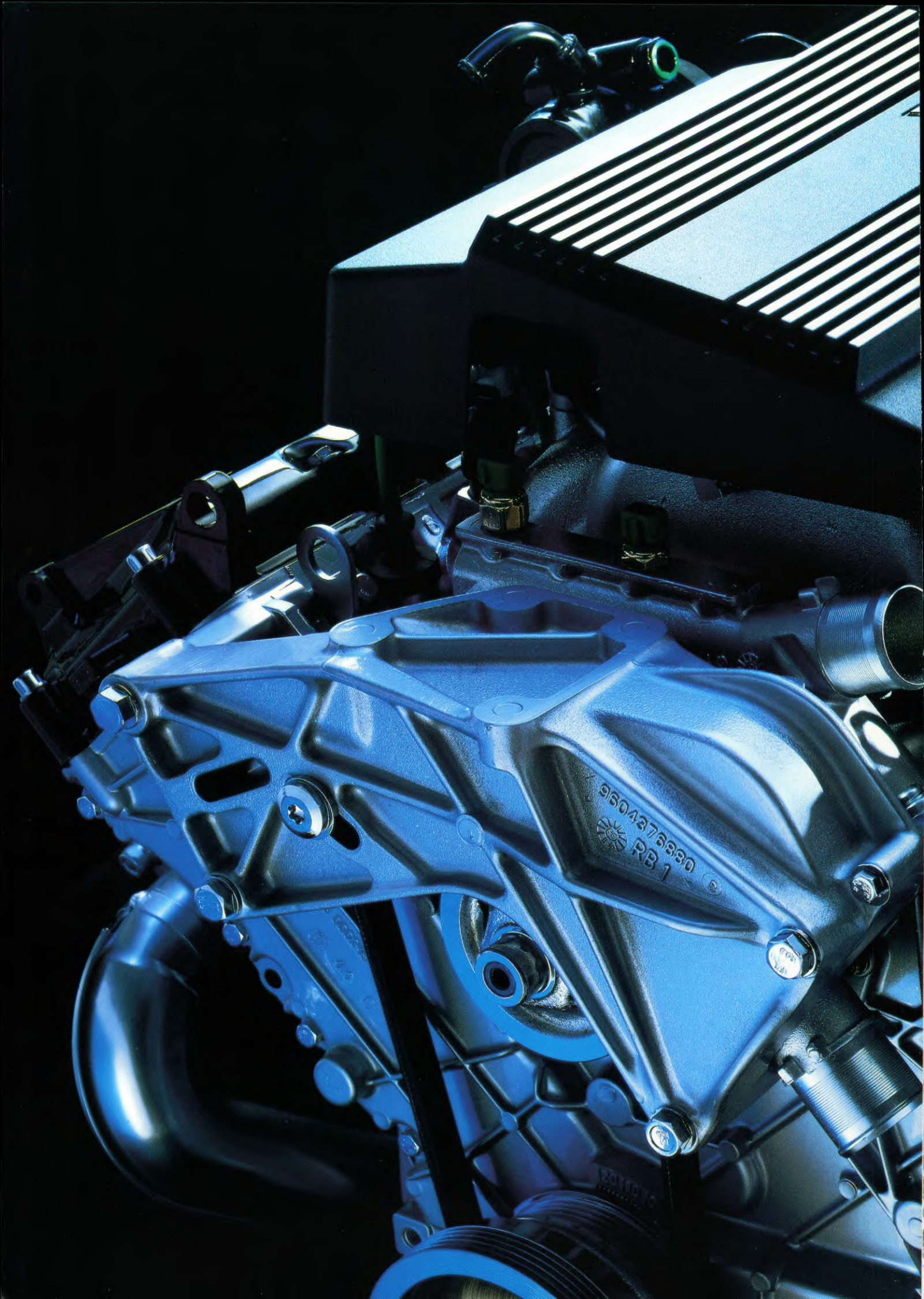
Mechanische 5-versnellingsbak (type BE 3/5)

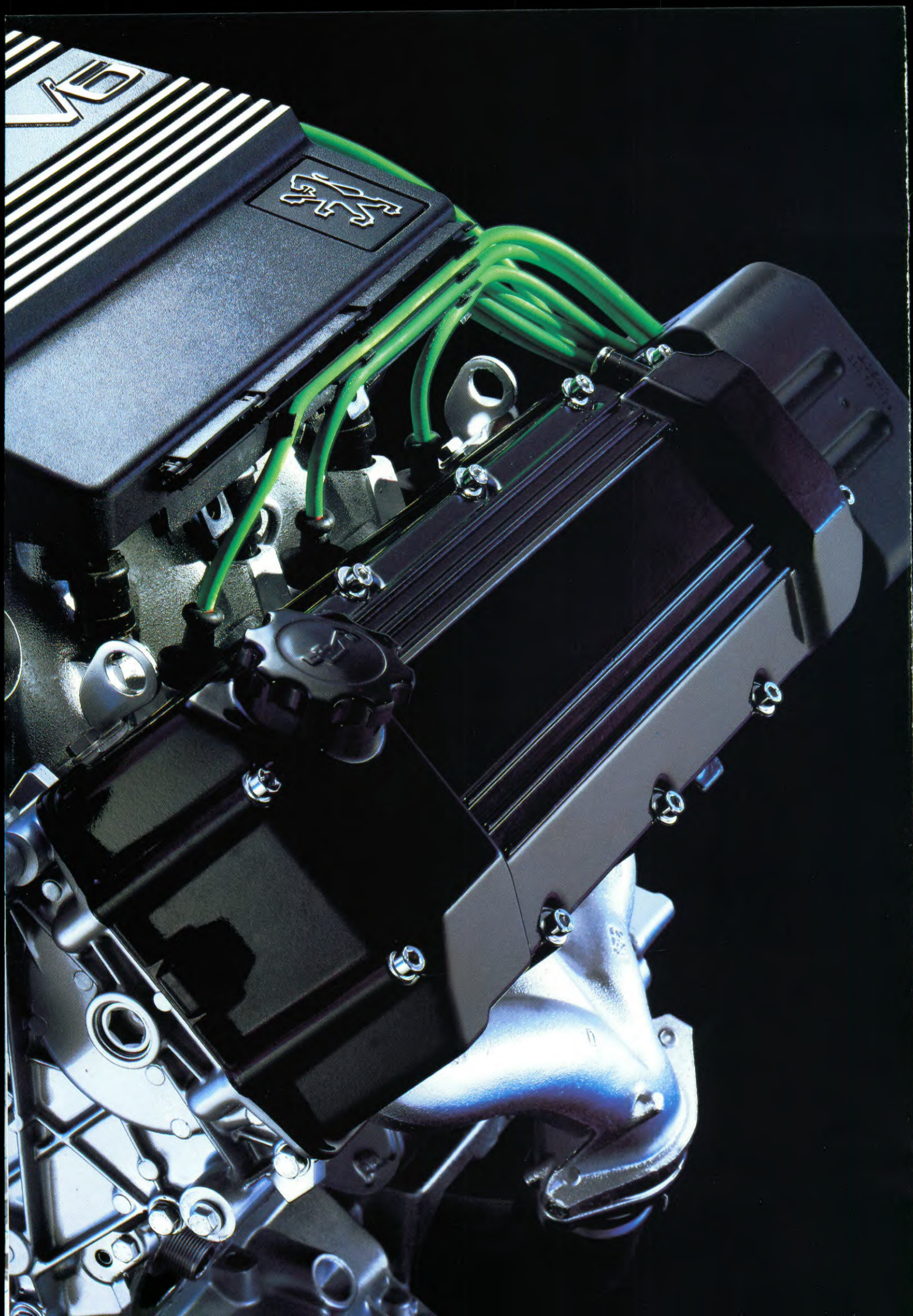
De elektronische eenheid voor de multipunt injectie (SRI) is in een geventileerde ruimte onder de motorkap geplaatst. Dit maakt het mogelijk uiterst korte elektrische verbindingen toe te passen, hetgeen de betrouwbaarheid ten goede komt. De 605 SLI en SRI zijn uitgerust met dezelfde krachtige en zuinige tweeliter motor, waarvan uitsluitend het injectiesysteem verschillend is. Het uit één geheel bestaande gietijzeren motorblok beschikt over een zeer grote stijfheid. De krukas is gegoten, terwijl de drijfstangen eveneens uit staal zijn vervaardigd. Zuigers en zuigerveren zijn speciaal ontwikkeld ten behoeve van de werking bij hoge temperaturen. De olie van de onderhoudsarme versnellingsbak van de 605 SLI en SRI hoeft niet te worden verversd. Ter verhoging van het comfort en de betrouwbaarheid is de 605 uitgerust met een synchronisatie voor het inschakelen van de achteruitversnelling. Dit garandeert een lange levensduur. Ook de tanden, lagers en carters zijn sterker uitgevoerd.

Het programma biedt weliswaar een keuze uit verschillende uitvoeringen, toch kent elk van de modellen dat echte 605 karakter. Dit komt voort uit het feit dat bij de ontwikkeling van elke 605 het streven naar perfectie voorop heeft gestaan. Uiteraard verschillen ze onderling van uitrusting en motor, maar toch hebben alle modellen de uitmuntende kwaliteit en betrouwbaarheid gemeen.

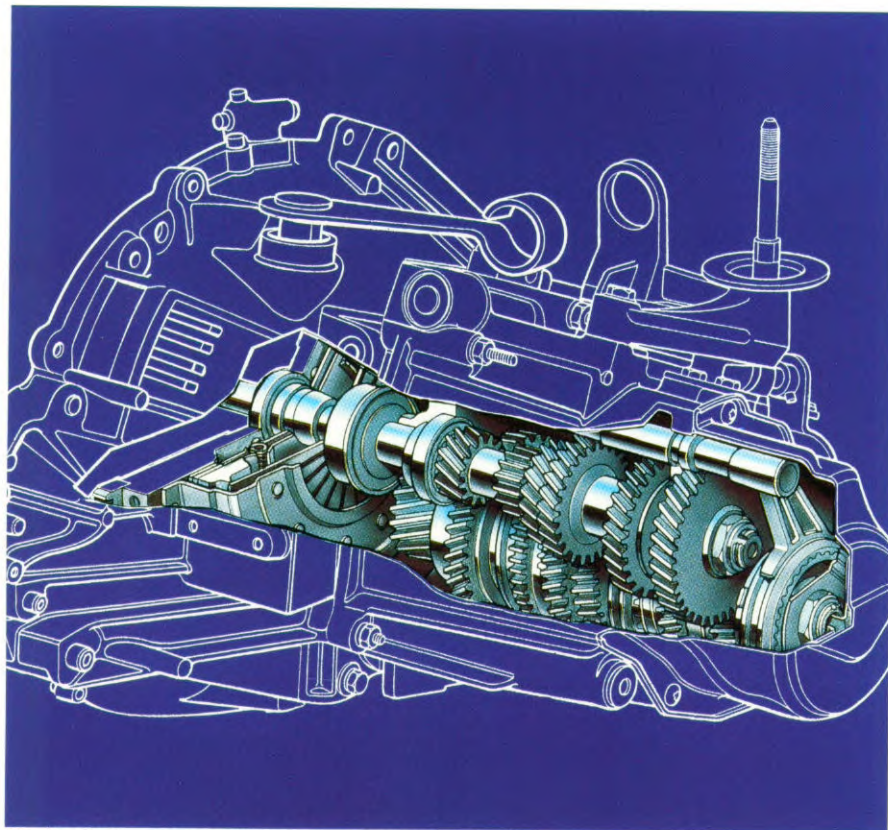
Zo kan men bijvoorbeeld bij de 605 SLI en SRI moeilijk spreken van basismodellen van het programma. Op motorisch gebied bestaat het verschil uit het brandstofsysteem: Mono- of multipunt injectie. In het ene zowel als het andere geval is gekozen voor maximaal vermogen en betrouwbaarheid. De 605 SLI heeft een tweeliter 4-cilinder motor van 110 pk, (79 CEE kW bij 5600/min) uitgerust met een monopunt injectiesysteem. Uiteraard is de SLI voorzien van een 3-weg katalysator met lambdasonde, waardoor hij voldoet aan de strengste Europese milieunormen. Dezelfde motor in de 605 SRI heeft een vermogen van 122 pk en een multipunt injectiesysteem, waarvan de elektronische eenheid in een geventileerde kast is geplaatst die zich onder de motorkap bevindt. Deze plaatsing maakt het gebruik van kortere elektrische verbindingen mogelijk en draagt daarmee bij tot optimale betrouwbaarheid. De motoren van zowel de SLI als de SRI zijn geschikt voor het gebruik van Super Plus Loodvrij (98 RON) en Euroloodvrij (95 RON).



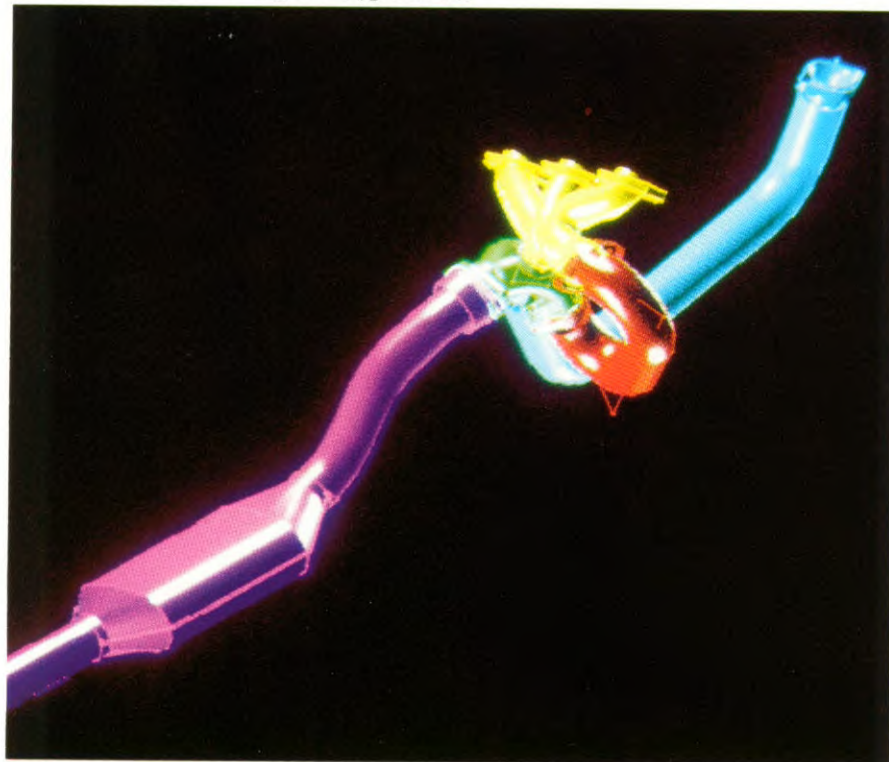




605 SV 3.0: DE GRENZEN VERLEGD



Mechanische 5-versnellingsbak (type ME 5T)



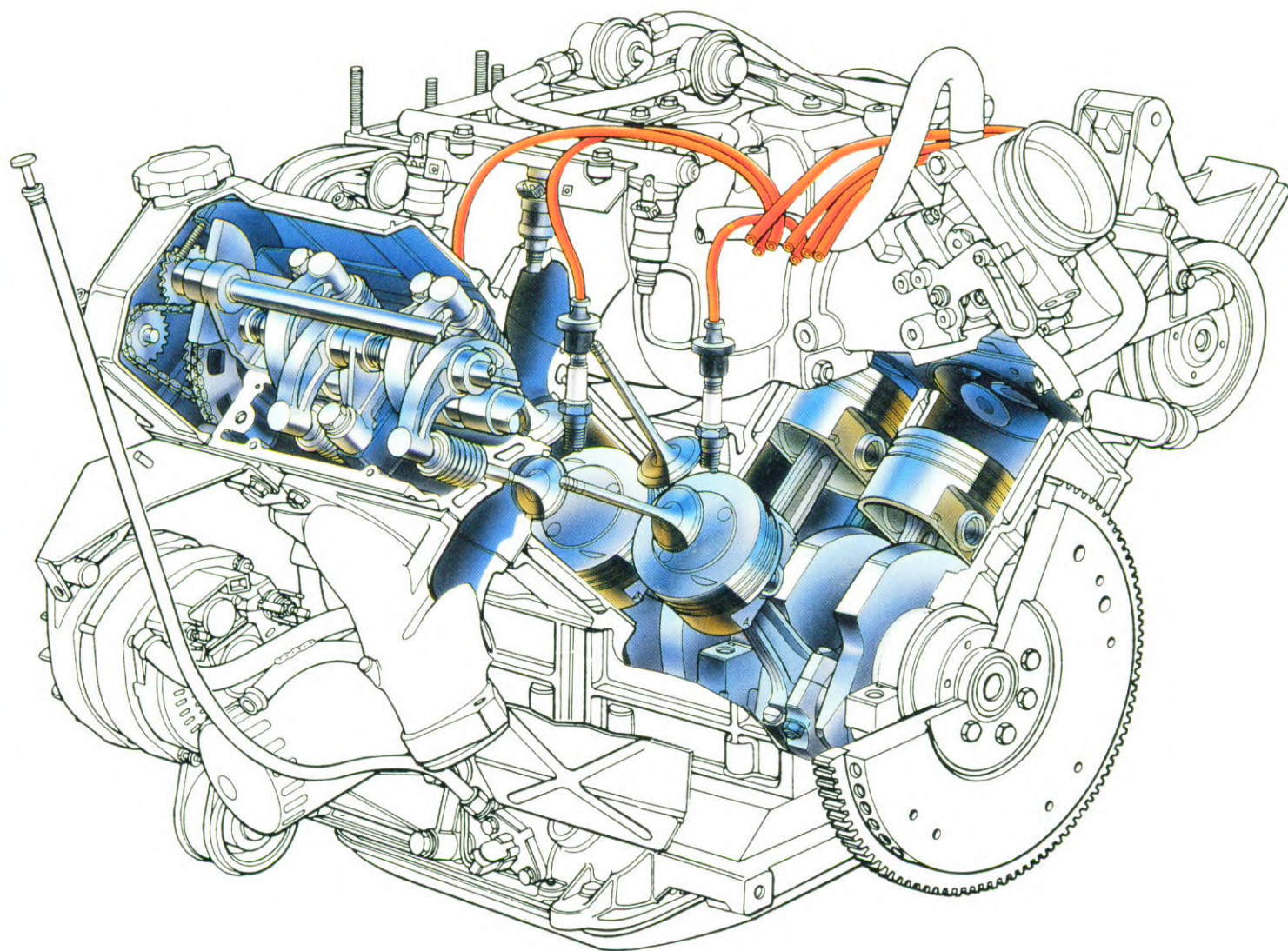
Met behulp van computer ontworpen uitlaat met uitlaatspruitstuk

Om tegemoet te komen aan het hoge koppel en vermogen van de motor van de 605 SV 3.0, is een speciale versnellingsbak ontworpen. Onder de uitmuntende eigenschappen valt bijvoorbeeld het perfecte schakelen, resultaat van het gebruik van met molybdeen beklede lagers, een koperaluminiumlegering voor de schakelvork voor de 5e versnelling en een specifiek synchromesh systeem op de primaire as voor de achteruitversnelling. Om maximale afdichting te waarborgen, worden in de versnellingsbak en het differentieelpakkingen gebruikt van Viton, een produkt met uitstekende eigenschappen bij hoge temperaturen. De olie van deze onderhoudsarme versnellingsbak hoeft niet te worden verversd. Staaltje van perfectie: speciale aandacht werd besteed aan de stand van de motor in de 605 SV 3.0, speciaal ten behoeve van de ligging van de bedrading en leidingen.

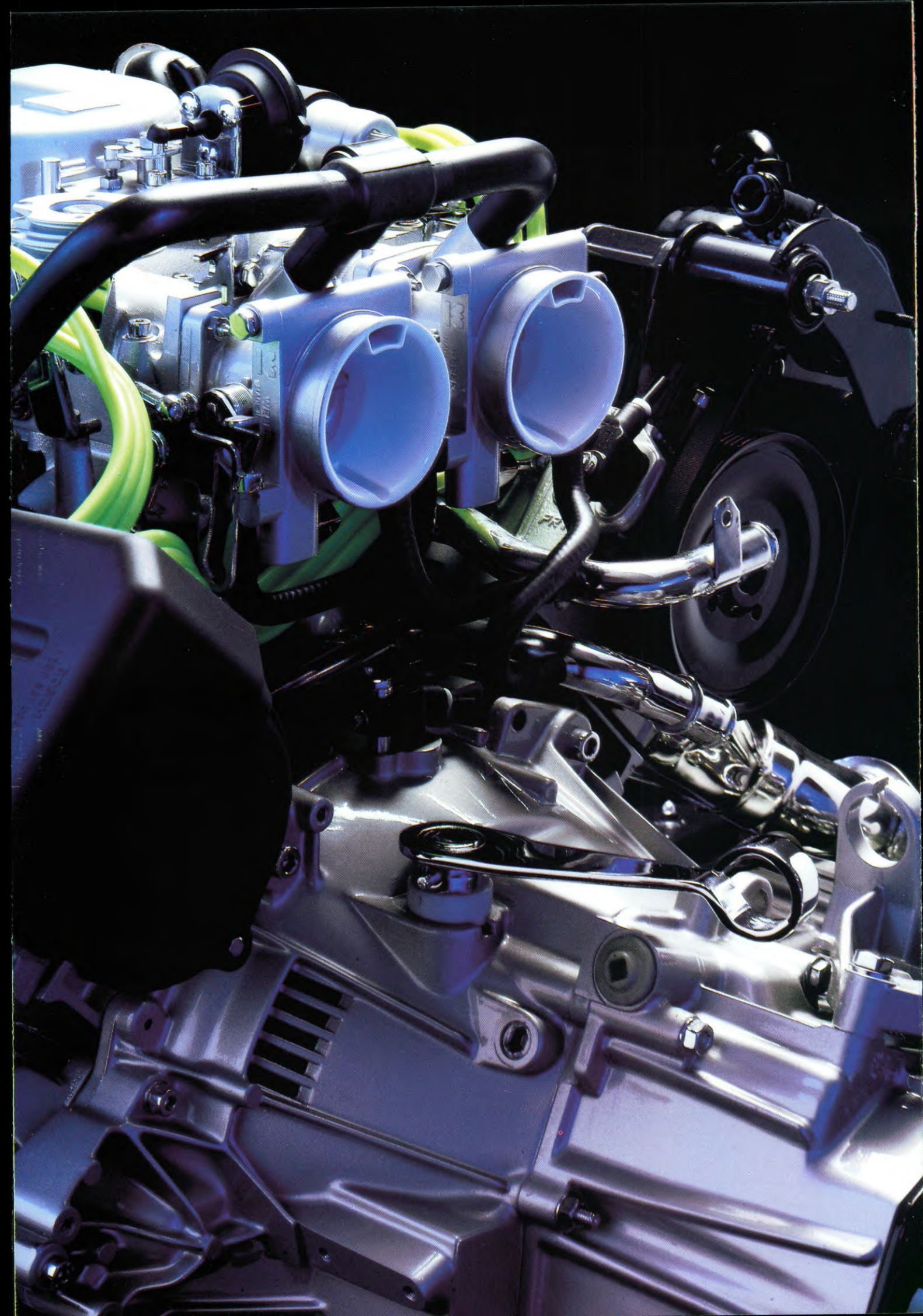
6 cilinders. De liefhebber verheugt zich reeds bij het horen van deze woorden. Immers, ze staan voor vermogen, souplesse en eenvoudig voor noblesse. De V-6 van de 605 SV 3.0 stelt nieuwe grenzen. Omdat vanaf het begin rekening werd gehouden met het gebruik van loodvrije benzine heeft de motor een royale cilinderinhoud, teneinde vermogen en koppel op een hoog niveau te kunnen handhaven ondanks de strengste normen voor de uitlaatgassen. Alle mogelijkheden werden benut ten gunste van de 3 liter motor van 170 pk, om tegemoet te komen aan alle wensen van de bestuurder. De lichtmetalen motor is uitgerust met een geïntegreerd ontstekings- en multipunt injectiesysteem, dat optimaal functioneert onder alle omstandigheden - elektronische regeling van stationair toerental en benzine/luchtmengsel, pingeldetector - en een sterk vereenvoudigd onderhoud dankzij een zelfdiagnosesysteem.

Toename van de prestaties is ook bereikt door verbetering van de smering van de drijfstanglagers, waardoor hoge toerentallen geen gevaar opleveren voor de motor. Tot een gegarandeerde lange levensduur wordt eveneens bijgedragen door een koelvloeistofpomp met een thermostaat op de inlaatzijde. De grote pompcapaciteit zorgt voor een beter gelijkmatig temperatuurverloop. Bijzondere aandacht is besteed aan de geruisloze werking. Vooral de liefhebbers van de prachtige techniek zullen het ermee eens zijn: het zou zonde zijn wanneer het gedempte gebrom van de motor zou worden overstemd door bijgeluiden. Daarom wordt de balansas aangedreven door een ketting in plaats van door de meestal gebruikte tandwielen en werken de klepstoters hydraulisch.

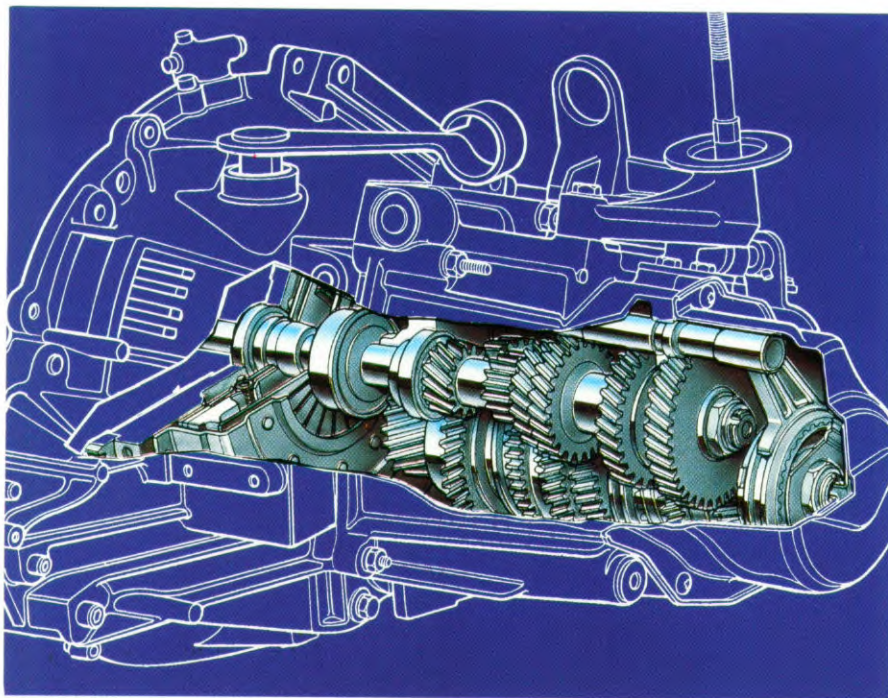




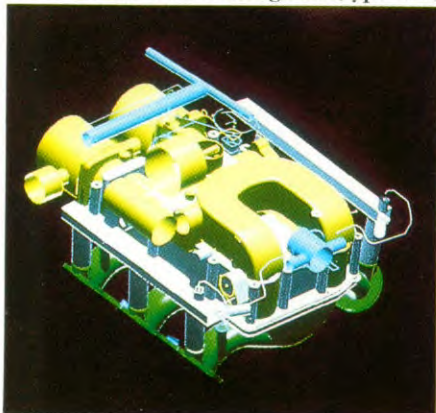




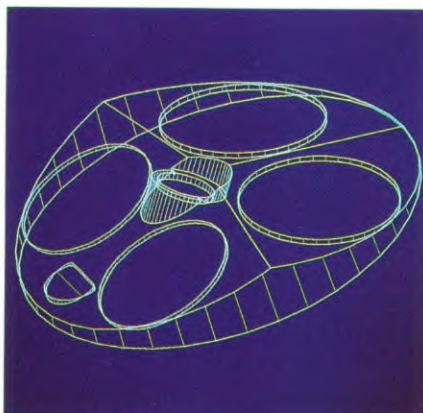
605 SV 24: WOORDEN SCHIETEN TEKORT



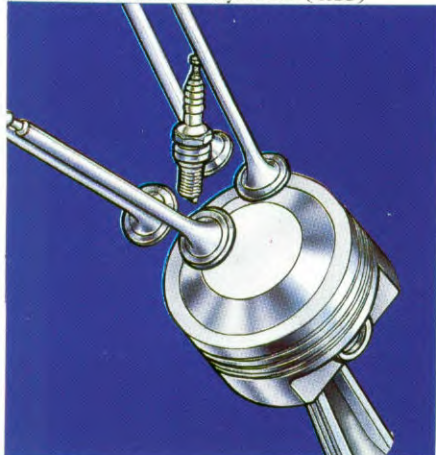
Mechanische 5-versnellingsbak (type ME 5T)



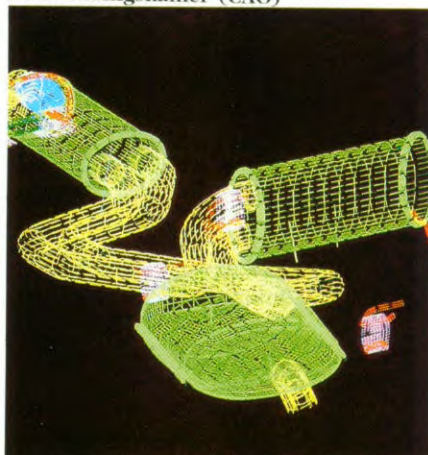
Gestuurd luchtinlaatsysteem (CAO)*



Verbrandingskamer (CAO)*



Zuiger en kleppen



Ontwerp van deel van uitlaat (CAO)*

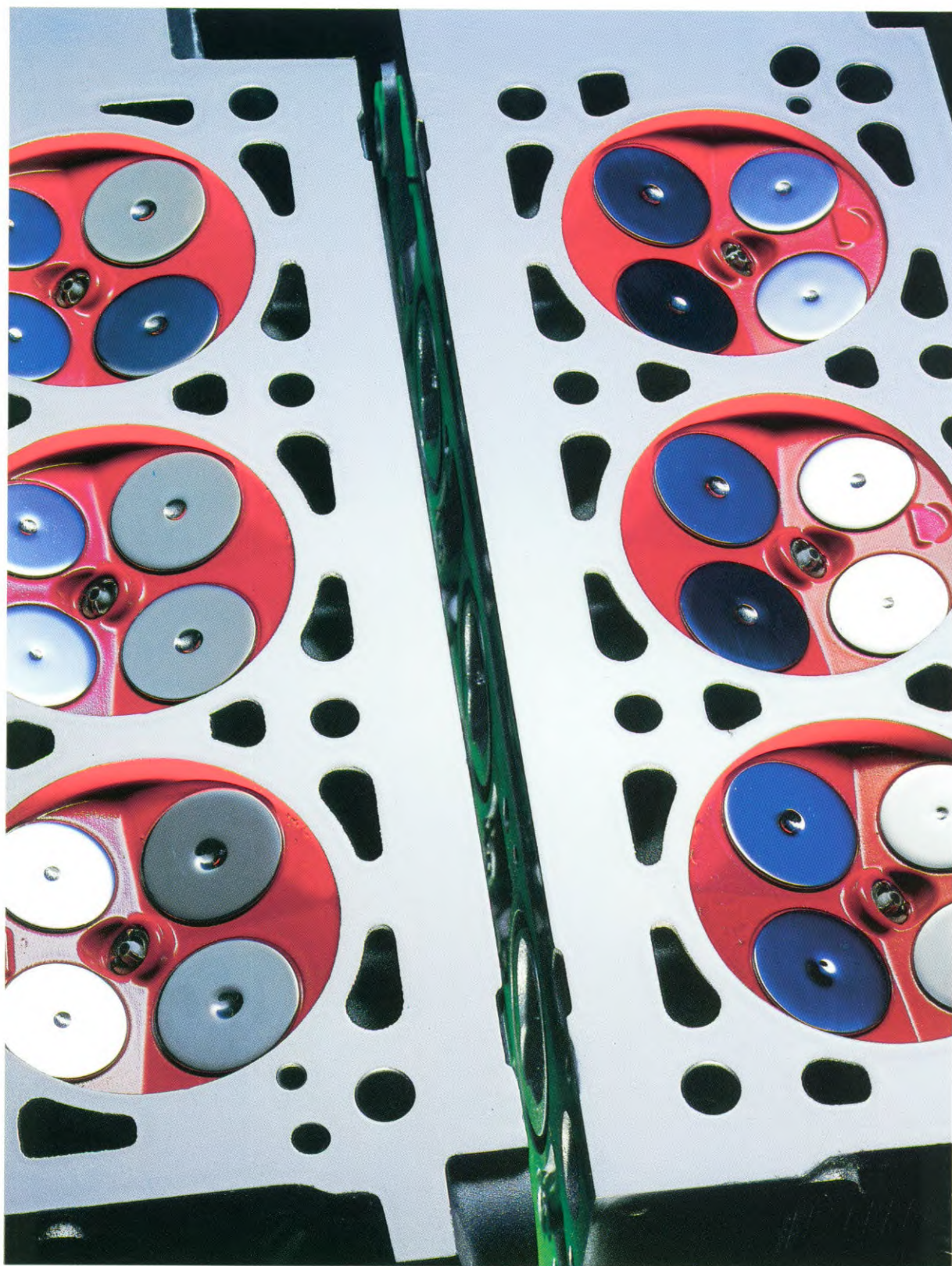
De cilinderkoppen van de 605 SV24 zijn ontwikkeld voor de toepassing van 4 kleppen per cilinder, bediend door een enkele bovenliggende stalen nokkenas. De ruimtebesparing en enigszins schuine stand van de kleppen resulteren in een zeer goede vullingsgraad, waarborg voor de hoge prestaties van de motor. De 605 SV 24 is uitgerust met een elektronisch geïntegreerd systeem voor injectie en ontsteking. De werking hiervan is gebaseerd op permanent ontvangen informatie omtrent de belasting van de motor, het toerental, enz. Alle delen van de 605 SV 24, dus ook het uitlaatsysteem, zijn ontworpen met het oog op de hoge prestaties. De twee uitlaatpijpen zorgen voor de afvoer van de verbrande gassen. Elke uitlaat heeft een katalysator en een speciale lambdasonde. Een opmerkelijk lange levensduur is bereikt door toepassing van roestvrij staal voor de essentiële delen.

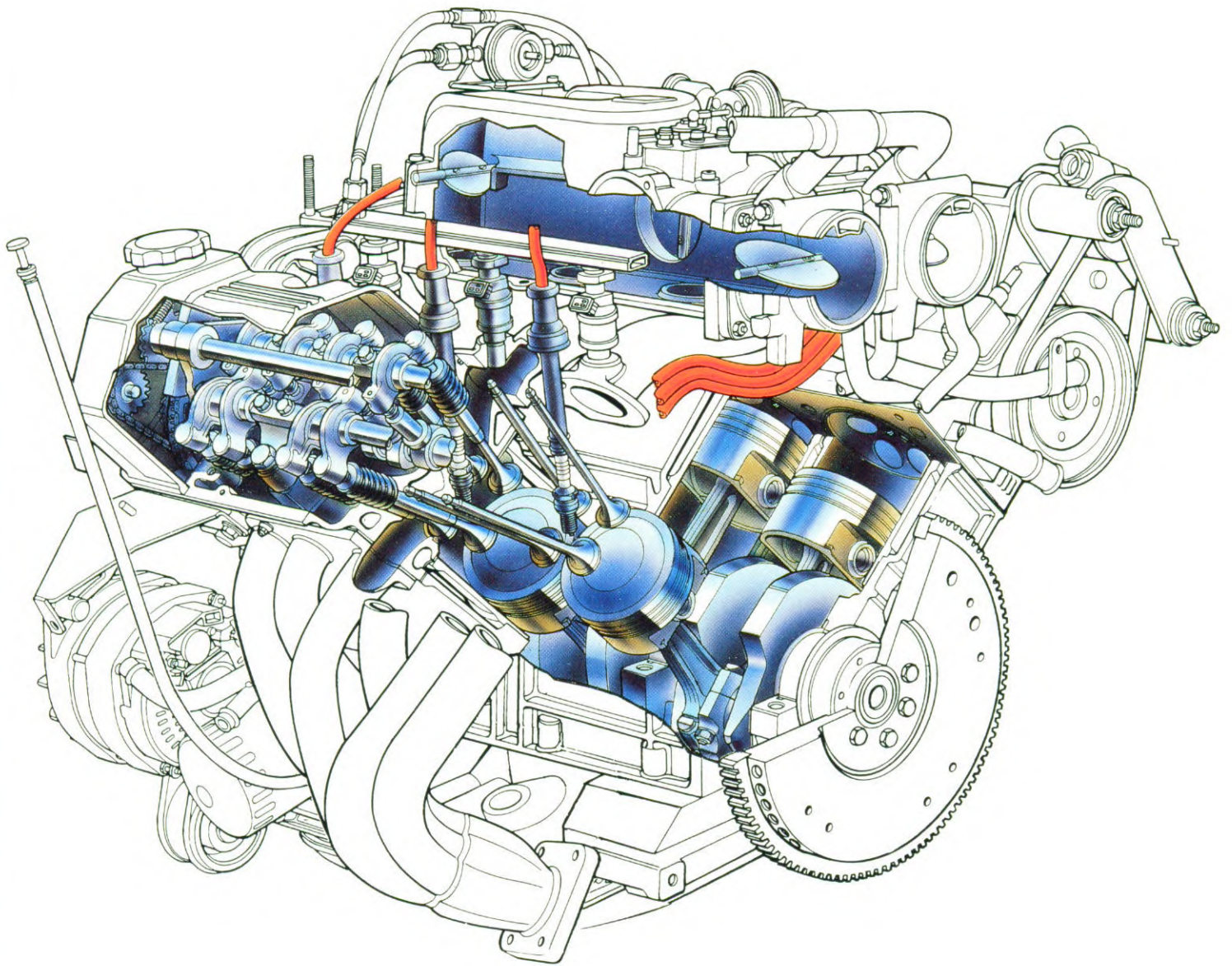
* CAO = Ontwikkelen m.b.v. computer

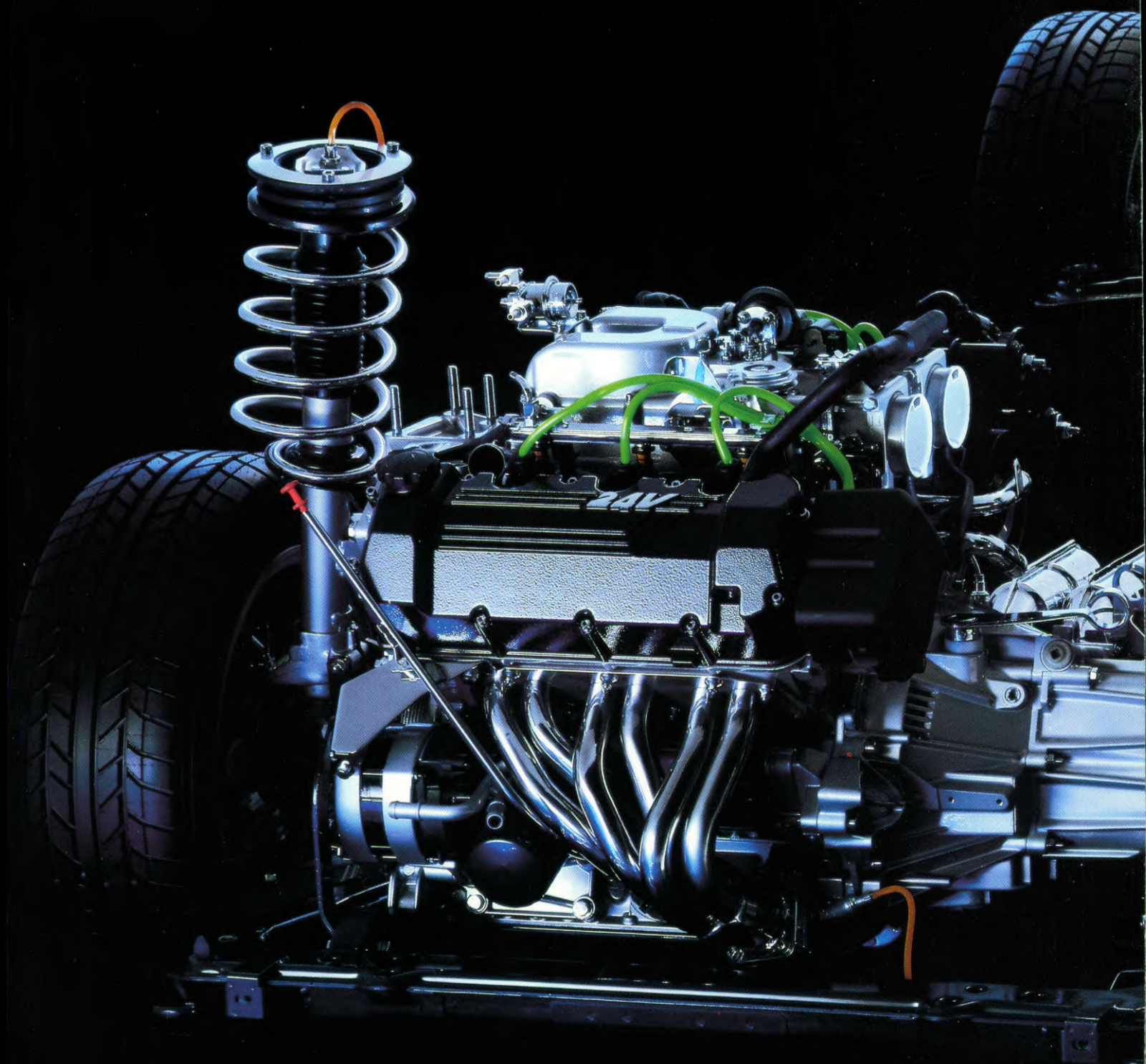
De 605 SV 24 kan worden gezien als de toptechnologie van het 605 gamma. Zij, die al het voorrecht hadden te kunnen rijden met de 605 SV 24 zijn eensluidend van mening: intomen van zijn talenten zou zonde zijn, want deze V6 van 200 pk biedt volop genoeg, soepelheid, comfort, prestaties of gewoon ... ongeëvenaard plezier.

Dit resultaat is voortgekomen uit talloze verbeteringen, waarvan de 24 kleppen en het unieke, gestuurde inlaatsysteem in het bijzonder aandacht verdienen. Bij de specifieke cilinderkoppen van de 605 SV 24 - die deze motor onderscheiden van de 605 SV 3.0 - is gebruik gemaakt van 4 kleppen per cilinder, bediend door één stalen bovenliggende nokkenas. Met deze techniek, kenmerkend voor vermogen bij hoog toerental, ontbrak het tot nu toe meestal aan goede acceleratie bij lage toerentallen. Tot nu toe, d.w.z. tot de 605 SV 24, want die levert souplesse en prestaties in het hele toerengebied. De basis voor deze verbluffende eigenschap wordt gevormd door het systeem van gestuurde inlaatlucht, waarmee de vullingsgraad van de cilinders optimaal wordt aangepast aan het motortoerental. Met behulp van een elektronische eenheid die exact voor elke cilinder de benodigde hoeveelheid benzine bepaalt (multipunt opeenvolgende injectie) is de 605 SV 24 niet alleen in staat een hoog vermogen te leveren, maar doet dit bovendien bij een relatief zeer laag brandstofverbruik.



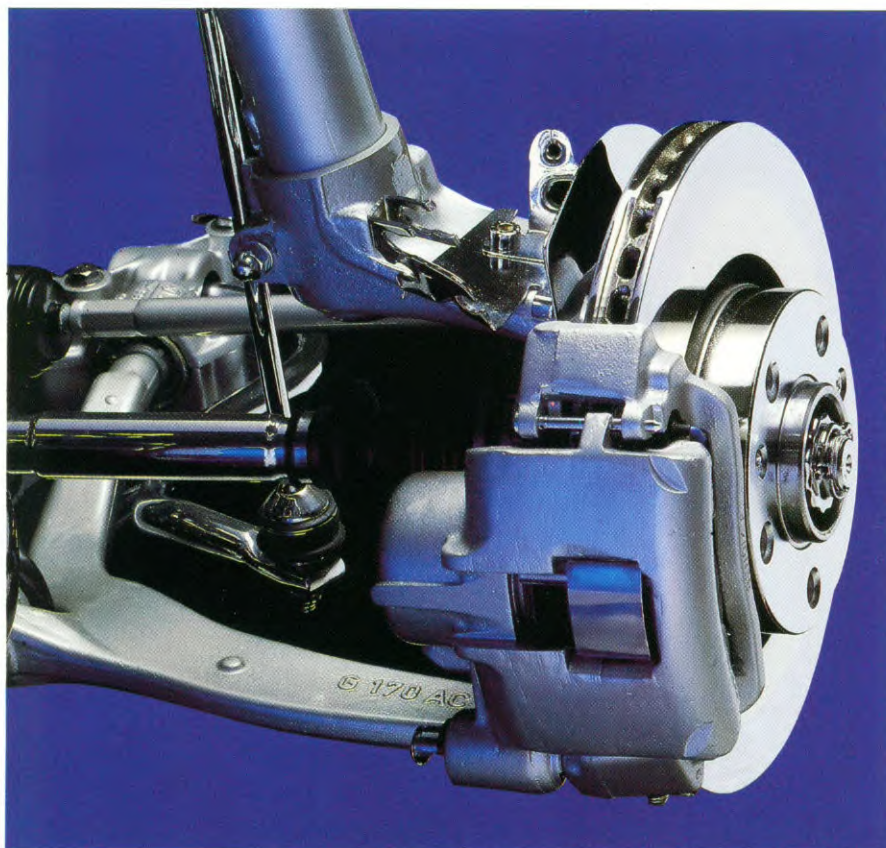




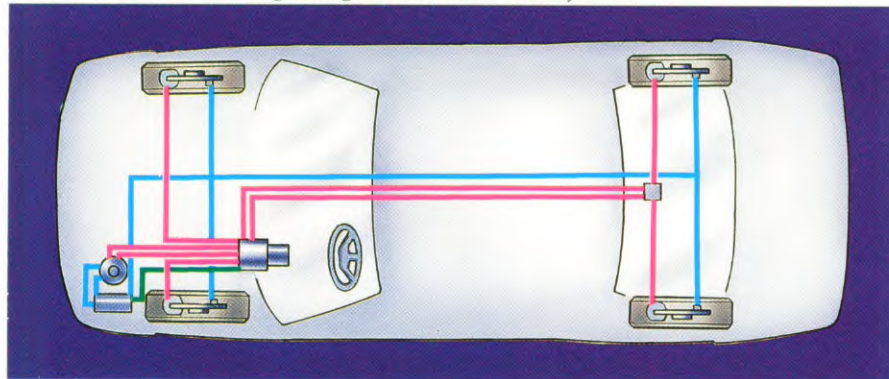




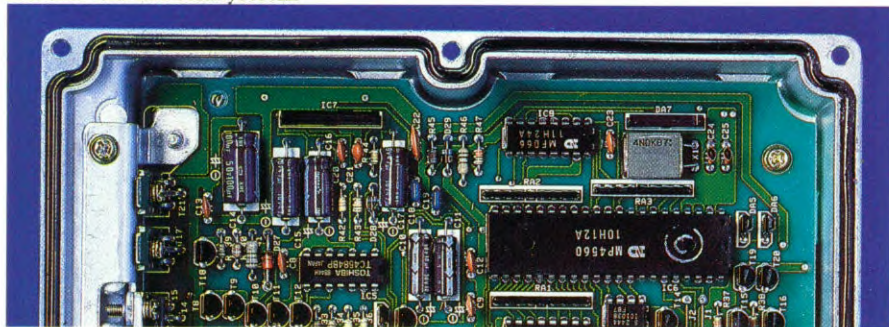
VOORTREIN: NIET UIT Z'N EVENWICHT TE KRIJGEN



Halve voortrein met triangel en geventileerde remschijf



Schema van het remsysteem



Elektronische eenheid

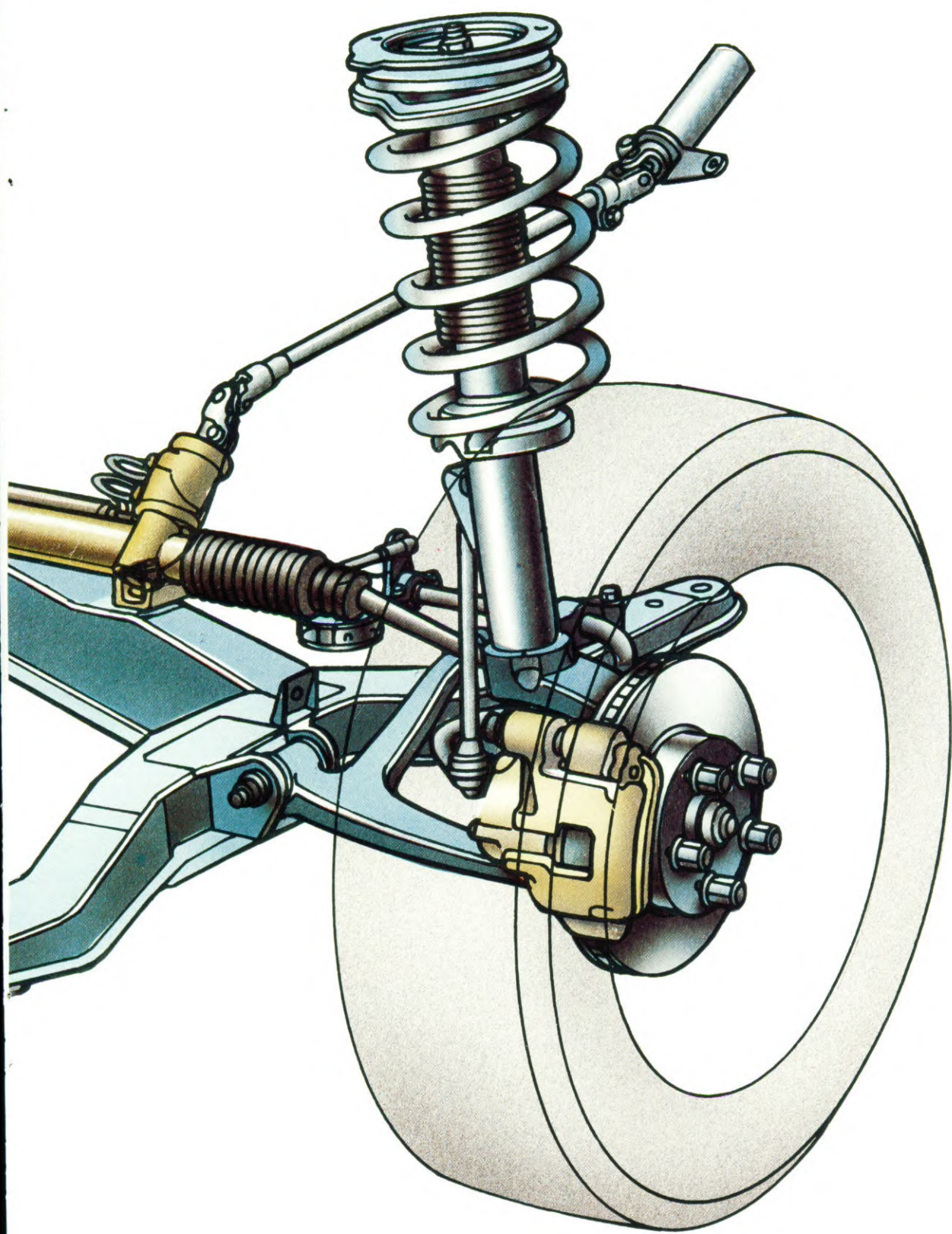
Gebaseerd op het principe van een optimale wielgeleiding werd ten behoeve van de 605 een specifieke voortrein ontwikkeld met de 2 volgende fundamentele kenmerken: de uitzonderlijk nauwkeurige wielgeleiding en het maximaal opvangen van wegoneffenheden. Het remsysteem van de 605 is volledig afgestemd op de prestaties: ongeacht het motortype omvat het remsysteem vier remschijven, waarvan de voorste geventileerd. Het Anti Blokkeer Systeem* van de remmen werkt met hydraulische druk en regelt de remkracht van elk van de vier wielen met een ongeëvenaarde nauwkeurigheid. De leidingen van het X-vormige hydraulische circuit zijn geheel beschermd d.m.v. een epoxy-behandeling. De remschijven achter omvatten twee trommels, die een effectieve handremwerking garanderen.

** Standaard op de 605 SV 3.0 en SV 24, tegen meerprijs op de 605 SRI.*

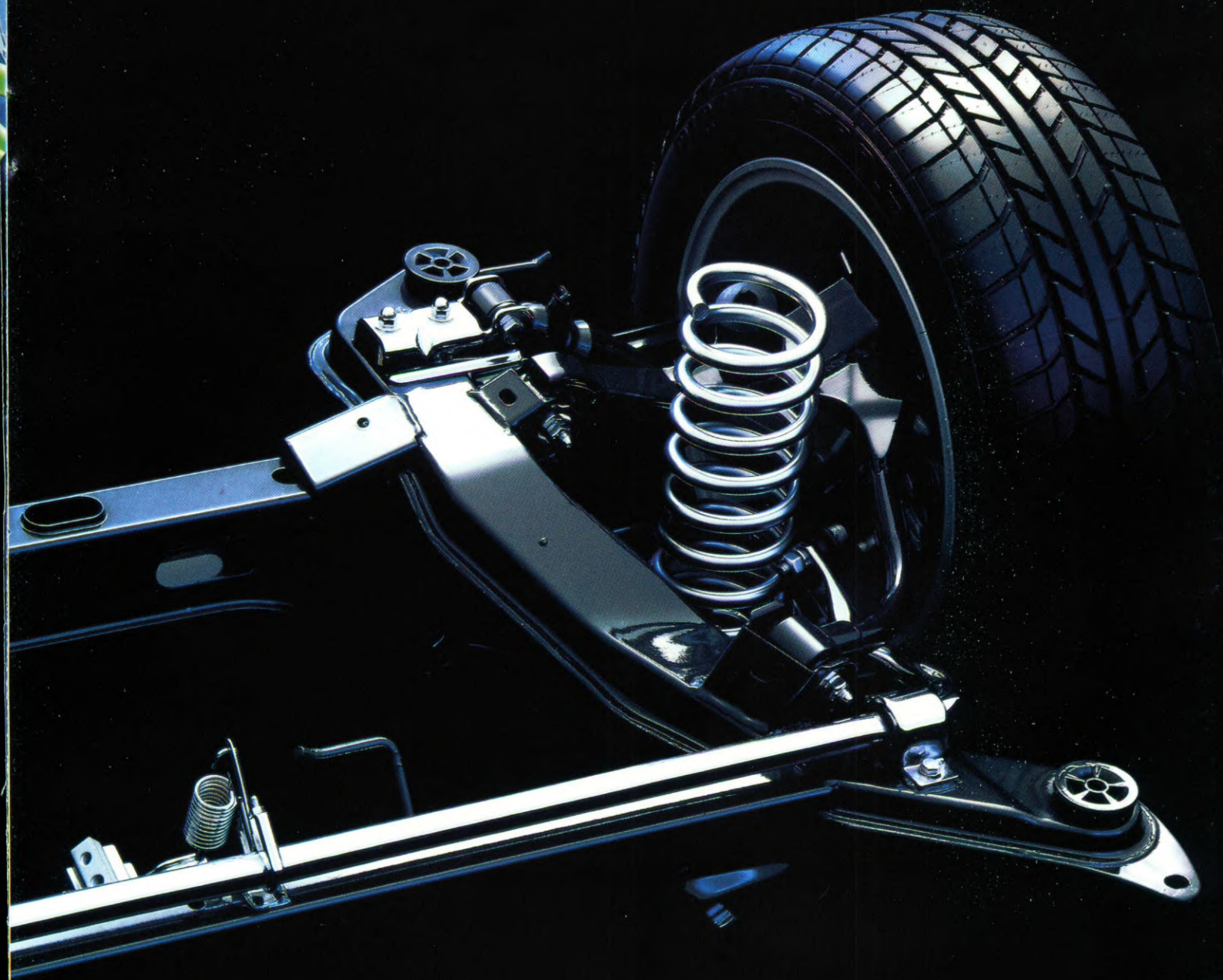


Goede wegligging is een traditioneel kenmerk voor Peugeot automobielen en de rij-eigenschappen van de modellen met voorwielaandrijving zijn wereldwijd vermaard. Met de 605 echter besloot Peugeot nog verder te gaan. Er werd uitputtend gebruik gemaakt van ontwerpmethoden per computer, teneinde te voldoen aan de hoogste eisen van weggedrag en comfort.

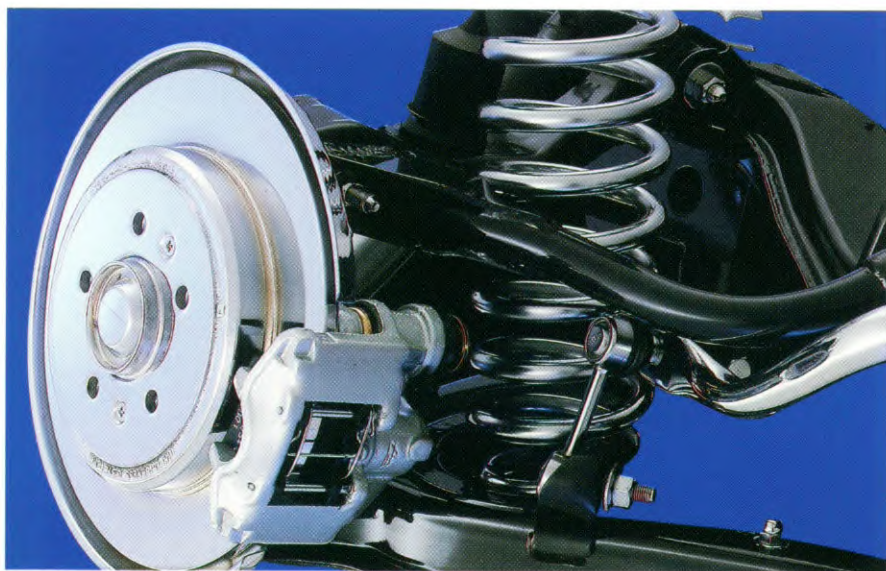
Dit leverde belangrijke vernieuwingen op van de voortrein met triangels en optimale wielgeleiding. Zo is de stabilisatorstang, die gewoonlijk is bevestigd aan de triangel, hier verbonden met het schokdemperhuis d.m.v. stangen met scharnierkogels. Deze bijzondere plaatsing, zo dicht mogelijk bij het wiel, levert een betere wielstand ongeacht de stand van de wagen. Vanaf een bepaalde belasting komt een polyurethaan aanslagbuffer in werking, hetgeen direct leidt tot een variabele flexibiliteit van de vering. Bovendien draait de stabilisatorstang niet meer in een Teflonlager - zoals gebruikelijk - maar in torderend rubber. Het grote voordeel van dit principe is dat energie wordt geabsorbeerd waardoor de schokdempers worden ontlast en alle kleine oneffenheden van het wegdek worden opgevangen door het rubber, in plaats van zoals gebruikelijk door de vervorming van de band. Het resultaat van al deze vernieuwingen is gewoon verbluffend, het weggedrag van de 605 is optimaal aangepast aan elke rijstijl en aan elke toestand van de weg, met behoud van alle comfort voor de passagiers.



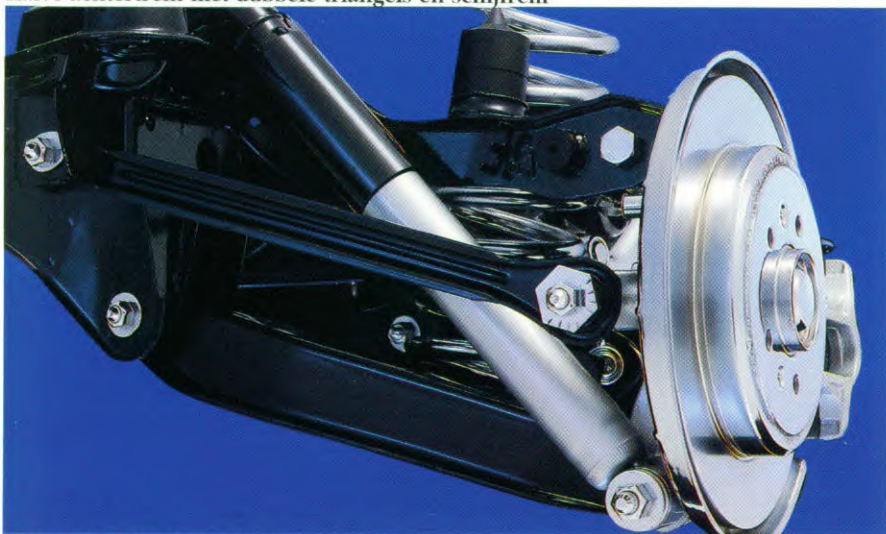




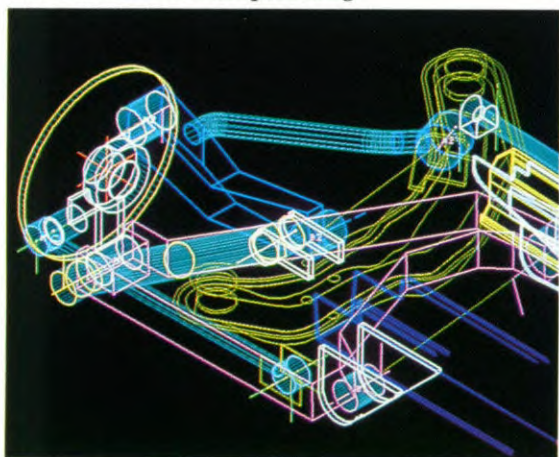
ACHTERTREIN: OPTIMAAL QUA COMFORT EN WEGLIGGING



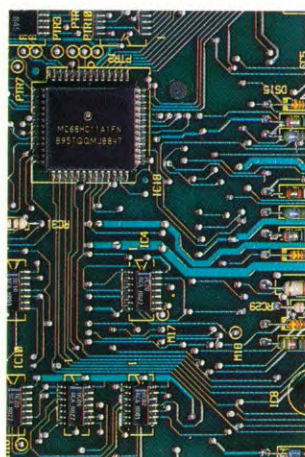
Halve achtertrein met dubbele triangels en schijfrem



Halve achtertrein met spoorstang



Ontwerp van achtertrein m.b.v. computer



Elektronische eenheid

Voor het realiseren van een optimaal compromis tussen gewicht en mechanische weerstand werd gebruik gemaakt van computers voor het ontwikkelen van de onderdelen van de complete achtertrein. Tevens werd daarbij een zo plat mogelijke constructie bereikt, waardoor een royale kofferruimte is ontstaan.

Bij de werking van het systeem met gestuurde demping* vervullen 5 sensoren een essentiële rol: zij informeren de elektronische eenheid permanent omtrent de stuurwielverdraaiing, de wagenhoogte en de wagensnelheid, de stand van het gaspedaal en de druk in het remsysteem. Op basis van deze gegevens kiest de elektronische eenheid een demping die exact past bij de omstandigheden. Een zelfdiagnosesysteem kan de vering blokkeren in de stand 'sport' (stug). Deze stand kan door de bestuurder worden gekozen zolang hij dit wenst, en wordt automatisch ingeschakeld bij een storing.

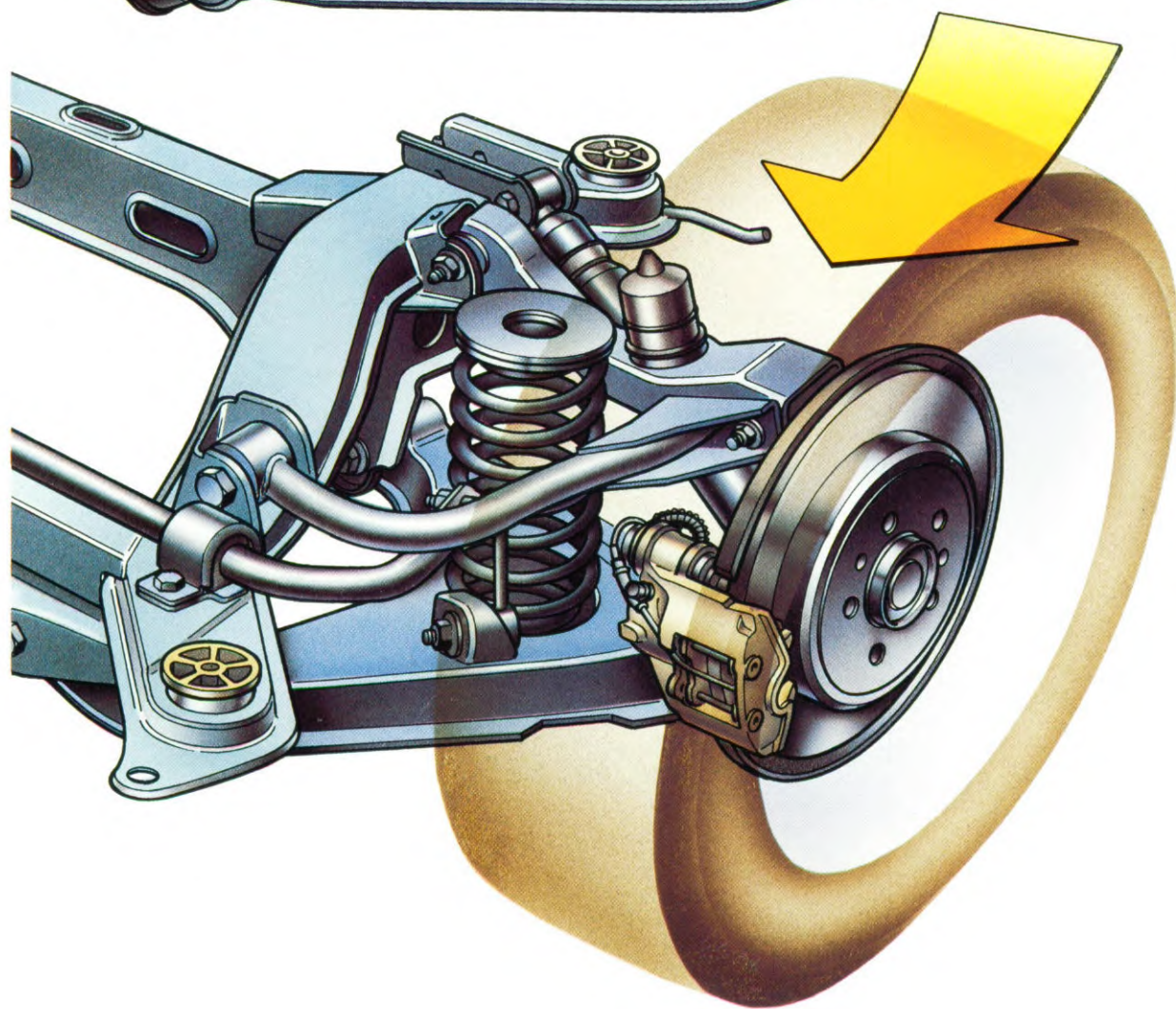
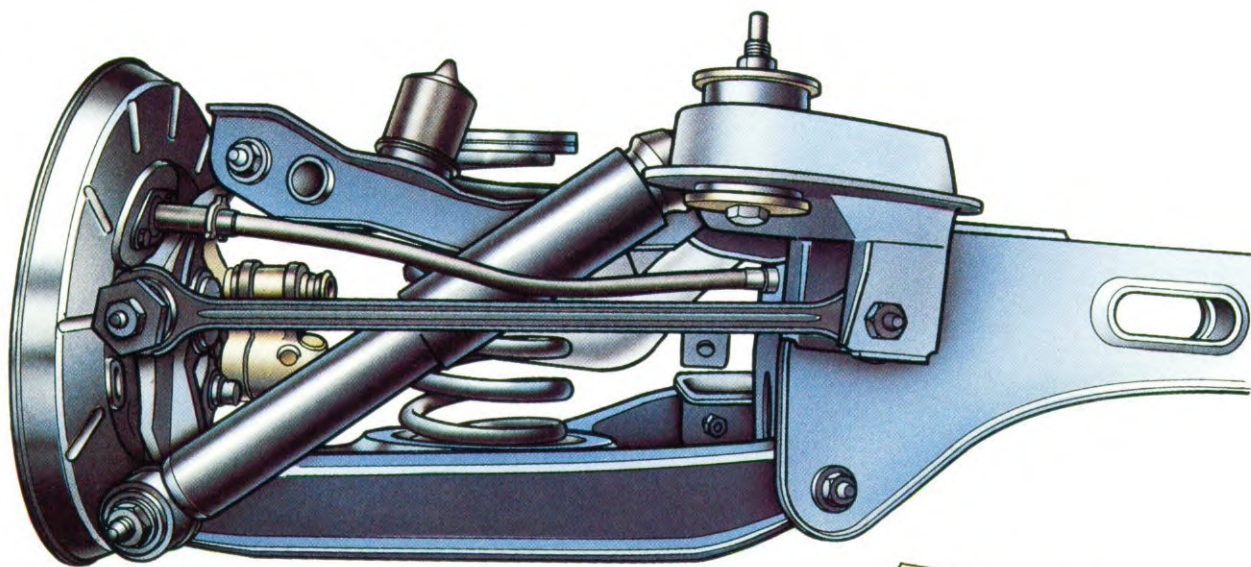
* Op de 605 SV 3.0 en SV 24

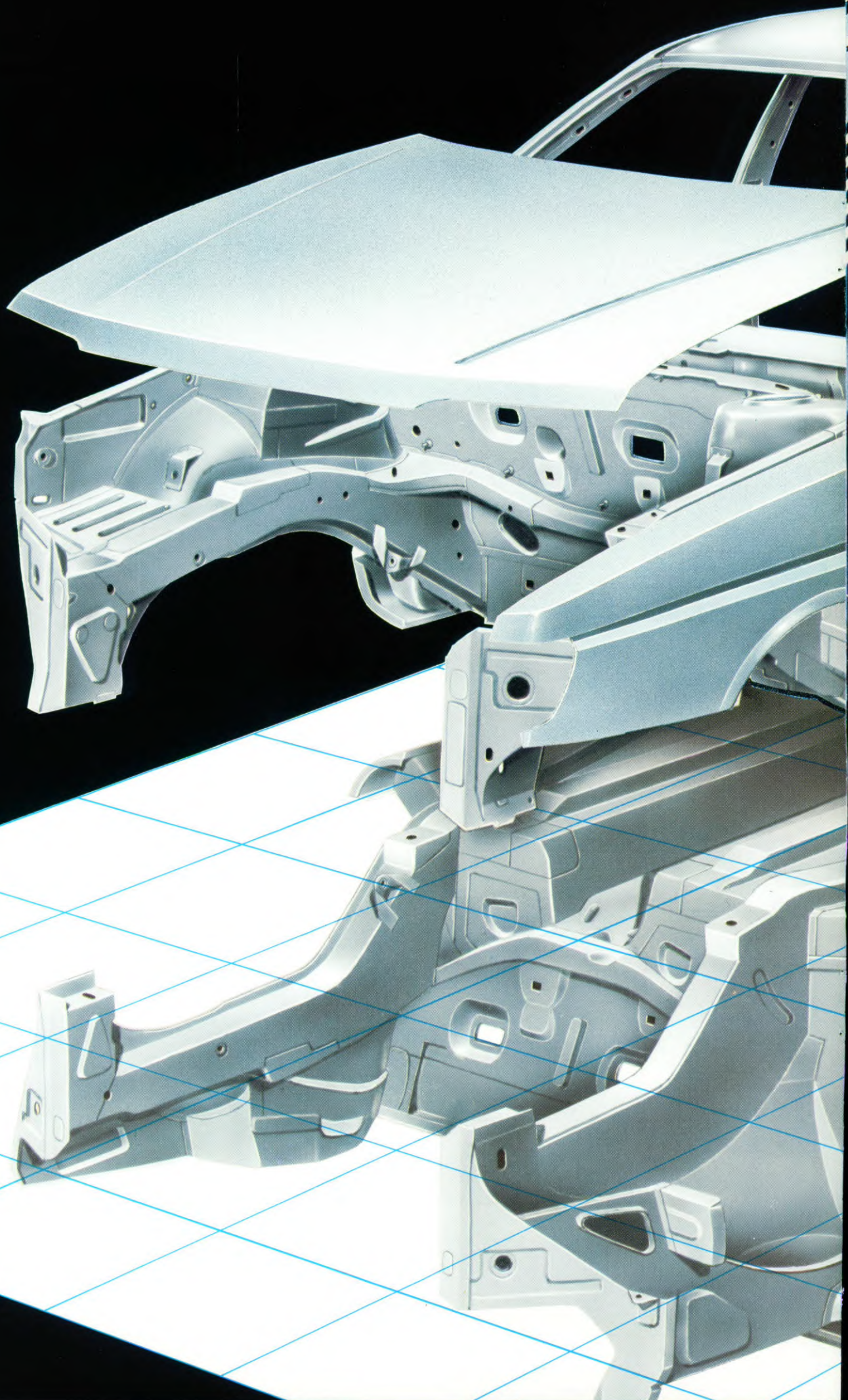


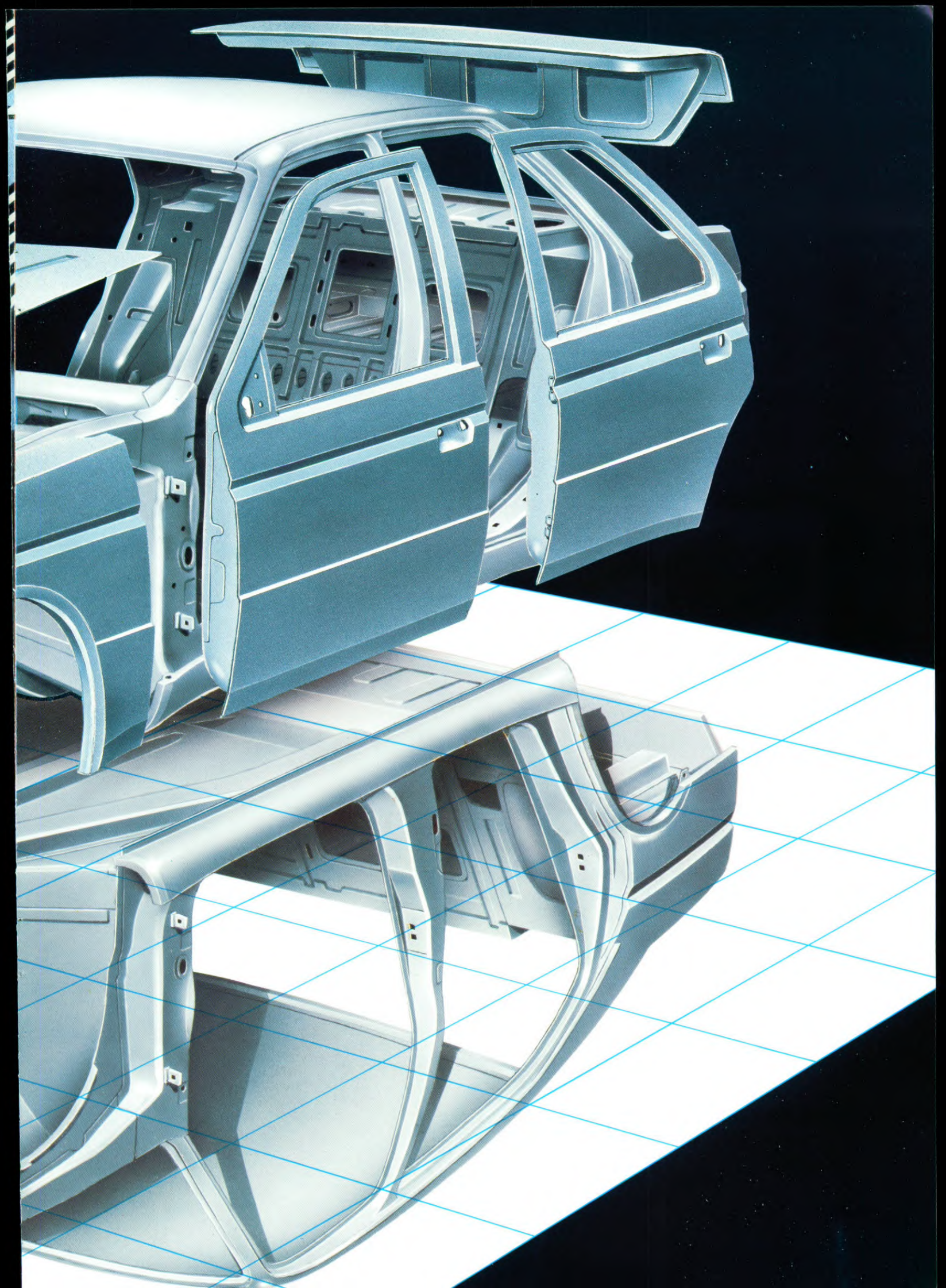
Het ontwerp van de voortrein van de 605 wordt al gekenmerkt door talloze vernieuwingen. Maar bij het ontwerp van de achterrein, dat van nog groter belang is voor wegligging en comfort, heeft Automobiles Peugeot gekozen voor een volkomen nieuwe oplossing, direct afkomstig uit de wedstrijdsport. Twee, boven elkaar geplaatste triangels waarborgen de twee belangrijkste vereisten voor een goede wegligging: wielvlucht (de hoek tussen het wielvlak en de looplijn op de grond) en toespoor (hoek tussen het wielvlak en de lengte-as van de wagen). De per computer bepaalde optimale wielvlucht wordt definitief ingesteld bij montage. Afstelling van het toespoor wordt bepaald door een vast diagram, volgens hetwelk de wielstanden variëren naar gelang de omstandigheden (accelereren, remmen, nemen van bochten ..). 26 silentblocs - een 'klassiek' systeem heeft er slechts vier! - bezorgen de 605 het exceptionele comfort dat men van deze uitnemende limousine mag verwachten. De volledig elektronisch gestuurde schokdemping* gaat nog verder. Hierbij verwerkt een elektronische eenheid de talloze informaties, ontvangen van sensoren en stuurt vier in de telescoopschokdempers ingebouwde motoren, die de dempingscoëfficiënt wijzigen. In de praktijk houdt dit in dat de demping van de 605 afhankelijk van de omstandigheden in 15/100ste seconden kan veranderen van een soepele werking als bij een limousine in de stugge werking van de meest sportieve coupé ... d.w.z. dat de 605 beschikt over het best denkbare comfort, onvoorwaardelijk gekoppeld aan het allerbeste op het gebied van wegligging.

* Op de 605 SV 3.0 en SV 24

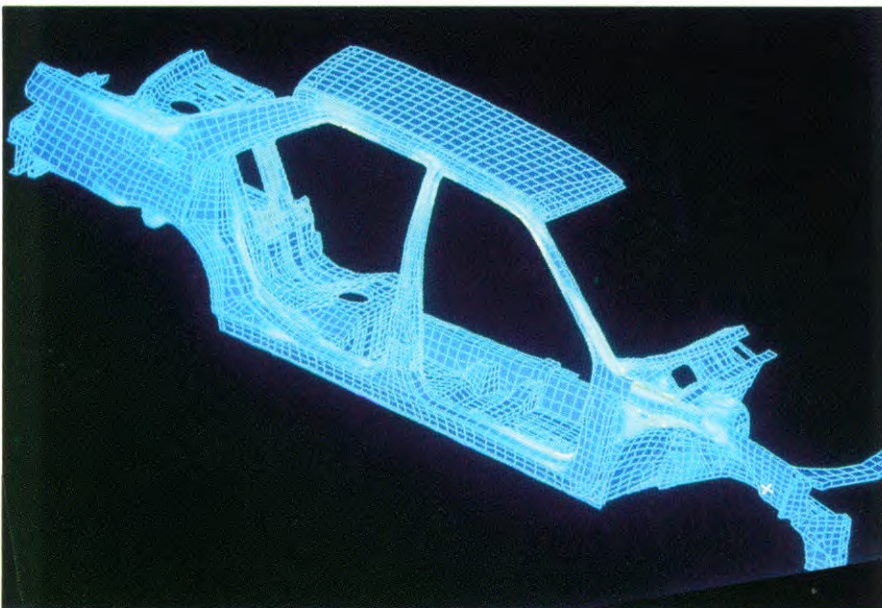
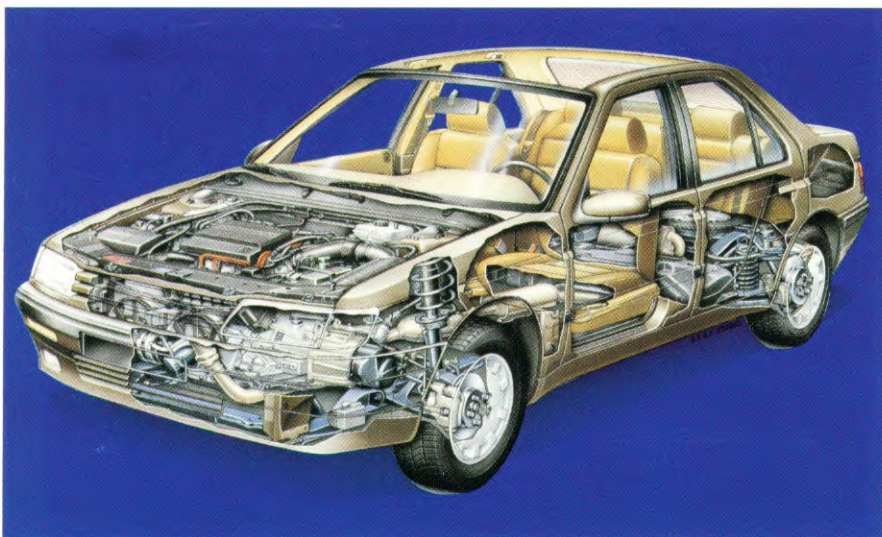








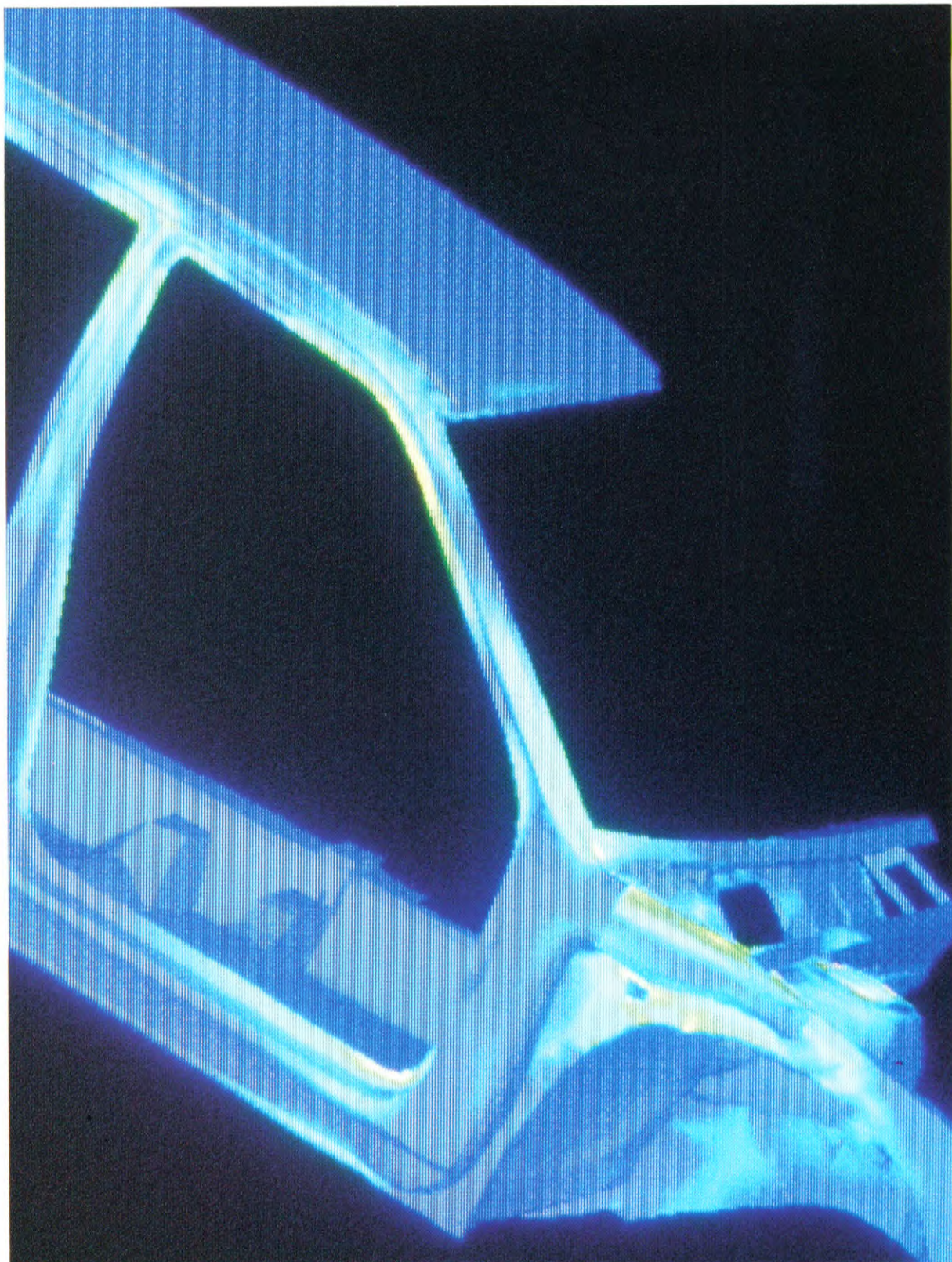
FEILLOZE VORM EN VEILIGHEID



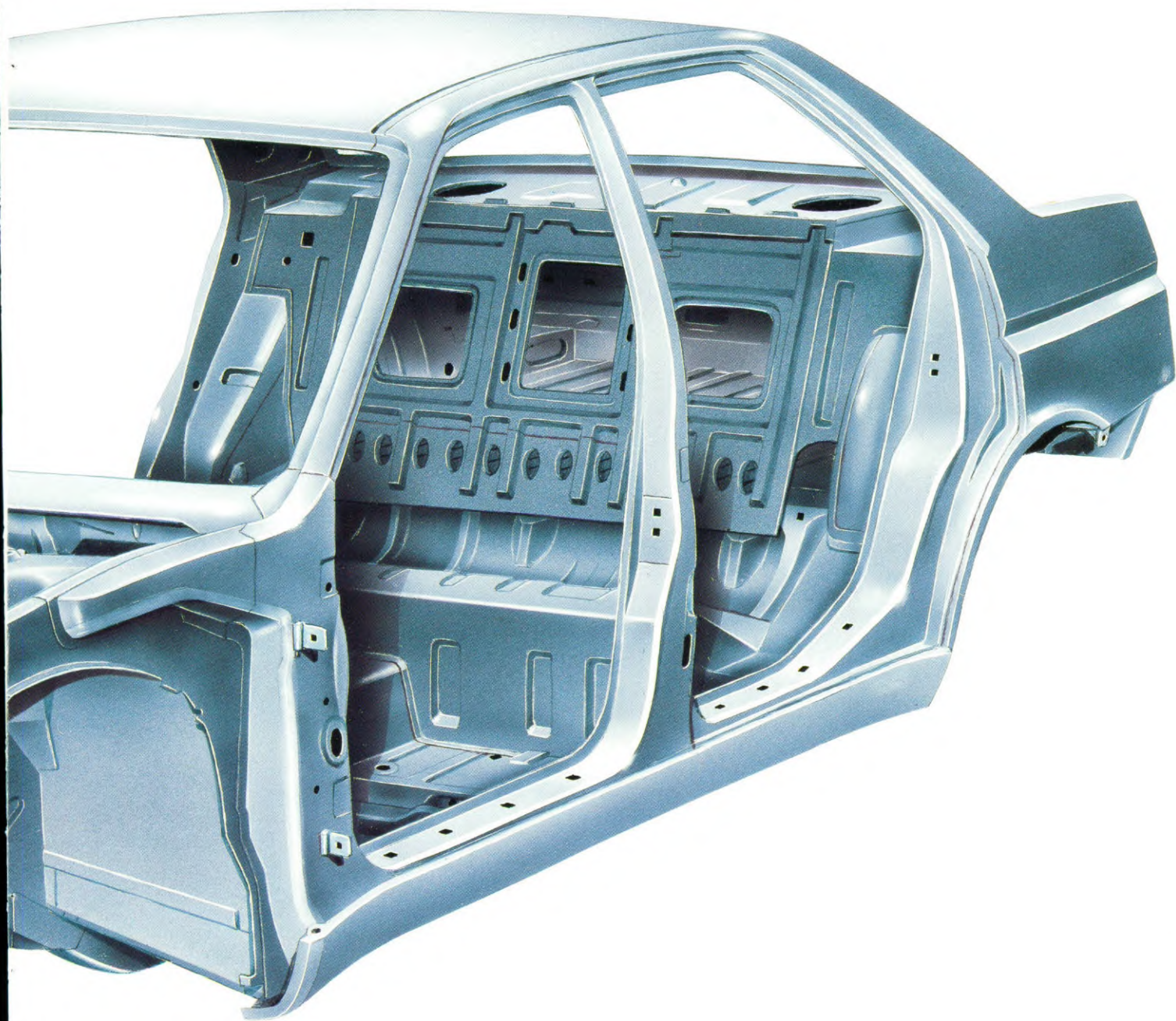
Studie m.b.v. de computer van de vervorming van de carrosserie-structuur.



Ontwerpstudies met de computer leveren zeer fijnmazige tekeningen op met wel 12000 punten. Ze laten exact zien op welke plaatsen torsiespanningen optreden, die tot het uiterste moeten worden beperkt. Het bereikte resultaat is opmerkelijk, te meer omdat de stijfheid van het geheel niet wordt beïnvloed door het achterpaneel, waardoor het mogelijk was de drempel van de koffer zeer laag te situeren, hetgeen het praktische karakter van de 605 onderstreept. Ook is diepgaand aandacht besteed aan de corrosiebestendigheid van de structuur: het overgrote deel van het plaatwerk is elektrisch verzinkt (evenals alle uitwendige oppervlakken) dan wel gegalvaniseerd, terwijl alle delen een grondige kataforëse behandeling ondergaan. Een specifieke behandeling is gekozen voor de holle ruimten: het plaatwerk daarvan is tweezijdig gegalvaniseerd.



De cijfers bevestigen het vermoeden: de 605 is uitzonderlijk aerodynamisch (van 0,28 tot 0,30, afhankelijk van het model). Het bereiken van dergelijke waarden was alleen mogelijk na uitgebreide en diepgaande studies, uitgevoerd met de computer. Toch is deze opmerkelijke stroomlijn slechts één van de succesvolle aspecten die deze studies hebben opgeleverd, want dankzij de computer is men erin geslaagd ogenschijnlijk tegenstrijdige doelen te verenigen: een carrosserie ontwerpen met zeer grote stijfheid, teneinde optimale veiligheid en wegligging te garanderen, bij een redelijk gewicht, met behoud van het hoge prestatieniveau en een gering brandstofverbruik. De stevige stalen kooi voor het interieur vormt een zeer doelmatige bescherming voor de passagiers in geval van een botsing of omslaan. De portieren zijn zodanig ontworpen, dat ze bij een vervorming na een frontale botsing toch kunnen worden geopend. Talrijke, extra versterkingen worden verkregen door bijvoorbeeld de plaatsing van het gelaste subframe voor de motor, waardoor de voorkant van de bodemplaat wordt versterkt en als gevolg daarvan vervorming bij botsingen wordt voorkomen. De 605 beantwoordt dan ook volledig aan de strengste van kracht zijnde normen voor botsproeven.







605: LAK DIE DE TIJD TROTSEERT



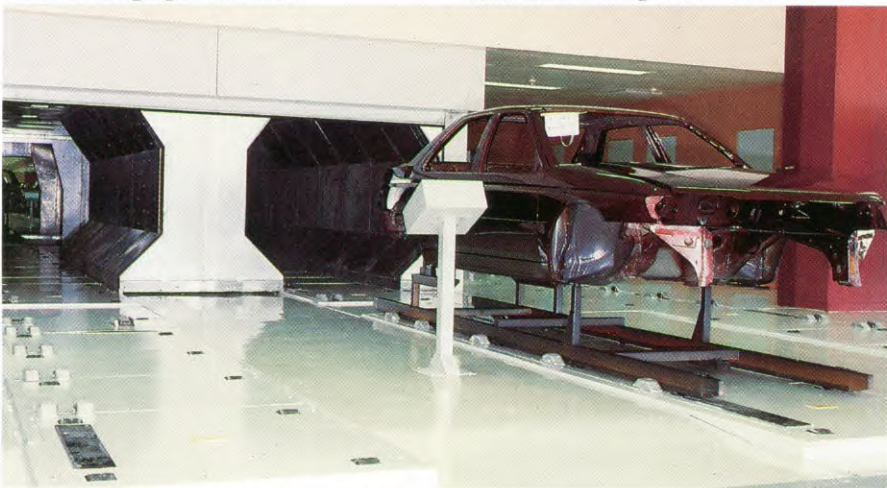
Lakcentrale



Laatste reiniging met borstels



Multifunctioneel gerobotiseerd station



Carrosserie komt tevoorschijn na afkoeling

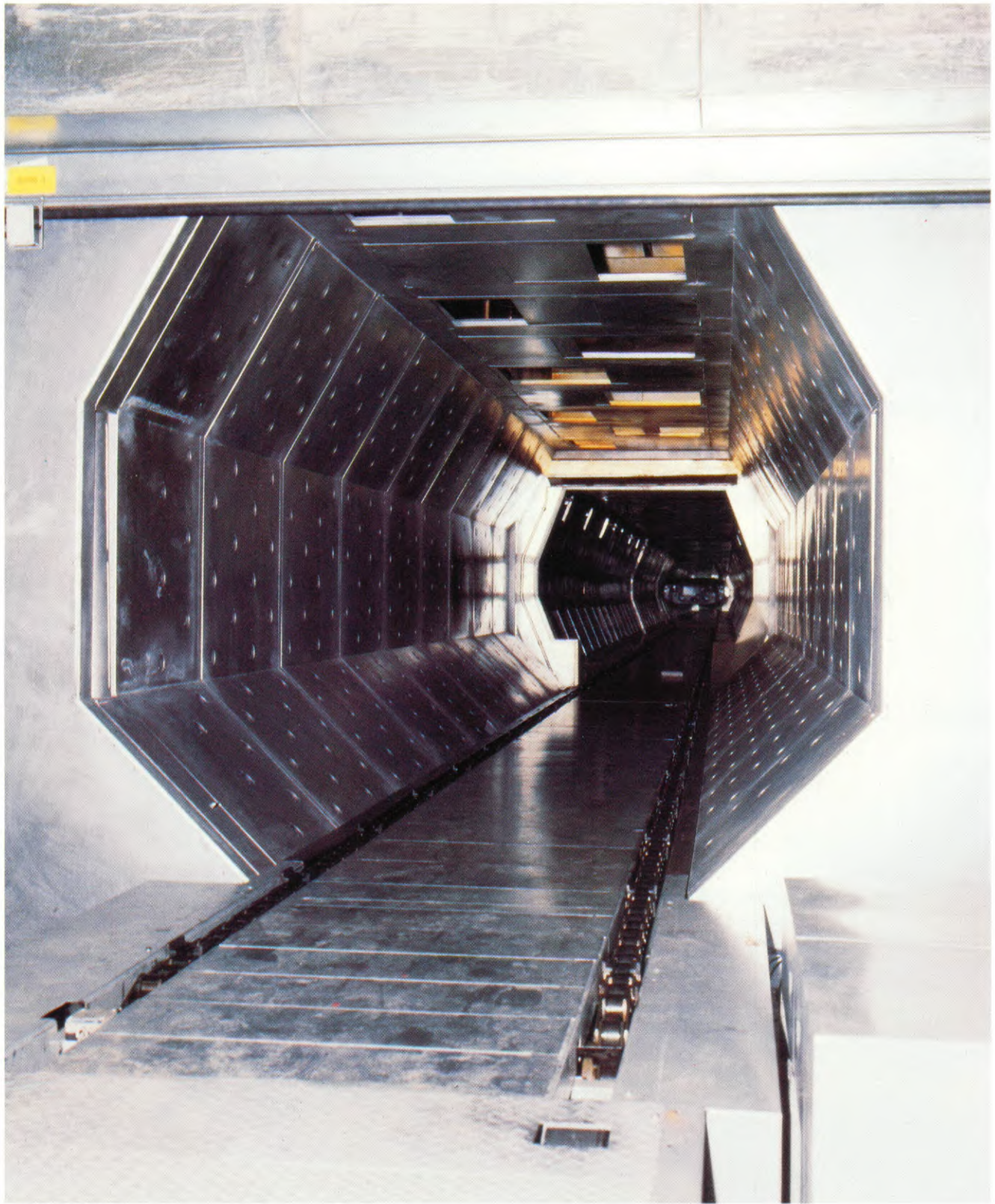
Terecht wordt de lakfabriek Sochaux 2000 de modernste ter wereld genoemd. Niets is nagelaten om te voorkomen dat stof of vuil in de lak kan komen. Met drie belangrijke punten werd deze doelstelling bereikt. Ten eerste: de afdichting, om het neerslaan van stofdeeltjes uit te sluiten. De gefiltreerde lucht in de gehele fabriek staat onder druk, terwijl vochtigheid en temperatuur constant worden gehouden. Door volledige automatisering is het gevaar voor stof tot het minimum gereduceerd. Als tweede punt geldt de betrouwbaarheid van het lakprocédé: de uitrusting is grondig bestuurd om storingen te vermijden. Een permanente controle is het derde punt. Deze wordt gegarandeerd door een geautomatiseerd systeem dat de computer onmiddellijk waarschuwt zodra een uitrusting niet voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.



De kwaliteit en de wijze van aanbrengen van de lak bepalen ongetwijfeld voor een belangrijk deel het uiterlijk van de wagen, maar in een nog belangrijkere mate het behoud hiervan gedurende vele jaren. Dankzij een ongeëvenaard investeringsprogramma heeft Automobiles Peugeot met de 605 op Europees niveau een voorsprong genomen.

Ten eerste werden de gebruikte lakken onderworpen aan grondige tests, die hebben aangetoond dat ze bij uitstek bestand zijn tegen daglicht, agressieve verontreinigingen (koolwaterstoffen, zuurneerslag ..), steenslag en kustklimaat (zilte vochtige lucht, enz). Maar van minstens even groot belang als de lakkwaliteit is de zorg waarmee deze is aangebracht. Tijdens de zeven opeenvolgende fasen van het lakprocédé wordt dan ook niets aan het toeval overgelaten. Fosfatering en kataforèse vormen twee doeltreffende barrières tegen corrosie wanneer de laklaag mocht zijn beschadigd. Dan is er de afdichting van kwetsbare plaatsen met behulp van PVC kit, waardoor de corrosiebestendigheid nog meer wordt vergroot: het inbranden van de PVC-laag ter bescherming van de onderkant van de carrosserie duurt 30 minuten, evenals de hierna aangebracht grondlak. Vervolgens wordt de kleurlak gespoten: twee lagen basiskleur en twee lagen transparante vernis. Met een droging van 30 minuten wordt het lakprocédé gecompleteerd. Het laatste stadium wordt gevormd door het aanbrengen van een beschermlaag tegen steenslag, waarna de 605 gereed is de meest barre omstandigheden te trotseren.





Droogtunnel





Uit de coulissen tevoorschijn,
in de intieme wetenschap van
het waarom, het hoe.
Het weten zegeviert,
maar de betovering blijft.

