

## **Les nouveaux systèmes haute technologie rehaussent les performances générales de la Dodge Challenger SRT8<sup>MD</sup> 392 2012 de Chrysler Canada**

- Le V8 HEMI<sup>MD</sup> éprouvé de 392 pouces cubes (6,4 litres) développe 470 chevaux et 470 livres-pied de couple sur une grande plage de régimes tout en autorisant une consommation optimale de 8,8 L/100km (23 milles au gallon).
- Le nouveau système de suspension adaptatif à deux modes d'amortissement permet de sélectionner le réglage et s'adapte automatiquement aux conditions de la route et à la façon de conduire afin d'optimiser le comportement routier.
- Le nouveau volant chauffant exclusif à SRT<sup>MD</sup> comporte des palettes qui permettent le changement des vitesses du bout des doigts sur route et sur piste.
- Le nouveau système audio optionnel Harman Kardon<sup>MD</sup> à 18 haut-parleurs et doté de la technologie novatrice GreenEdge<sup>MD</sup> affiche 900 watts de puissance.
- La nouvelle marque SRT présidée par Ralph Gilles poursuivra sa mission de construire des modèles hautes performances exclusifs pour Chrysler Group.

Windsor, Ontario, le 15 juillet 2011 - Pour 2012, la Dodge Challenger SRT8<sup>MD</sup> 392 de Chrysler Canada affiche un plus grand nombre de caractéristiques hautes performances et solidifie sa position d'ultime coupé moderne hautes performances à propulsion de la marque pour l'Amérique du Nord. Les 470 chevaux qui grondent sous le capot promettent des performances équilibrées où priment les accélérations fulgurantes, le confort et la tenue de route de haut niveau, le freinage extrême et les technologies les plus évoluées mises au service du conducteur et de l'agrément de conduite. Sans compter qu'il est possible de ne consommer que 8,8 L/100 km d'essence sur route (23 mi/gal).

La Dodge Challenger SRT8 392 2012 accélère de 0 à 96 km/h (0 à 60 mi/h) dans les 4 secondes, boucle le quart de mille dans environ 12,5 secondes avec la transmission automatique (près de 13 secondes avec la manuelle) et réalise le 0-160-0 km/h (0-100-0 mi/h) dans les 15 secondes. Elle atteint 293 km/h (182 mi/h) en vitesse de pointe avec la manuelle et 282 km/h (175 mi/h) avec l'automatique et freine de 100 à 0 km/h (60 à 0 mi/h) en rien que 36 mètres (117 pi).

### **Groupe motopropulseur impressionnant**

Le V8 HEMI<sup>MD</sup> de 392 pouces cubes (6,4 litres) développe 470 chevaux (351 kW) et 470 lb-pi (637 N•m) de couple. Le couple présente une courbe très plate ce qui se traduit par des démarrages fulgurants et de meilleures accélérations en ligne droite sur toute la plage de régimes. La tubulure d'admission active et l'arbre à cames à haute levée et distribution variable maximisent le couple à bas régime ainsi que la puissance à haut régime tout en autorisant une consommation optimale de 8,8 litres

aux 100 km (23 mi/gal) sur route avec la transmission manuelle de série. Les supports du moteur axés sur les performances favorisent la stabilité au ralenti et la maîtrise à toutes les vitesses.

Sur les modèles à transmission automatique, le système économiseur d'essence à cylindrée variable (mode 4 cylindres) permet au moteur de fonctionner sur 4 cylindres et de revenir aux 8 cylindres lorsque nécessaire. Les cotes de consommation ville/route de la Dodge Challenger SRT8 392 se présentent comme suit : 15,6/9,2 L/100 km (14/22 mi/gal) avec transmission automatique et 15,1/8,8 L/100 km (14/23 mi/gal) avec transmission manuelle.

Sous le capot, le logo « 392 HEMI » orne les exclusifs cache-culbuteurs à nervures argentées et procure au moteur un *look* unique, net et audacieux.

La Dodge Challenger SRT8 392 2012 est équipée de série de la transmission manuelle Tremec TR-6060 à 6 vitesses assortie d'un embrayage hautes performances à doubles disques. Cette transmission a amplement fait ses preuves sur la Dodge Viper SRT10<sup>MD</sup> 2008.

Les versions à transmission automatique optionnelle à 5 vitesses sont dotées de palettes pour le changement manuel des vitesses et du sélecteur Auto Stick placé sur la console. Le conducteur peut donc sélectionner les vitesses pour la conduite sportive sur route et sur piste.

En position « Drive », le contrôleur de la transmission effectue le passage automatique des vitesses et ces passages peuvent être plus ou moins vigoureux selon que le conducteur choisit le mode « Normal » ou « Sport ». La commande électronique entièrement adaptative de la transmission favorise les reprises du moteur tout en minimisant les à-coups.

En mode « Manual », le passage des vitesses est commandé par le conducteur qui actionne les palettes au volant ou le sélecteur Auto Stick. En mode « Sport », la transmission adopte une fonction d'attente qui procure au conducteur le contrôle complet de tous les passages de vitesses.

### **Tenue de route et comportement remarquables**

La suspension à amortissement adaptatif (ADS), une nouveauté pour 2012, est réglée spécifiquement pour la Dodge Challenger SRT8 392.

En mode « Auto », les données relatives aux conditions routières et aux commandes fournies par le conducteur – vitesse, angle de braquage, couple de freinage, position de l'accélérateur et accélérations latérale et verticales – permettent le réglage automatique de la suspension aux conditions qui prévalent. En mode « Sport », les fonctions détente et compression des amortisseurs sont fixées au réglage le plus ferme. Le conducteur peut facilement choisir l'un ou l'autre mode pour changer rapidement la fermeté des amortisseurs entre « Auto » pour la conduite de tous les jours et « Sport » pour une conduite plus sportive.

L'ADS de la Challenger SRT8 392 lui procure la réaction au braquage la plus rapide et la meilleure maniabilité de toute la gamme SRT. En mode « Sport », le système adopte le réglage le plus ferme pour les amortisseurs ce qui procure à la voiture une tenue en virage inconnue jusqu'à lors.

Le système de direction hautes performances entièrement hydraulique à réglage SRT

est doté d'une pompe haut rendement et d'une crémaillère amortie qui procurent une direction plus directe et une meilleure sensation au centre.

La Challenger SRT8 392 2012 est abaissée de 12,7 mm (1/2 po) par rapport au modèle non SRT et chaussée de roues de série à cinq rayons de 20 x 9 po en aluminium forgé ou de roues optionnelles à sept rayons de 20 x 9 po en aluminium allégé avec creux peints en noir satiné. Les roues reçoivent de série des pneus Goodyear RSA toutes saisons ou, en option, des Goodyear F1 Supercar trois saisons qui complètent l'ensemble hautes performances et procurent une motricité et une tenue de route tenaces.

Il en résulte une cote de 0,90 g sur aire de dérapage, soit la meilleure performance enregistrée par une Challenger de série et qui équivaut à la tenue de route de certains des meilleurs coupés sport au monde.

### **Freinage supérieur**

Les freins SRT de série à disques avant de 361 mm (14,2 po) et freins arrière de 351 mm (13,8 po) à étriers fixes Brembo peints en rouge à quatre pistons procurent un freinage de classe mondiale, soit rien que 36 mètres (117 pi) pour un freinage de 96 à 0 km/h (60 à mi/h). Les disques avant et arrière sont ventilés et rainurés. Le système électronique d'antidérapage à trois modes avec compensateur des freins en virage comprend aussi l'antiblocage aux quatre roues, l'antipatinage toutes vitesses, le système électronique de répartition du freinage, l'assistance au freinage et le assistance au départ en pente (HSA).

Le freinage d'urgence anticipé intervient lorsque le conducteur relâche rapidement l'accélérateur comme pour amorcer un freinage d'urgence. Le système actionne la pompe du système électronique d'antidérapage afin d'appliquer les plaquettes contre les disques en prévision d'un freinage d'urgence.

Les conduits d'air de refroidissement des freins qui dirigent l'air frais contre les disques ont été étudiés en soufflerie afin d'améliorer leur comportement à chaud, de réduire l'évanouissement et de conserver ainsi la constance du freinage.

### **Allure audacieuse au design fonctionnel**

Grâce au dessin de la carrosserie, l'appartenance à la famille Dodge de la Challenger SRT8 392 2012 est indéniable. Les proportions et l'allure large évoquent l'audacieux coupé hautes performances que l'on reconnaît immédiatement.

Le grand séparateur d'air avant et ses prolongateurs d'ailes ainsi que le becquet couleur carrosserie sur le coffre favorisent l'aérodynamique ainsi que la stabilité et l'équilibre à haute vitesse, alors que le becquet auxiliaire avant qui rehausse les performances aérodynamiques est peint en noir pour accentuer l'allure audacieuse. La calandre est ornée d'un cadre brillant.

Pour 2012, les couleurs extérieures livrables sont les suivantes : argent éclatant, blanc éclatant, orange incandescent, noir absolu, rouge ligne rouge et tungstène métallisé. Les couleurs livrables pour les deux bandes pleine longueur : noir, gris métallisé, rouge et argent métallisé.

L'exclusif écusson « 392 HEMI » qui orne les deux ailes avant évoque l'importance historique du V8 qui a su rester fidèle à sa vocation hautes performances, un V8 qui affiche à présent la plus grande puissance et le couple le plus élevé jamais offerts par

une Challenger. À l'arrière, les embouts d'échappement rectangulaires de 102 mm (4 po) émettent le son riche si caractéristique du 392, la marque d'un authentique « muscle car ».

### **Habitacle pratique inspiré de la course**

L'habitacle inspiré de la course se distingue en premier par le nouveau volant exclusif gainé de cuir et chauffant garni d'une section au chrome satiné et une partie inférieure aplatie ornée du logo SRT. La transmission automatique optionnelle est assortie de deux palettes de changement de vitesses au volant logées de part et d'autre des positions sculptées des mains sur le volant. Toutes les commandes audio et du centre d'information électronique (EVIC) sont accessibles sur les branches horizontales du volant.

Le groupe d'instruments trapézoïdal est composé de quatre cylindres ornés de bagues chromées et du graphisme SRT. Le groupe compte aussi le centre d'information électronique (EVIC) exclusif à SRT qui affiche des données sur les performances ainsi que les données sur les déplacements et les données multimédia de la radio Media Centre. On y trouve aussi les chronos pour les accélérations de 0 à 96 km/h (0 à 60 mi/h), le freinage de 96 à 0 km/h (60 à 0 mi/h), les forces G, et les chronos pour le 1/8<sup>e</sup> de mille et le ¼ de mille.

Les sièges avant à supports lombaires et réglage électrique sont de série. Le siège du conducteur est doté d'un dossier réglable à mémoire et d'une manette très accessible, tandis que le siège du passager avant comprend le dossier et l'avance-recul à mémoire, ce qui facilite l'accès à la banquette arrière.

Le garnissage intérieur est livrable en gris ardoise foncé et, en nouveauté pour 2012, en rouge radar/gris ardoise foncé, ce qui ajoute de la couleur aux sièges, aux rembourrages des portes et à l'accoudoir du siège arrière.

### **Sécurité**

La Dodge Challenger SRT8 392 2012 compte plus de 35 caractéristiques de sécurité évoluées, y compris l'entrée et le démarrage sans clé et le système électronique d'antidérapage à trois modes de série avec, en exclusivité dans la catégorie, le freinage d'urgence anticipé et l'assèchement automatique des freins. Ces systèmes se conjuguent pour améliorer la tenue de route et les performances.

En outre, les appuie-tête actifs sur les sièges avant de série, les rideaux gonflables latéraux pleine longueur de série, le protège-genoux gonflable pour le conducteur et les sacs gonflables latéraux montés dans les sièges avant de série autorisent une plus grande protection des occupants lors d'une collision.

### **Connectivité et infodivertissement**

La Dodge Challenger SRT8 2012 propose une multitude d'options de connectivité, d'infodivertissement et de multimédia mobile qui rehaussent le caractère pratique de la voiture.

Les systèmes novateurs Uconnect<sup>MC</sup> Media Centre 430, 430N et 730N sont dotés d'un écran tactile de 6 ½ po et d'un disque dur qui autorise la mise en mémoire de photos et de plus de 150 heures de musique. Les systèmes Uconnect Media Centre offrent aussi deux options de navigation, y compris le système de guidage évolué Garmin<sup>MD</sup> Navigation (Uconnect Media Centre 430N) ou le système haut de gamme GPS Navigation avec SIRIUS<sup>MD</sup> Traffic (Uconnect Media Center 730N). Les deux systèmes de navigation sont dotés de la fonction SIRIUS Travel Link qui affiche en temps réel la

météo, le prix du carburant et bien plus encore.

Une nouveauté pour la Dodge Challenger SRT8 2012 : le système audio ambiophonique haut de gamme Harman Kardon de 900 watts et 18 haut-parleurs proposé en option. Il s'agit d'une innovation mondiale dotée d'un amplificateur 12 voies Classe D à alimentation de pistage TPS de 32 volts qui livre une remarquable qualité sonore multidimensionnelle que sauront apprécier tous les occupants.

Le nouveau système a recours à des amplificateurs et des haut-parleurs GreenEdge<sup>MD</sup> qui livre une qualité et une pression sonores supérieures avec une consommation d'énergie minimale. Les amplificateurs GreenEdge dépassent de 55 % le rendement sonore des amplificateurs classiques, ce qui se traduit dans certains cas par un gain d'efficacité nette de plus de 90 %. Les haut-parleurs parfaitement assortis au rendement des amplificateurs sont réglés pour livrer une efficacité maximale.

Le système GreenEdge comprend 18 haut-parleurs haut rendement :

- Sept haut-parleurs coaxiaux intermédiaires 3,5 po Unity avec sept haut-parleurs d'aigus intégrés logés dans le tableau de bord, les portes arrière et sous la tablette arrière.
- Deux caissons d'extrêmes graves de 6 x 9 po intégrés aux portes avant.
- Deux caissons d'extrêmes graves de 10 po dans une enceinte montée dans le coffre.

La Dodge Challenger SRT8 392 2012 sera construite à l'usine de Brampton, en Ontario.

### **La riche histoire du 392**

Le premier 392 HEMI fut lancé avec les nouvelles Chrysler et Imperial 1957. Il remplaça la version à 354 pouces cubes du premier HEMI lancé en 1951. Par rapport au 354, le 392 était complètement révisé et comportait de plus grandes soupapes et de plus grands orifices, un bloc et un vilebrequin plus robustes et des paliers moteur améliorés. C'est ainsi que le 392 HEMI, affectueusement surnommé « 92 », convenait parfaitement aux courses d'accélération.

Les amateurs de course s'efforcèrent rapidement d'améliorer les performances du plus récent HEMI en installant six ou huit carburateurs, de nouveaux arbres à cames et d'autres accessoires afin de mieux battre leurs rivaux.

Le légendaire pilote Don « Big Daddy » Garlits se servit d'un 392 dans son illustre dragster Swamp Rat I pour atteindre des vitesses record de plus de 180 mi/h au nitro et sans suralimentation. C'est aussi avec un 392 HEMI que Garlits réussit à atteindre 201,34 mi/h au volant de son Swamp Rat, à Atco (N.J.) en 1964, crevant officiellement le mur des 200 mi/h (320 km/h).

Mais les succès du 392 ne se limitèrent pas aux courses d'accélération. En effet, le 392 réussit à battre des records de vitesse pure sur le Lac Salé de Bonneville et en courses de bateaux. Les bateaux d'accélération se servaient du 392 de la même façon que les voitures d'accélération. C'est ainsi que Keith Black, préparateur bien connu de moteurs HEMI, était plus célèbre sur l'eau que sur terre jusqu'à ce qu'il s'associa à Tommy Greer et recruta Don « The Snake » Prudhomme pour dominer avec le 392 HEMI la catégorie Top Fuel en Californie au début des années 1960.

La production du 392 cessa après 1958 mais la réputation légendaire du moteur

persista. De nos jours, de nombreux collectionneurs préservent les voitures et les hot-rod historiques animés par un 392 et les présentent avec fierté dans les expositions de voitures de collection.

En 2007, Mopar – la marque pour le service après-vente, les pièces et le service à la clientèle de Chrysler Group LLC – a célébré le 50<sup>e</sup> anniversaire du 392 en dévoilant la version moderne prête à installer du 392 HEMI.

### **À propos de Chrysler Canada**

Fondé en 1925 sous le nom Chrysler Corporation, Chrysler Canada Inc. est basée à Windsor, Ontario, et célèbre ses 86 ans en 2011. Dans la gamme de produits de Chrysler Canada figurent certains des modèles les plus reconnus au monde, dont la Dodge Grand Caravan, le Jeep<sub>MD</sub> Wrangler, la Chrysler 300 et les camions Ram.

Chrysler Canada est une filiale en propriété exclusive de Chrysler Group LLC, l'un des principaux constructeurs automobiles au monde. Formé en 2009 dans le cadre d'une alliance stratégique mondiale avec Fiat, Chrysler Group LLC fabrique des véhicules et des produits de marque Chrysler, Jeep®, Dodge, Ram et Mopar® et Fiat. Bénéficiant des ressources, de la technologie et des réseaux de distribution mondiaux nécessaires à la commercialisation à l'échelle mondiale, l'alliance se fonde sur la culture d'innovation de Chrysler créée par Walter P. Chrysler en 1925 et sur la technologie complémentaire de Fiat, une entreprise dont les origines remontent à 1899. L'apport de FIAT porte sur la technologie, les plateformes et les groupes motopropulseurs de classe mondiale destinés aux petites voitures et aux intermédiaires, permettant ainsi à Chrysler Group d'élargir sa gamme de produits et d'inclure des véhicules écoénergétique.

-###-

Renseignements et nouvelles au sujet de Chrysler : [//www.media.chrysler.com](http://www.media.chrysler.com).