

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Ram Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500 2015

## APERÇU

### **Chrysler Canada : Porte-étendards commerciaux de Ram – Les châssis-cabines 2015 offrent les meilleures compétences de la catégorie et des caractéristiques exclusives adaptées aux acheteurs commerciaux**

- **Les modèles châssis-cabines Ram ajoutent des options offertes en exclusivité dans la catégorie, qui plairont aux acheteurs commerciaux**
  - Les sièges en vinyle de calibre commercial de Ram ajoutent une durabilité robuste
  - Le V8 HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 litres offre désormais des réglages de vitesse maximale
  - Les capteurs de recul Park-Sense<sup>MD</sup> peuvent être installés par des carrossiers
  - L'option d'ajouter des clés supplémentaires est pratique et permet de gagner du temps pour les parcs comptant plusieurs conducteurs
- **Le châssis-cabine Ram 2015 dépasse la concurrence avec la capacité de remorquage et le poids nominal brut combiné (PNBC) en tête de la catégorie et un faible coût d'exploitation total**
  - Poids maximal de la remorque du 4500 de 11 181 kg (24 650 lb) et PNBC allant jusqu'à 14 742 kg (32 500 lb)
  - Poids maximal de la remorque du 5500 de 13 426 kg (29 600 lb) et PNBC allant jusqu'à 17 010 kg (37 500 lb)
- **Propulsé par un V8 de 6,4 litres, le Ram est le camion le plus robuste avec une puissance de 370 chevaux (ch) à 4 600 tr/min et 429 lb-pi de couple à 4 000 tr/min (410 ch à 5 600 tr/min pour un PNBV de moins de 4 536 kg) avec une distribution variable des soupapes (VVT) et la condamnation des cylindres éconergétique livrable**
  - Un nouvel ensemble de charge utile maximale livrable en option offre un nouveau convertisseur de couple pour la transmission automatique Aisin AS66RC, augmentant ainsi le PNBV pour les châssis-cabines équipés du moteur HEMI de 6,4 litres

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

- **La puissance légendaire du moteur turbo diesel Cummins<sup>MD</sup> de 6,7 litres avec une transmission automatique ou manuelle six vitesses et jusqu'à 325 ch à 2 400 tr/min et un couple de 750 lb-pi à 1 500 tr/min**
  - **Transmission automatique six vitesses Aisin AS69RC et transmission manuelle six vitesses exclusive qui gèrent le puissant moteur diesel**
- **Moteur à essence exclusif, prise de force du côté droit ou gauche (PDF) avec transmission Aisin AS66RC**
- **Le V8 HEMI de 5,7 litres développe 383 ch et un couple de 400 lb-pi, en plus d'être doté d'une distribution variable des soupapes (VVT) pour une performance et un rendement supérieurs (châssis-cabine Ram 3500)**
- **Des caractéristiques novatrices, combinées à une excellence technique, rendent le carrossage facile et plus abordable**
- **Périodicité recommandée des vidanges d'huile de 24 000 km, la plus longue de la catégorie, pour le moteur Cummins diesel**
- **Garantie limitée insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel de 5 ans/160 000 km**

Les camions châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 sont l'apogée en matière de compétence. Conçus pour le travail quotidien extrême, les châssis-cabines Ram sont le résultat à la fois d'environnements exigeants et d'apport direct des clients.

La gamme de camions Ram se concentre sur la compétence extrême et un faible coût d'exploitation total, soit les deux principales sources de préoccupation des propriétaires d'entreprise. Les camions châssis-cabines Ram offrent la technologie d'infodivertissement la plus récente et des solutions de carrossage exclusives qui donnent au châssis-cabine un avantage concurrentiel. La gamme de camions châssis-cabines va plus loin pour offrir une garantie limitée insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel de 5 ans/160 000 km.

« Les châssis-cabines sont le fondement même des camions conçus pour le travail des marques Ram Commercial, » a déclaré Reid Bigland, président et chef de la direction de la marque Camion Ram, Chrysler Group LLC. « Les camions châssis-cabines Ram sont des bêtes de travail. Ils offrent le PNBC le plus élevé de la catégorie (37 500 lb), la capacité de remorquage la plus élevée de la catégorie (29 600 lb), le châssis le plus robuste de la catégorie et la contenance en carburant la plus élevée de la catégorie. »



# RAM

## Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500

APERÇU

Les capacités en tête de la catégorie du châssis-cabine 2015 :

- Poids nominal brut combiné (PNBC) le plus élevé de la catégorie
- Capacité de remorquage la plus élevée de la catégorie (4500 et 5500)
- Poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) avant le plus élevé de la catégorie pour le 4500 et 5500
- Acier du châssis arrière le plus robuste dans la catégorie : 50 000 lb/po<sup>2</sup>
- Meilleur diamètre de braquage « butée à butée » de la catégorie pour les 3500, 4500 et 5500 à cabine d'équipe

Des caractéristiques offertes en exclusivité dans l'industrie :

- Un module d'interface entre les systèmes de bord qui permet aux modules du marché secondaire de communiquer entre eux et les divers modules de commande du châssis-cabine
- Système électronique d'antidérapage (ESC) sur tous les modèles
- Deux réservoirs de carburant offrant la plus grande contenance dans la catégorie de 280 litres (réservoir de 197 litres et réservoir de 83 litres)
- Périodicité recommandée des vidanges d'huile de 24 000 km, la plus longue de la catégorie, pour le moteur Cummins<sup>MD</sup> diesel
- Les plus grands freins de la catégorie
- Systèmes d'alternateurs doubles au sommet de la catégorie offrant jusqu'à 440 ampères
- Caméra de recul exclusive et capteurs de stationnement pouvant être installés par des carrossiers
- Garantie insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel de 5 ans/160 000 km

Les ingénieurs de châssis-cabines Ram conçoivent des camions à carrosser et développent des caractéristiques uniques pour faciliter l'installation de systèmes et de carrosseries multiples sans interférence ou relocalisation de pièces difficiles, incluant :

- Des longueurs de cadre cabine-essieu conformes aux normes de l'industrie de 1 524 mm (60 pouces), 2 133 mm (84 pouces), 2 743 mm (108 pouces) et 3 048 mm (120 pouces)
- Aucune pièce ni conduite au-dessus des longerons arrière
- Flexibles et câbles à travers le châssis
- Orifice de remplissage de liquide d'échappement diesel (LÉD) adéquatement localisé à l'arrière de la cabine du côté du conducteur pour assurer un accès facile aux stations-service

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

## NOUVEAUTÉS 2015

Les camions châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 ajoutent d'autres nouvelles caractéristiques à la gamme de camions commerciaux de classe 3, 4 et 5 déjà en tête de la catégorie.

À l'intérieur, les sièges en vinyle de « calibre commercial » livrables en option présentent une durabilité extrême pour les cycles de service impliquant beaucoup d'entrées et de sorties du véhicule. La durabilité est une condition importante pour les clients commerciaux, et la caisse plus haute des camions châssis-cabines peut provoquer une usure accrue sur le côté des sièges alors que les occupants entrent et sortent du véhicule plusieurs fois pendant leur journée de travail. Cette nouvelle option ST, également livrable sur les camions Heavy Duty, est exclusive aux camions Ram et est même accompagnée de sa propre étiquette « Ram Work Grade ».

Une autre nouveauté en 2015, les camions châssis-cabines Ram équipés du moteur HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 litres peuvent être configurés en fonction des réglages de vitesse maximale. Les limites de 96 km/h (60 mi/h), 100 km/h (65 mi/h), 110 km/h (70 mi/h), et 120 km/h (77 mi/h) ne sont pas offertes par les camions châssis-cabines à essence de la concurrence. Les réglages de vitesse maximale sont une option intéressante pour les acheteurs commerciaux, offrant un rendement énergétique et une sécurité accrus. Les camions châssis-cabines équipés du moteur turbo diesel Cummins<sup>MD</sup> offrent cette option depuis 2012.

Pour 2015, les camions châssis-cabines Ram peuvent être commandés avec un ensemble Park-Sense<sup>MD</sup> en option qui peut être installé par un carrossier. Cette caractéristique exclusive contribue à la sécurité du véhicule et vient compléter l'offre de la caméra de recul.

Une clé supplémentaire peut être bien pratique. Lorsque plusieurs utilisateurs sont appelés à conduire le même camion au cours de la semaine de travail, elle peut vous faire gagner beaucoup de temps. Les camions châssis-cabines Ram peuvent désormais être commandés avec deux clés supplémentaires (pour un total de quatre) afin d'offrir une solution économique aux petites entreprises comptant plusieurs conducteurs.

De nombreux modèles de châssis-cabines Ram 4500 et 5500 verront leur poids nominal brut de véhicule augmenter en 2015. Un nouvel ensemble de charge utile maximale sera offert sur les modèles Ram 5500 équipés du moteur HEMI 6,4 litres, avec un nouveau convertisseur de couple sur la transmission automatique Aisin AS66RC à vocation commerciale. L'option de l'ensemble de charge utile maximale fait passer le PNBV à 8 845 kg (19 500 lb) sur les modèles avec des longueurs cabine-essieu de 2 133 mm (84 po), 2 743 mm (108 po) et 3 048 mm (120 po) et de 8 618 kg (19 000 lb) sur les longueurs de 1 524 mm (60 po). Le poids nominal brut combiné passera à 26 000 livres. Les

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

camions équipés de l'ensemble de charge utile maximale seront équipés d'un rapport de pont arrière de 4,88 à 1.

Ils verront également leur poids nominal brut de série augmenter sur tous les camions châssis-cabines Ram 4500 et 5500 avec une longueur cabine-essieu de 1 524 mm (60 po). Le PNBV des modèles 4500 propulsés par un moteur à essence et diesel augmentera de 227 kg (500 lb) et passera à 7 484 kg (16 500 lb). Le PNBV des modèles 5500 avec un moteur à essence augmentera de 454 kg (1 000 lb) et passera à 8 618 kg (19 000 lb) alors que celui des modèles avec un moteur diesel augmentera de 113 kg (250 lb) et passera à 8 618 kg (19 000 lb).

## INGÉNIERIE

Les modèles châssis-cabines Ram 3500 sont dotés d'une suspension avant à trois bras qui offre une meilleure compétence pour transporter des charges et la capacité de remorquage la plus élevée de la catégorie.

Les châssis-cabines Ram 4500 et 5500 ont une cote de poids nominal brut sur l'essieu avant (PNBE) de 3 175 kg (7 000 lb) pour les modèles équipés d'un moteur de 6,4 litres à essence et d'un PNBE de 3 288 kg (7 250 lb) sur les modèles avec moteur turbo diesel Cummins de 6,7 litres.

Le poids nominal brut du véhicule (PNBV) pour les modèles Ram 3500 équipés de roues arrière simples varie de 4 763 kg (10 500 lb) à 5 443 kg (12 000 lb).

Pour répondre à la capacité de remorquage la plus élevée de la catégorie et à la compétence de PNBV insurpassée du châssis-cabine Ram, des ressorts de suspension avant robustes peuvent prendre des charges plus lourdes tout en maintenant la hauteur de caisse avant et en améliorant la rigidité de roulis globale. Une meilleure rigidité au roulis, soit moins d'inclinaison en virage, est une caractéristique importante pour les véhicules plus hauts et surtout les camions transportant des charges utiles lourdes. Une suspension avant évoluée à cinq bras sur les camions châssis-cabines Ram 4500 et 5500 de classe 4 et 5 assure une excellente maniabilité et un comportement routier remarquable pour un PNBV plus élevé et pour une utilisation avec des charges avant plus lourdes, incluant les chasse-neiges. La suspension arrière à ressorts à lames Hotchkiss offre un angle de rampe minimal de zéro degré avec une charge maximale et il maintient les objectifs de confort et de tenue de route.

Avec les modifications à l'esprit, les châssis-cabines Ram 2014 sont munis de nouveaux châssis en acier haute résistance de 50 000 lb/po<sup>2</sup> avec huit traverses distinctes. La conception des cadres pour le carrossage crée un avantage concurrentiel, améliore la durabilité et réduit les coûts de garantie des modifications non approuvées. Les châssis-cabines Ram ne possèdent pas de composants ni de conduites au-dessus des longerons arrière. Par exemple, le LÉD est situé sous la cabine, loin des

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

zones carrossables. Cette caractéristique réduit le besoin de modifier ou de déplacer des pièces, comme cela est parfois requis sur les camions de la concurrence. Les longerons arrière monopièce profilés en C et les flexibles et les câbles à travers le châssis permettent d'offrir une surface plate pour monter plus facilement des carrosseries spéciales et des accessoires.

### **Direction**

La barre de direction est positionnée sur la barre de centrage pour réduire le roulis de survirage et pour améliorer le comportement routier à des vitesses supérieures sur la route. De plus, la barre de direction est fixée directement sur le pivot de fusée, offrant une efficacité améliorée pour les interventions du conducteur. L'angle de chasse et la voie sont conçus pour un couple offrant un meilleur parallélisme de roues, ce qui améliore le retour au centre du volant. Un centrage du joint à rotule et une méthode d'étanchéité améliorent le parallélisme et l'entretien pour un coût total d'exploitation plus faible. Cette conception offre donc une sensation améliorée et un centrage plus précis, même avec les capacités de remorquage et de charge utile impressionnantes du véhicule.

### **Carrosserie**

Le châssis-cabine Ram 2015 est doté de supports de moteur, de transmission et de carrosserie qui permettent de réduire grandement les bruits, vibrations et secousses.

Les camions commerciaux châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 sont livrables avec une solution facilitant le travail des carrossiers pour les clients qui veulent retirer le panneau arrière sur les camions à cabine simple. Parce la conception a été créée et approuvée par les ingénieurs de camions commerciaux Ram, le modèle tronqué conserve l'intégrité structurelle du camion.

### **Systèmes électriques**

Parce que le châssis-cabine Ram continue d'offrir plus de systèmes, il a besoin d'une technologie qui permet de communiquer plus d'information électronique du camion. Le nouveau système Powernet permet aux réseaux de données à haute et basse vitesse d'être équipés de jusqu'à 40 modules individuels, tous conçus pour améliorer la performance du véhicule et améliorer le confort et la sécurité du conducteur et des passagers.

La majorité de clients de camions commerciaux a besoin de se relier au système électrique et certains clients de parcs ont besoin d'un accès à l'information du véhicule. Un module d'interface entre les systèmes de bord en tête de la catégorie permet aux modules du marché secondaire de communiquer entre eux et les divers modules de commande du châssis-cabine. Le module exclusif à la catégorie agit comme passerelle sécuritaire entre les systèmes électriques du véhicule et l'architecture de bus de données pour permettre une connectivité sécuritaire et conviviale qui peut être utilisée avec le carrossage.

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Un système de deux alternateurs de 220 ampères en option (total de 440 ampères) sur les châssis-cabines Ram diesel offre une capacité électrique au sommet de la catégorie pour des charges électriques plus élevées requises par certains camions carrossés, comme pour l'éclairage d'urgence et les pompes d'embrayage électriques. Le moteur à essence de 6,4 litres offre une option à deux alternateurs, jumelant une unité de 220 ampères avec une unité de 160 ampères, pour un total de 380 ampères.

### **Coût d'exploitation total et garantie limitée insurpassée sur le groupe motopropulseur - 5 ans/160 000 km**

Le coût d'exploitation est une grande considération pour les propriétaires qui utilisent leurs camions pour le travail. Le châssis-cabine Ram 2015 est doté de caractéristiques en tête de la catégorie :

- Cycle d'entretien prolongé (périodicité recommandée de vidange d'huile allant jusqu'à 24 000 km)
- Durée de vie des freins avec frein sur échappement évolué
- Intégration de la possibilité de carrosser

Le châssis-cabine Ram 2015 est accompagné d'une garantie limitée insurpassée de cinq ans/160 000 km sur le groupe motopropulseur. La garantie limitée sur le groupe motopropulseur couvre le coût des pièces et de la main-d'œuvre nécessaires pour réparer une pièce du groupe motopropulseur couvert : moteur, transmission et systèmes d'entraînement. La couverture comprend aussi un remorquage gratuit au concessionnaire Camion Ram le plus près, au besoin. La garantie est transférable, ce qui permet aux clients qui vendent leur camion pendant la période de garantie de transférer la couverture au nouveau propriétaire. La garantie limitée de base de trois ans/60 000 kilomètres offre une couverture pare-chocs à pare-chocs pour le châssis-cabine Ram allant de la carrosserie au système électrique.

### **GROUPE MOTOPROPULSEUR**

Les châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 2015 sont livrés de série avec le moteur à essence V8 HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 L. La version du moteur HEMI de 6,4 litres pour le châssis-cabine est techniquement semblable, mais est conçue pour un cycle de service différent lorsqu'on le compare à la version offerte dans le Ram 2500 et 3500.

Les chiffres racontent clairement l'histoire du moteur à 16 soupapes développant une puissance allant jusqu'à 410 chevaux à 5 600 tr/min (370 ch à 4 600 tr/min avec Aisin dans les 4500/5500) et un couple de pointe de 429 lb-pi à 4 000 tr/min.



# RAM

## Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500

APERÇU

Le V8 HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 litres offre un nombre de caractéristiques importantes pour les segments des camions robustes, lourds et moyens, incluant l'option à deux alternateurs et la minuterie d'arrêt de ralenti programmable. De plus, le moteur permet une condamnation de cylindres éconergétique qui fonctionne sous des conditions normales et en mode prise de force pour améliorer le rendement énergétique.

Le moteur HEMI de 6,4 litres est livrable avec la transmission automatique six vitesses 66RFE ou la transmission automatique six vitesses AS66RC, avec possibilité de prise de force du côté gauche ou du côté droit du moteur à essence, exclusive au segment.

Le châssis-cabine 3500 est aussi livrable avec le moteur V8 HEMI légendaire à essence de 5,7 L. Le moteur développe une puissance de 383 chevaux à 5 600 tr/min et génère un couple de pointe de 400 lb-pi à 4 000 tr/min. Couplé à la transmission automatique six vitesses 66RFE, le moteur HEMI offre un meilleur rendement énergétique et une puissance supérieure, grâce à la distribution variable des soupapes. Les raffinements et les autres technologies appliquées fournissent des gains de puissance et de rendement énergétique au moteur HEMI de la toute dernière génération, lui permettant de faire concurrence aux autres V8 multisoupapes.

Contrairement à la concurrence, le Ram offre deux différents moteurs basés sur le Cummins de 6,7 L afin de dominer la catégorie des diesels. La première version développe 320 chevaux à 2 800 tr/min et 650 lb-pi de couple à 1 400 tr/min. Ce moteur est jumelé à la transmission manuelle six vitesses de Ram, exclusive dans la catégorie, qui comprend un embrayage compensateur d'usure pour des performances soutenues et un socle à deux articulations adapté aux changements de vitesse plus compacts. Le deuxième moteur diesel haut rendement développe une puissance de 325 chevaux à 2 400 tr/min et génère le couple le plus élevé de la catégorie avec 750 lb-pi à 1 600 tr/min. Le moteur est jumelé à la transmission automatique six vitesses Aisin (AS69RC).

La transmission AS69RC offre des éléments robustes et contribue à un passage de vitesse souple, une meilleure consommation et un meilleur agrément de conduite lorsqu'on la compare à la concurrence. La transmission est conçue pour une puissance du moteur élevée et offre une option de prise de force du côté gauche et droit, et permet aussi une configuration de prise de force à arbre divisé (diesel). Les autopompes à incendie, les bennes, les nacelles élévatrices, les grues ou les compresseurs/génératrices embarqués sont des carrossages basés sur la prise de force conventionnelle.

Les camions châssis-cabines Ram 3500 4x4 sont équipés d'une désactivation de l'essieu avant pour un meilleur rendement éconergétique.

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Tous les châssis-cabines Ram diesel profitent d'un système de refroidissement évolué. Un ventilateur à haut rendement, un radiateur surdimensionné, deux radiateurs de transmission et un radiateur d'air de suralimentation offrent une capacité impressionnante pour repousser la chaleur afin de s'adapter avec le PNBC en tête de la catégorie. Des températures de fonctionnement inférieures permettent d'offrir une performance, une durabilité et un faible coût d'exploitation insurpassés.

Le PNBC le plus élevé de la catégorie a également permis de créer un système d'admission d'air dynamique Ram exclusif dans l'industrie activé par les données de surveillance captées par le module de commande du moteur. Lorsque le système d'admission exclusif détecte une chaleur extrême, il tire l'air plus frais de l'avant du véhicule, une fonction qui s'active aussi en haute altitude pour une meilleure réponse du papillon dans des environnements où il y a moins d'oxygène. Lorsque les conditions sont humides à cause de la neige, de la glace ou d'un passage à gué, le système tire l'air par une entrée sous le capot, loin de l'amas de neige ou de l'infiltration d'eau.

L'option du réservoir de carburant double combine des réservoirs de 197 litres et de 83 litres pour un total de 280 litres d'autonomie de carburant embarqué intégré et prolongé pour un faible coût d'exploitation. Un réservoir central de 83 litres est aussi offert en option pour les châssis-cabines alimentés à l'essence.

### **Efficacité des dispositifs antipollution**

Les moteurs Cummins utilisent un grand refroidisseur de recirculation des gaz d'échappement qui complète la réduction catalytique sélective et permet la périodicité recommandée de vidange d'huile la plus longue de la catégorie allant jusqu'à 24 000 kilomètres. L'huile dure plus longtemps grâce à une réduction de la production de suie et à la diminution de l'excès de carburant de l'huile.

Au besoin, du liquide d'échappement diesel est injecté dans l'échappement pour réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx) qui sortent du tuyau arrière. Contrairement à la concurrence, le châssis-cabine Ram maintient une puissance complète lorsque le niveau de liquide est bas. Le système LÉD de pointe intégré au châssis-cabine Ram fournit un réchauffeur électrique dans le réservoir de LÉD pour assurer que le liquide est disponible à l'état liquide, peu importe le climat. Le système est donc moins complexe pour une durabilité améliorée. Des modèles de la concurrence ont utilisé un réseau de conduites de refroidissement/chauffage assurant une circulation de glycol. L'orifice de remplissage de LÉD est ingénieusement situé à l'arrière de la cabine, du côté du conducteur, et loin des zones carrossables, une configuration qui donne un accès facile aux stations-service lorsqu'on la compare avec la concurrence.

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Jumelée à une amélioration de l'économie de carburant, grâce en partie au système d'injection à rampe commune haute pression, la réduction catalytique sélective offre une réduction nette des coûts d'exploitation du châssis-cabine Ram.

Les moteurs Cummins équipés de la réduction catalytique sélective fonctionnent aussi de façon plus propre en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et en gérant mieux la production de suie que la technologie du piège à NOx.

## CONCEPTION

### Extérieur

Les camions châssis-cabines Ram sont livrables en modèles ST, SLT et Laramie. Trois modèles de calandre sont livrables avec les châssis-cabines Ram 2015 et des phares projecteurs de catégorie supérieure bifonctionnels à halogène ainsi que des feux de position/clignotants et latéraux à DÉL. Les logements de phares à DÉL sont conçus avec des pièces fonctionnelles attrayantes et durables par rapport aux ampoules incandescentes.

Les modèles à roues arrière simples du châssis-cabine Ram 3500 offrent trois types de roues de 18 pouces : acier (ST), acier chromé (de série sur SLT, en option sur ST) et aluminium poli (de série sur Laramie, en option sur ST et SLT).

Une caméra de recul exclusive est livrable et livrée avec câblage de l'usine et support multiusage pour faciliter l'installation au carrossier. La caméra offre une vue de l'arrière avec des images dynamiques en haute définition dans l'affichage radio livrable de 5 pouces et 8,4 pouces ou l'affichage de 1,7 pouce x 3 pouces dans le rétroviseur. Une nouveauté en 2015, l'option des capteurs de recul Park-Sense ajoute une caractéristique de sécurité pouvant être installée par un carrossier, en plus de la caméra.

Les emblèmes de portes extérieures et d'ailes sont en format de style portrait qui permet aux clients d'utiliser l'espace sur les portes pour présenter leurs emblèmes et images commerciales.

Les châssis-cabines Ram sont offerts en 12 couleurs différentes, y compris : noir, couche nacrée bleu victoire, argent éclatant métallisé, blanc éclatant, couche nacrée cristal rouge cerise intense, rouge flamboyant, cristal granit métallisé, acier intense métallisé, couche nacrée prairie, couche nacrée bleu pur et couche nacrée brun western. La couleur couche nacrée vert Forêt-Noir est une nouveauté en 2015.

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Les modèles châssis-cabines Ram sont également livrables en 18 options additionnelles de peinture pour usages spéciaux, incluant bleu nuit, marron clair Case Construction, rouge Case IH, jaune New Holland Construction, bleu New Holland Agriculture et jaune autobus scolaire.

### Intérieur

Pour les modèles à quatre portes, les occupants du siège arrière profitent du même aménagement de qualité et la même finition que le conducteur. Avec une priorité sur les points de contact, des matériaux de catégorie supérieure durables se trouvent sur les quatre portes.

Le châssis-cabine Ram 2015 offre un système Uconnect<sup>MD</sup> de 8,4 pouces de nouvelle génération livrable. Le bloc de commande central comprend les mêmes matériaux que l'on retrouve partout ailleurs à l'intérieur. Pour compléter les modèles châssis-cabines, l'équipe de conception intérieure a conçu des thèmes individualisés avec des couleurs et des matériaux différents.

Les commandes du système de chauffage, ventilation et climatisation (CVC) offrent une simple fonction, satisfaisant aux normes d'interface homme-machine les plus élevées. Le système CVC comprend une architecture redondante qui permet à l'opérateur d'utiliser soit les commandes de l'écran tactile de 8,4 pouces, soit les commandes manuelles pour régler la température du camion. Sous les commandes de CVC, on retrouve un bloc de commande avec commandes faciles à utiliser pour plusieurs fonctions selon les modèles et les options du véhicule. La rangée supérieure est pour les commodités, dont le frein sur échappement, le remorquage et le système électronique d'antidérapage (ESC). Cinq interrupteurs auxiliaires montés sur le tableau de bord se trouvent de série dans tous les modèles châssis-cabines. Le cinquième interrupteur devient un interrupteur de prise de force lorsque le camion en est équipé. La rangée inférieure vient de série en tant que rangée auxiliaire pour les cinq endroits avec une option de prise de force, lorsque le camion en est équipé. Adjacent à la rangée d'interrupteurs se trouve une commande de frein de remorque intégrée réglable bien en vue permettant au conducteur d'ajouter ou de réduire la fonction de frein de remorque à la volée. Le bloc de commande central comprend une prise de 115 volts et deux prises de 12 volts sur chaque côté, avec un port USB alimenté optionnel sur le côté du conducteur.

Tous les camions châssis-cabines Ram continuent d'utiliser un levier de vitesse à colonne pour la transmission automatique. Le sélecteur électronique de vitesse se trouve sur la colonne. Les modèles diesel offrent une transmission manuelle six vitesses exclusive, la seule transmission manuelle offerte dans le segment. Sur tous les modèles, la boîte de transfert comprend une gamme complète avec sélecteur électronique rotatif pour commander les positions « 4RM auto », « 4RM verrouillé », « 4RM au rapport inférieur », « 2RM » et « point mort ».

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

L'écran du centre d'information électronique de 3,5 pouces est une caractéristique de série. L'écran de 7 pouces personnalisable au groupe d'instruments est livrable sur les modèles SLT et Laramie. L'écran de 7 pouces au groupe d'instruments offre une fonction de configuration complètement personnalisable, ce qui permet au propriétaire de surveiller plusieurs systèmes, de la température de la transmission à la navigation.

En 2015, les modèles SLT (avec ensemble de luxe) et Laramie de châssis-cabines Ram reçoivent un nouvel écran d'accueil au groupe d'instruments avec des graphiques numériques de haute qualité, spécifiques aux modèles.

Les camions châssis-cabines avec sièges baquets offrent une capacité de rangement supplémentaire dans la console centrale. Il est possible d'obtenir une capacité de six passagers avec une configuration à banquette 40-20-40. Les consoles centrales pour les configurations à sièges baquets et à banquette 40-20-40 gardent l'efficacité de rangement à l'esprit. La console des sièges baquets utilise l'espace supplémentaire comme rangement supplémentaire. La banquette comprend trois porte-gobelets intégrés dans le couvercle de console qui est dotée d'une garniture de caoutchouc lavable permettant le rangement de la plupart des tasses ainsi que d'autres articles personnels. La console centrale repliable et la base du siège central avant révèlent un grand bac de rangement qui contient un lecteur CD en option. Les deux versions de la console offrent deux étages de rangement et sont livrables avec port multimédia USB, lecteur de carte SD et prise auxiliaire à l'étage supérieur. De plus, le port d'alimentation USB de 2,5 ampères et la prise de 12 volts sont livrables pour pouvoir recharger les appareils.

## **UCONNECT**

Les systèmes Uconnect sont offerts pour permettre aux clients Ram de profiter d'une gamme de caractéristiques et d'options de connectivité. Les systèmes Uconnect 8.4A et 8.4AN livrables offrent aux propriétaires de camion Ram un écran tactile à haute résolution et une fonction GPS livrable.

Le système de communications mains libres livrable avec Bluetooth<sup>MD</sup> permet aux conducteurs de commander leur téléphone mobile, leur musique et leur système de navigation tout en restant concentrés sur la conduite. Le carnet d'adresses d'un téléphone compatible est automatiquement téléchargé, synchronisant autant que 1 000 entrées de carnet d'adresses qui peuvent ensuite être sélectionnées simplement en disant le nom d'un contact. La fonction permet aussi aux conducteurs de changer de modes radio, de syntoniser la radio AM/FM et les postes radio SiriusXM.

Uconnect est compatible avec les téléphones cellulaires Bluetooth dotés du profil de téléchargement de message (MAP) pour recevoir des messages textes. Cette reconnaissance vocale utilise la connectivité intégrée pour accéder à la reconnaissance vocale basée sur la technologie de l'infonuagique et permet

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

la messagerie texte évoluée qui convertit les mots parlés en messages textes mot pour mot. La communication est limitée seulement par le vocabulaire de l'utilisateur.

## SÉCURITÉ

Les camions châssis-cabines Ram offrent plus de 45 caractéristiques de sécurité actives et passives, incluant les sacs gonflables avant de série avec dispositif amélioré de réaction au déploiement, des protège-genoux gonflables, des tendeurs de ceintures de sécurité, le système BeltAlert et système de caméra de recul ParkView<sup>MD</sup>.

L'affichage de la pression des pneus sélectif exclusif au segment est de série pour les modèles 3500 à roues arrière jumelées et simples.

Les modèles châssis-cabines Ram 2015 comprennent le système électronique d'antidérapage, une exclusivité sur les châssis-cabines de classe 3, 4 et 5 ayant un PNBV supérieur à 4 536 kg (10 000 lb). Le système électronique d'antidérapage offre plusieurs technologies, dont l'antipatinage toutes vitesses, un dispositif antilouvoiment, une assistance au départ en pente et des freins antiblocage.

Le châssis-cabine Ram 2015 offre aussi la technologie d'entrée et démarrage sans clé qui permet de déverrouiller les portes et démarrer le véhicule sans avoir à toucher au porte-clés. Une option de démarrage à distance permet au conducteur de démarrer le camion d'une distance allant jusqu'à 91 mètres (300 pieds). Les commandes de porte, l'éclairage d'accueil, l'antidémarrreur et le bouton d'alarme sont des caractéristiques de série avec le système d'entrée et démarrage sans clé. Des essuie-glaces avec détecteur de pluie et des phares SmartBeam sont également offerts, et viennent s'ajouter à la longue liste des caractéristiques.

## FABRICATION

La production des châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 2015 est prévue pour commencer au troisième trimestre de 2014 à l'usine de montage de camions de Saltillo à Coahuila, au Mexique.

## À propos de la marque Camion Ram

Depuis son inauguration à titre de marque distincte, Camion Ram continue d'affirmer son identité et de définir sa clientèle. Avec la création de la marque Camion Ram, il est à présent possible de se concentrer sur l'utilisation précise que font les clients typiques de leurs camions et sur les caractéristiques qu'ils apprécient. Que ce soit la famille qui utilise son camion demi-tonne au quotidien, les gens de métier qui exploitent un robuste Ram Heavy Duty ou encore un entrepreneur qui compte sur ses véhicules commerciaux, la marque Ram sait répondre aux besoins du marché du camion.

**RAM****Châssis-cabine 3500, 4500 et 5500**

APERÇU

Camion Ram présente la gamme la plus innovatrice sur le marché des gros camions et confirme sa position émergente de leader du secteur des gros camions en investissant des sommes considérables dans le développement de nouveaux modèles aux allures séduisantes, aux intérieurs raffinés, aux moteurs durables et aux caractéristiques qui rehaussent encore plus leur compétence. Les acheteurs de camions demi-tonne ou commerciaux ont de nombreux besoins et exigent des camions très compétents. Les camions Ram forment un ensemble complet.

### **À propos de Chrysler Canada**

Fondée en 1925 sous le nom de Chrysler Corporation, Chrysler Canada Inc. est établie à Windsor, en Ontario, et célèbre son 89<sup>e</sup> anniversaire en 2014. Chrysler Canada est une filiale en propriété exclusive de Chrysler Group LLC, un leader mondial de l'industrie automobile. Chrysler Canada possède environ 440 concessionnaires et fait la mise en marché des véhicules et des produits Chrysler, Jeep<sup>MD</sup>, Dodge, Ram, Fiat et Mopar. En plus de ses usines de montage qui produisent la Chrysler Town & Country, la Dodge Grand Caravan, le fourgon utilitaire Ram (Windsor), la Chrysler 300, la Dodge Charger et la Dodge Challenger (Brampton), Chrysler Canada exploite une usine de pièces d'aluminium à Etobicoke, un centre de recherche et développement à Windsor ainsi que des bureaux de vente et des centres de distribution de pièces partout au pays.

