



## Ram Châssis-cabine 3500, 4500 & 5500 2016

### APERÇU

#### **FCA Canada : Les nouvelles fonctionnalités adaptées à une utilisation commerciale procurent à la gamme de châssis-cabines Ram 2016 une capacité exceptionnelle**

- **Les modèles châssis-cabines Ram ajoutent une foule de nouvelles caractéristiques livrables qui plairont aux acheteurs commerciaux :**
  - **Option de réservoir de carburant double de 280 litres qui s'étend à toutes les longueurs de cadre, offrant une impressionnante contenance de carburant et une autonomie remarquable.**
  - **Système d'aide au stationnement avant et arrière Park-Sense<sup>MD</sup>.**
  - **Consoles centrales plus grandes et redessinées sur tous les niveaux de finition.**
- **Le châssis-cabine Ram 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 Ram 4500 de 11 181 kg (24 650 lb) et PNBC pouvant atteindre 14 742 kg (32 500 lb).**
  - **Poids maximal de la remorque du Ram 5500 de 13 426 kg (29 600 lb) et PNBC pouvant atteindre 17 010 kg (37 500 lb).**
- **Châssis-cabines Ram 4500 et 5500 livrables avec groupes motopropulseurs à essence ou diesel :**
  - **Le moteur V8 HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 L – de série – propulse les camions Ram les plus robustes avec 370 chevaux (ch) à 4 600 tr/min (410 ch à 5 600 tr/min avec un PNBV de moins de 4 536 kg [10 000 lb]) et 429 lb-pi de couple à 4 000 tr/min, avec distribution variable des soupapes (VVT) et la technologie écoénergétique avec condamnation des cylindres.**
  - **Le moteur turbo diesel Cummins de 6,7 L livrable avec option de haut rendement développe une puissance de 325 ch à 2 400 tr/min et un couple de 750 lb-pi à 1 500 tr/min.**
- **Transmission automatique à 6 vitesses AISIN AS69RC et transmission manuelle à 6 vitesses exclusive qui gèrent le puissant moteur diesel.**



- **Moteur à essence exclusif, prise de force (PDF) du côté droit ou gauche avec transmission AISIN AS66RC.**
- **Garantie insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel de cinq ans/160 000 km avec le moteur turbo diesel Cummins de 6,7 L.**
- **Nouvelles couleurs : rouge perle, couche nacrée brun luxueux et blanc perle.**

Les camions châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 représentent le summum de la marque en matière de capacité. Conçus pour le travail quotidien extrême, les châssis-cabines Ram ont été construits – selon les recommandations des clients – pour un cycle d'utilisation ininterrompu.

La gamme des camions Ram les plus robustes concentre ses efforts pour fournir la meilleure capacité de la catégorie et un faible coût total d'exploitation. C'est d'ailleurs principal motif d'achat parmi les propriétaires d'entreprise.

Les données parlent d'elles-mêmes : meilleur poids nominal brut combiné (PNBC) de sa catégorie (17 010 kg [37 500 lb]); meilleure capacité de remorquage de sa catégorie (13 426 kg [29 600 lb]); meilleure force de châssis fournie par un acier de 50 000 lb/psi.

Toutes les configurations des châssis-cabine peuvent être commandées avec une stupéfiante capacité de réservoir de carburant – 280 litres – qui fournit une impressionnante contenance de carburant et une autonomie remarquable. Plus de carburant disponible signifie plus de temps de fonctionnement (jusqu'à 1 600 km [1 000 milles] de fonctionnement supplémentaire sur certains modèles) et meilleur coût total d'exploitation.

Les camions châssis-cabines Ram 2016 peuvent être commandés avec un système d'aide au stationnement arrière ParkSense<sup>MD</sup> qui comprend maintenant un nouveau système d'aide au stationnement avant. Cette caractéristique exclusive contribue à la sécurité du véhicule et vient compléter l'offre de la caméra de recul. Elle améliore le coût total d'exploitation et réduit les dommages éventuels en signalant de manière audible au conducteur l'imminence d'un contact en sens inverse.

Voici les capacités du châssis-cabine 2016 qui sont en tête de la catégorie :

- Meilleur poids nominal brut combiné (PNBC) de sa catégorie (jusqu'à 17 101 kg [29 600 lb]).
- Capacité de remorquage la plus élevée de la catégorie, jusqu'à 13 427 kg (29 600 lb).
- Poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) avant le plus élevé de la catégorie pour le 4500 et le 5500 (jusqu'à 3 289 kg (7 250 lb)).
- Acier du châssis arrière le plus robuste dans la catégorie : 50 000 lb/psi.



Des caractéristiques offertes en exclusivité dans l'industrie :

- Un module d'interface entre les systèmes de bord en tête de la catégorie permet la communication entre les modules de marché secondaire et entre 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 (62 gallons impériaux – 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 diesel Cummins.
- Les plus grands freins de la catégorie.
- Systèmes d'alternateurs doubles, les meilleurs de la catégorie offrant jusqu'à 440 ampères.
- Caméra de recul exclusive et capteurs de stationnement avant/arrière pouvant être installés par des carrossiers.
- Garantie insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel de cinq ans/160 000 km.

Les ingénieurs de châssis-cabines Ram conçoivent des camions pouvant être aménagés et ils développent des caractéristiques uniques pour faciliter l'installation de systèmes et de carrosseries multiples sans interférence ou déplacement difficile de pièces, notamment :

- Des longueurs de cadre conformes aux normes de l'industrie de 1 524 mm (60 po), 2 133 mm (84 po), 2 743 mm (108 po) et 3 048 mm (120 po).
- Aucune pièce ni conduite au-dessus des longerons arrière.
- Flexibles et câbles passés à travers le châssis.
- Orifice de remplissage du réservoir de liquide d'échappement diesel ingénieusement situé à l'arrière de la cabine, côté conducteur, qui propose un accès facile pour le ravitaillement de carburant.

### Ingénierie

Les modèles châssis-cabines Ram 3500 sont dotés d'une suspension avant à trois bras qui offre une capacité accrue de transport de charge ainsi que 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) pouvant atteindre 3 175 kg (7 000 lb) pour les modèles équipés d'un moteur V8 HEMI<sup>MD</sup> de 6,4 L; la PNBE peut atteindre 3 288 kg (7 250 lb) sur les modèles avec moteur turbo diesel Cummins de 6,7 L.



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). Un modèle avec PNBV pouvant atteindre 4 500 kg (9 900 lb) est également livrable.

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 qui sont 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, y compris 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.

En gardant les possibilités d'aménagement à l'esprit, les camions châssis-cabines Ram ont été équipés de nouveaux châssis en acier haute résistance de 50 000 lb/psi 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 réservoir de liquide d'échappement diesel est situé sous la cabine, loin des zones pouvant être aménagées. Cette caractéristique réduit le besoin de modifier ou de déplacer des pièces, comme c'est parfois nécessaire 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. En outre, la barre de direction est fixée directement sur le pivot de fusée, ce qui améliore l'efficacité des 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, ce qui réduit le coût total d'exploitation. Ce design offre donc une sensation améliorée et un centrage plus précis, même avec les impressionnantes capacités de remorquage et de charge utile du véhicule.



## Carrosserie

Le châssis-cabine Ram est doté de supports spécialement calibrés pour le moteur, la transmission et la carrosserie afin d'offrir des caractéristiques de première classe en matière de réduction des bruits, vibrations et secousses.

Les camions commerciaux châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 sont livrables avec une solution d'ingénierie approuvée facilitant le travail des carrossiers pour les clients qui veulent retirer le panneau arrière sur les camions à cabine simple. Comme les instructions ont été créées et approuvées par des ingénieurs de camion Ram commerciaux, le design tronqué conserve l'intégrité structurelle du camion.

## Systèmes électriques

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

Plusieurs clients et carrossiers de camions commerciaux doivent se relier au système électrique et certains clients de parcs ont besoin d'un accès aux renseignements sur le véhicule. Un module d'interface entre les systèmes de bord en tête de la catégorie permet la communication entre les modules de marché secondaire et entre divers modules de commande du châssis-cabine. Ce module exclusif à la catégorie agit comme passerelle sécurisée entre les systèmes électriques du véhicule et l'architecture du bus de données pour permettre une connectivité sécuritaire et conviviale qui peut être utilisée par le carrossier.

Un système de deux alternateurs de 220 ampères livrable (440 ampères au total) sur les châssis-cabines Ram diesel offre une capacité électrique au sommet de la catégorie lorsque certains camions modifiés doivent disposer de capacités électriques plus élevées, pour l'éclairage d'urgence ou les impulseurs d'embrayage électriques par exemple. Le groupe motopropulseur du moteur V8 HEMI de 6,4 L offre une option à deux alternateurs, jumelant une unité de 220 ampères avec une unité de 160 ampères, pour un total de 380 ampères.

L'affichage sélectif de la pression des pneus – exclusif au segment – est livrable sur les modèles 3500 à roues arrière jumelées et à roue arrière simples.



## Faible coût d'exploitation et garantie insurpassée sur le groupe motopropulseur diesel – cinq ans/160 000 km

Le coût d'exploitation représente un facteur important pour les propriétaires qui utilisent leurs camions pour le travail. Le châssis-cabine Ram 2016 est doté de caractéristiques en tête de la catégorie :

- Cycle d'entretien prolongé (intervalle de vidange d'huile de moteur diesel et durée du filtre à carburant allant jusqu'à 24 000 km).
- Durée de vie des freins avec frein sur échappement évolué.
- Intégration de la possibilité de carrosser.

Le Ram à châssis-cabine 2016 est accompagné d'une garantie limitée insurpassée de cinq ans/160 000 km sur le groupe motopropulseur diesel et de cinq ans/100 000 km sur le moteur HEMI de 6,4 L. 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 protection au nouveau propriétaire. La garantie limitée de base de trois ans/60 000 km offre une protection pare-chocs à pare-chocs sur le Ram à châssis-cabine allant de la carrosserie au système électrique.

### Groupe motopropulseur

Les modèles Ram 3500, 4500 et 5500 à châssis-cabines sont équipés d'un moteur à essence V8 HEMI de 6,4 L de série. La version châssis-cabine de l'HEMI de 6,4 L est semblable par sa conception, mais elle est conçue pour un temps d'utilisation différent lorsqu'on la compare au moteur des Ram 2500 et 3500. La plus grande cylindrée offre une solution de remplacement pour ce moteur à essence – le porte-étendard du segment –, soit le moteur turbo diesel Cummins de 6,7 L.

Les chiffres racontent clairement l'histoire du moteur à 16 soupapes développant une puissance allant jusqu'à 410 chevaux (ch) à 5 600 tr/min (370 ch à 4 600 tr/min sur les modèles ayant un PNBV supérieur à 4 536 kg [10 000 lb]) et un couple de pointe de 429 lb-pi à 4 000 tr/min.

Le moteur V8 HEMI de 6,4 L offre un certain nombre de caractéristiques importantes pour les segments des camions robustes, lourds et moyens, y compris l'option à deux alternateurs et la minuterie d'arrêt de ralenti programmable. De plus, le moteur permet une condamnation des cylindres écoénergétiques qui fonctionne en conduite normale (transmission 66RFE) et en mode prise de force (transmission AISIN) pour améliorer le rendement énergétique.



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

Contrairement à la concurrence, le Ram offre deux variantes pour son moteur diesel, toutes deux basées sur le Cummins de 6,7 L, ce qui permet de carrément dominer la catégorie des diesels dans le segment.

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 à 6 vitesses de Ram – exclusive dans le segment – qui comprend un embrayage compensateur d'usure pour des performances soutenues et un socle à deux articulations adapté aux changements de vitesse plus compacts.

Un deuxième moteur diesel haut rendement développe une puissance de 325 ch à 2 400 tr/min, la meilleure de sa catégorie, et génère un couple de 750 lb-pi à 1 500 tr/min, le meilleur de sa catégorie. Le moteur est couplé avec une transmission automatique à 6 vitesses AISIN (AS69RC).

La transmission AISIN AS69RC offre des éléments robustes et propose un passage de vitesse souple, une meilleure efficacité et une plus grande qualité de conduite lorsqu'on la compare à la concurrence. La transmission est conçue pour travailler avec un moteur de puissance élevée. Elle offre une option de prise de force du côté gauche et droit, et permet en outre 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 aménagements typiques qui sont pris en charge par la prise de force proposée.

Les camions châssis-cabines Ram 3500 4x4 sont équipés d'une fonction de désaccouplement de l'essieu avant qui procure un meilleur rendement écoénergétique.

Tous les châssis-cabines Ram diesel sont équipés d'un système de refroidissement évolué. Un ventilateur à haut rendement, un radiateur surdimensionné et deux refroidisseurs de transmission offrent une capacité impressionnante de rejet de la chaleur afin d'être en phase avec le PNBC, le meilleur de la catégorie. Des températures de fonctionnement inférieures permettent d'offrir une capacité, une durabilité et un faible coût d'exploitation insurpassés.



Le système d'admission d'air dynamique Ram exclusif dans l'industrie contribue à obtenir le meilleur PNBC de sa catégorie. Lorsque le système d'admission détecte une chaleur extrême, il tire l'air plus frais de l'avant du véhicule. Cette fonctionnalité s'active aussi en haute altitude pour générer une meilleure réponse de l'accélérateur dans des environnements où l'oxygène est plus rare. 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 du niveau d'entrée de l'eau.

L'option de double réservoir de carburant combine un réservoir de 197 litres avec un réservoir central livrable de 83 litres. L'autonomie de carburant à bord devient donc de 280 litres, ce qui se traduit par un coût d'exploitation moins élevé.

### **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 l'intervalle de vidange d'huile le plus long de la catégorie, soit 24 000 km. L'huile dure plus longtemps grâce à une réduction de la production de suie et à une diminution de la dilution du 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 de liquide d'échappement diesel (LÉD) de pointe intégré au châssis-cabine Ram fournit est équipé d'un réchauffeur électrique dans le réservoir de LÉD pour veiller à ce que le liquide reste disponible à l'état liquide, peu importe le climat. L'orifice de remplissage de LÉD est ingénieusement située à l'arrière de la cabine, côté conducteur, et loin des zones carrossables, une configuration qui donne un accès facile pour le ravitaillement en comparaison de la concurrence.

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 2016 et un ensemble de phares de catégorie supérieure livrable est doté de projecteurs bifonctionnels à halogène ainsi que de feux de position/clignotants et latéraux à DEL. 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 po : acier argent (modèle ST), acier chromé (de série sur le modèle SLT, livrable sur le ST) et en aluminium poli (de série sur le Laramie, livrable sur ST et SLT).

Une caméra de recul exclusive est livrable. Elle vient avec le câblage de l'usine et un support polyvalent pour en faciliter l'installation par le carrossier. La caméra offre une vue de l'arrière avec des images dynamiques en haute définition dans l'écran de la radio de 5 po ou 8,4 po – livrables – ou dans l'écran de 1,7 po x 3 po du rétroviseur intérieur. Une option de capteur de recul ParkSense, une nouveauté en 2016, est couplée avec un système exclusif d'aide au stationnement avant.

Les emblèmes de portes extérieures et d'ailes sont en format de style portrait, ce 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, y compris trois nouveaux tons : rouge perle, brun luxueux et blanc perle. Voici les autres couleurs : noir, couche nacrée bleu victoire, argent éclatant métallisé, blanc éclatant, rouge flamboyant, cristal granit métallisé, acier intense métallisé, couche nacrée bleu pur et vert Forêt-Noire.

Les châssis-cabines Ram sont également livrables en 18 options supplémentaires de peinture pour des usages spéciaux, y compris, le rouge agriculture, le jaune construction, le bleu Holland, le bleu perle nuit, le jaune sécurité, le jaune autobus scolaire et le vert arbre.

#### Intérieur

Le châssis-cabine Ram 2016 offre également une nouvelle console centrale redessinée avec bac de rangement ouvert sur toutes les versions. La communication mains libres est livrable sur les radios d'entrée de gamme. Dans les modèles à quatre portes, les occupants du siège arrière profitent du même aménagement de qualité et la même finition que le conducteur. Des matériaux de catégorie



supérieure durables se trouvent sur les quatre portes, une priorité ayant été accordée aux points de contact.

Le châssis-cabine Ram 2016 offre le système Uconnect<sup>MD</sup> de 8,4 po. Le bloc de commande central comprend les mêmes matériaux qu'on peut retrouver 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.

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 sont livrés de série dans tous les modèles de châssis-cabine. 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.

Le centre d'information électronique avec écran de 3,5 po est un équipement de série. L'écran de 7 po couleur personnalisable au groupe d'instruments est livrable sur le modèle SLT et livré de série sur le modèle Laramie. L'écran de 7 po offre une fonction de configuration entièrement personnalisable, ce qui permet au propriétaire de surveiller plusieurs systèmes, de la température de la transmission à la navigation.

### **CONSTRUCTION**

Les châssis-cabines Ram 3500, 4500 et 5500 de 2016 sont construits à l'usine de montage de camions de Saltillo à Coahuila, au Mexique.

### **À propos de FCA Canada :**

Fondée en 1925 en tant que Chrysler Corporation, FCA Canada Inc. est basée à Windsor, en Ontario, et célèbre son 90e anniversaire en 2015. FCA Canada Inc. est une filiale en propriété exclusive de FCA US LLC, un membre de la famille d'entreprises Fiat Chrysler Automobiles N.V. Famille d'entreprises (FCA). FCA Canada compte environ 440 concessionnaires et commercialise les marques Chrysler, Jeep, Dodge, Ram et FIAT, ainsi que la désignation des véhicules de haute performance SRT. L'entreprise distribue aussi les modèles Alfa Romeo 4C et les produits Mopar. En plus de ses usines de montage où sont assemblées la Chrysler Town & Country, la Dodge Grand Caravan



(Windsor), la Chrysler 300, la Dodge Charger et la Dodge Challenger (Brampton), FCA Canada exploite une usine de pièces d'aluminium à Etobicoke, un centre de recherche et de développement à Windsor, des bureaux de vente et des centres de distribution des pièces partout au pays.

FCA, le septième constructeur automobile au monde en termes de ventes annuelles totales de véhicules, est un groupe automobile international. FCA est coté à la bourse de New York sous le symbole « FCAU » et au Mercato Telematico Azionario sous le symbole « FCA ».

