

Chrysler ergänzt mit dem neuen Hochleistungsmodell 300C SRT8 Touring seine internationale Modellpalette

- **Chrysler 300C SRT8 Touring mit neuem 425 PS (317 kW) starkem 6,1 Liter-HEMI® V8-Motor**
- **25 Prozent mehr Leistung geben dem Chrysler 300C und dem HEMI Motor neue Impulse**
- **Verkaufsstart in Europa und auf den internationalen Märkten in 2006**

Genf, Schweiz – Genau ein Jahr nach der Vorstellung des 425 PS (317 kW) starken Chrysler 300C SRT8 für Europa und die Märkte außerhalb Nordamerikas auf dem Genfer Salon 2005 hat die Chrysler Group bestätigt, dass sie den vielseitigen 300C Touring jetzt auch in der Hochleistungsversion SRT einführen wird.

Wie die Limousine wird die Hochleistungsversion des bereits populären hinterradgetriebenen Kombis Chrysler 300C Touring noch in diesem Jahr sowohl als Links- als auch als Rechtslenker in den internationalen Showrooms stehen.

„Der HEMI ist ein wesentliches Element für den Erfolg des Chrysler 300C“, sagt Dan Knott, Director — Street and Racing Technology (SRT), Chrysler Group. „Mit den beiden neuen Chrysler 300C SRT8 Modellen geben wir dem HEMI noch mehr PS und diesem charismatischen Chrysler noch mehr Leistung“.

Der Chrysler 300C SRT8 Touring liefert ein ebenso sensationelles Fahrerlebnis wie die Limousine. Als vorläufige Leistungsdaten ist eine Beschleunigung von 0 – 100 Kilometer pro Stunde in gut fünf Sekunden geplant. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 270 Kilometer pro Stunde elektronisch abgeregelt.

„Mit dem Chrysler 300C SRT8 Touring bringen wir den ultimativen Leistungs-Kombi“, sagt Thomas Hausch, Executive Director International Sales und Marketing. „Sein Weltklasse-Handling, ein Bremssystem, das neue Maßstäbe setzt, funktionelle Anpassungen des Exterieurs, eine vom Rennsport inspirierte Innenausstattung, ein variabler Innen- und Laderaum und atemberaubende 425 PS (317 kW) – die Leistungs-Enthusiasten in ganz Europa und anderen internationalen Märkten werden den 300C SRT8 Touring mit Begeisterung empfangen, wenn er im Lauf des Jahres in den Verkauf geht. Davon sind wir fest überzeugt“.

„Die Familie der 300C stellt für europäische Käufer ein ganz besonderes Angebot dar, da sie das ausdrucksstarke Chrysler-Design und – in der SRT-

Version eine immense Leistung – mit einem außerordentlich großen Laderaum, durchdachten Details wie unseren einzigartigen Heckklappenmechanismus, Premielementen und modernster Technik verbindet“, resümiert Hausch.

Motor

Die 317 kW (425 PS) starke 6,1 Liter HEMI Saugmotor ist das Triebwerk mit der höchsten Nennleistung, das die Chrysler Group je gebaut hat. Seine Literleistung von 52,05 kW/l übertrifft selbst die des legendären ‘Street HEMI’ des Jahres 1966. Das maximale Drehmoment von 569 Nm liegt bei 4.800 U/min an.

Auch wenn der legendäre Chrysler HEMI Motor bereits in den 50er Jahren entstand und in den 60er und 70er Jahren zur Legende wurde, zieht die heutige Version viel Inspiration aus dem Original – insbesondere die halbkugelförmigen Brennräume, denen er seinen Namen verdankt und die für Kraft und Effizienz sorgen.

Als die Street and Racing Technology (SRT) der Chrysler Group mit der Entwicklung eines noch stärkeren V8-HEMI für den Chrysler 300C SRT8 Touring begann, waren sich die Entwickler der Tradition dieser Motoren bewusst. Deshalb übernahmen sie auch einige traditionelle Merkmale des HEMI, wie den orange lackierten Motorblock und schwarze Ventildeckel.

Die SRT-Motoringenieure erzielten die Leistungssteigerung des Chrysler 300C SRT8 Touring-Motors mit mehreren Maßnahmen: Sie vergrößerten den Hubraum, erhöhten die Verdichtung und modifizierten Zylinderkopf sowie das Ein- und Auslasssystem, um das Strömungsverhalten des Gemischs zu optimieren und die Motordrehzahl zu steigern.

Zur Erhöhung des Hubraums vergrößerten die SRT-Ingenieure die Bohrungsdurchmesser der Zylinder des HEMI um jeweils 3,5 Millimeter, damit stieg der Gesamthubraum von 5,7 auf 6,1 Liter. Das Verdichtungsverhältnis wurde von 9,6:1 auf 10,3:1 erhöht, was in den Brennräumen noch mehr Energie freisetzt.

Auch die Beatmung des Motors wurde verbessert – mit neuen strömungsgünstigen Zylinderköpfen, einem speziell geformten Ansaugrohr sowie einem Auspuffkrümmer mit vier Einzelrohren in einem Gehäuse aus rostfreiem Stahl. All diese Besonderheiten sind ausschließlich dem 6,1 Liter-HEMI Motor vorbehalten. Ventile mit größerem Durchmesser und neu geführte Kanäle im Zylinderkopf ermöglichen einen maximalen Luftdurchfluss. Zur Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit wurde der Durchmesser des Saugrohres vergrößert und seine Länge verkürzt. Die Abgase strömen durch ein Abgassystem mit 70 Millimeter Durchmesser (plus 10 Prozent) mit verchromten Endrohren mit 90 Millimeter Durchmesser.

Um den Anforderungen des Fahrzeugkonzepts ausgewogen gerecht zu

werden, wurde ein leistungsorientiertes Nockenwellenprofil entwickelt, das den Ein- und Auslass größerer Luftmengen in die Zylinder gestattet. Dies steigert die Leistung und erlaubt höhere Drehzahlen. Auch dies ist eine Methode zur Steigerung der PS-Zahlen. Die SRT-Ingenieure haben die Höchstdrehzahl des HEMI-Motors von 5.400 auf 5.800 U/min erhöht. Die Ventilschäfte auf der Ein- und Auslassseite sind hohl und auf der Auslassseite außerdem mit Natrium gefüllt, um Hitze effizienter abzuführen.

Das Hochleistungstriebwerk SRT-6,1 Liter-HEMI wurde durch die Überarbeitung zahlreicher Komponenten verstärkt. Dazu gehören ein verstärkter Motorblock mit verbesserter Kühlung, eine geschmiedete Kurbelwelle, hochfeste gesinterte Pleuelstangen, schwimmende Kolben (Spritzöl gekühlt) und eine modifizierte Ölwanne, die das Schäumen des Öls verringern soll.

Im Chrysler 300C Touring ist der 6,1 Liter-HEMI mit einem W5A580 Fünfgang-Automatikgetriebe mit speziell kalibrierter AutoStick®-Funktion kombiniert, das entweder vollautomatisch mit adaptiver Schaltsteuerung oder sequentiell manuell geschaltet wird. Eine Hochleistungs-Kardanwelle überträgt das Drehmoment vom Getriebe zum verstärkten Hinterachs-Differential.

Fahrwerk und Handling

Aufhängung und Fahrwerk des Chrysler 300C SRT8 Touring sind für hervorragende Fahr- und Handling-Eigenschaften in allen denkbaren Fahrsituationen ausgelegt.

Das Fahrwerk des Chrysler 300C SRT8 Touring mit seinen vielen Verbesserungen wie Bilstein-Stoßdämpfer, maßgeschneiderte Federraten und Radaufhängungen sowie Querstabilisatoren mit größeren Durchmessern ist auf Allround-Leistungsfähigkeit ausgelegt. Neue Radaufhängungsbuchsen vorne und hinten senken die Karosserie des SRT8 im Vergleich zum Chrysler 300C um 13 Millimeter ab. Außerdem wurde das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) gezielt auf die leistungsorientierte Handling-Charakteristik des Chrysler 300C SRT8 Touring abgestimmt.

Die Verbindung zur Straße stellt der Chrysler 300C SRT8 Touring über eine neue Rad-/Reifenkombination mit geschmiedeten und polierten 20 Zoll-Aluminiumrädern und High-Performance Goodyear F1-„Ganzjahres“-Reifen mit asymmetrischem Profil her. Vorn steht der 300C SRT8 Touring auf Reifen der Dimension 245/45/20, hinten der Dimension 255/45/20.

Die Bremsleistung des neuen Chrysler 300C SRT8 Touring geht Hand in Hand mit der exzellenten Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Das neu entwickelte SRT8-Bremssystem liefert eine gleichmäßige Bremswirkung, die das Fahrzeug sicher, berechenbar und mit höchster Bremsstabilität zum Stillstand bringt. Außerdem sollte das System die neue Messlatte für die Bremsleistung werden und Maßstäbe für einen Kombi dieser Klasse setzen.

In allen vier 20 Zoll-Rädern warten vier-Kolben-Hochleistungs-Bremszylinder des aus dem Motorsport bekannten Herstellers Brembo auf ihren Einsatz, die vorn auf innenbelüftete Bremsscheiben der Dimension 360 Millimeter x 32 Millimeter und hinten 350 Millimeter x 28 Millimeter zugreifen.

Design und Ausstattung

Des edle Außendesign des Chrysler 300C SRT8 Touring spiegelt – dem Hochleistungs-Charakter des Fahrzeugs entsprechend – auch den Premium-Anspruch der Marke Chrysler wider.

Modifizierte Front- und Heckschürzen verbessern die Aerodynamik, speziell entwickelte Luftschächte optimieren die Kühlung der Bremsen. Der neu entwickelte Heckspoiler setzt nicht nur einen optischen Akzent, er ist vielmehr ein funktionaler Bestandteil des Aerodynamik-Konzepts, denn er erhöht den Abtrieb an der Hinterachse um bis zu 39 Prozent, ohne den Luftwiderstand zu vergrößern.

Zu den weiteren typischen Merkmalen des Chrysler 300C SRT8 Touring zählen die in Wagenfarbe lackierten Einsätze in den Stoßfängern, verchromte Einsätze im in Wagenfarbe lackierten Kühlergrill sowie Außenspiegel und Türgriffe in Wagenfarbe – und natürlich das typische SRT-Emblem.

Der Chrysler 300C SRT8 ist in zwei Karosseriefarben erhältlich: Bright Silver und Brilliant Black. Der Innenraum ist in der Kombination Dark Slate Gray/Light Graystone gehalten.

Die serienmäßigen Sportsitze mit Wildledereinlagen des Chrysler 300C SRT8 Touring geben auch bei sportlicher Fahrweise sicheren Halt und sind – ebenso wie die Pedale – elektrisch verstellbar, die Memory-Funktion speichert persönliche Einstellungen. Weitere typische Merkmale des SRT8 sind der „technisierte“ Look des Lenkrads, des Schalt-Wählhebels und der Türgriffe sowie die besondere Verarbeitung der Mittelkonsole. Das komplett bestückte Cockpit enthält einen Tachometer bis 290 Kilometer pro Stunde, Drehzahlmesser und Temperaturanzeigen.

Vielseitigkeit und Volumen im großen Laderaum

Der Chrysler 300C SRT8 Touring teilt sich alle wesentlichen Attribute mit der Limousine, bietet aber mit 630 Litern Ladevolumen, die durch Umklappen der Rücksitze auf 1.602 Liter vergrößert wird, einen größeren Kundennutzen. Die intelligente Heckklappenkonstruktion erleichtert den Zugang zum Gepäckabteil.

Die Karosserie des Chrysler 300C SRT8 Touring verfügt über die gleiche strukturelle Stärke wie die der Limousine, setzt sich jedoch mit eigenständigen hinteren Seitenteilen, seiner charakteristischen Dachlinie und der Heckklappe optisch ab. Die stählerne Heckklappe ist geformt wie ein umgekehrtes „L“, und

die Scharniere sitzen weit nach vorn gerückt über dem Gepäckraum. So schwingt die Heckklappe nahezu senkrecht nach oben, damit man beim Öffnen des Gepäckraums keinen Schritt mehr zurückzutreten braucht. Die intelligente Architektur ermöglicht dank der ungewöhnlich großen Öffnung gleichzeitig einen besonders bequemen Zugang zum Laderaum. Ein Scheibenwischer mit sensorgesteuerter Wischerautomatik und zwei Konstant-Geschwindigkeitsstufen an der Heckklappe sorgt allzeit für klare Sicht. Ein Knopfdruck auf der Fernbedienung im Schlüssel entriegelt die Heckklappe, zum Öffnen genügt ein leichter Zug an dem mittig außen an der Heckklappe platzierten Handgriff.

Sowohl Vorder- als auch Rücksitze des Touring sind so üppig und komfortabel wie die der Limousine – mit nahezu identischer Kopf-, Bein- und Schulterfreiheit – doch der Laderaum ist bei stehenden Fondsitzen 25 Prozent größer als der in der Limousine.

Bei stehenden Rücksitzen fasst der Laderaum des Chrysler 300C SRT8 Touring 630 Liter (Limousine 504 Liter). Werden die Rücksitze umgeklappt, vergrößert sich der Gepäckraum auf 1.602 Liter. Verglichen mit seinen Wettbewerbern bietet der Chrysler 300C Touring außergewöhnlich viel Laderaum – mehr als Audi A6 Avant, BMW 5er Touring oder Saab 9-5 Kombi.

Ein aufrollbares und komplett abnehmbares Gepäckraumrollo, große Staufächer zu beiden Seiten, vier Verzurr-Ösen und eine 12 Volt-Steckdose vervollständigen die Ausstattung des Laderaums. Die Bodenabdeckung des Gepäckraums besteht aus einer dreigeteilten, nur 7,25 Kilogramm leichten Platte, die sich teilweise oder ganz zusammenfallen oder bei Bedarf auch komplett herausnehmen lässt. Dann vergrößert sich die maximale Ladehöhe um 102 Millimeter. Als Sonderausstattung ist ein Gepäck-Management-System erhältlich, das sich unterhalb der dreigeteilten Bodenplatte verstauen lässt. Es enthält unter anderem eine wasserdichte Bodenmatte sowie eine faltbare Gepäckraumteilung mit Gepäckhaltenetzen.

Zusätzliches Ladegut lässt sich auf der auf Wunsch lieferbaren Dachreling und ihren beiden Querträgern transportieren. Die maximale Traglast des Dachgepäckträgers beträgt 68 Kilogramm.

Sicherheit und Passagierschutz

Folgende Sicherheitselemente stehen für den Chrysler 300C SRT8 Touring zur Verfügung:

- **Mehrstufige Airbags:** Mehrstufige Airbags lösen je nach Stärke des Aufpralls in drei Stufen aus.
- **Antiblockiersystem ABS:** Über Sensoren verhindert das ABS-System ein Blockieren der Räder beim Bremsen – das Fahrzeug bleibt bei Vollbremsungen selbst auf rutschigem Untergrund lenkbar.
- **Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP):** Dieses System hilft dem Fahrer, die gewünschte Fahrtrichtung einzuhalten, indem sie Über- oder

- Untersteuer-Tendenzen erkennt und ausgleicht. Auf diese Weise reagiert das Fahrzeug auch bei unterschiedlichen Straßenbelägen stabil.
- **Energie absorbierende Lenksäule:** Für die manuell höhenstellbare Lenksäule werden zwei im Hydroforming-Verfahren hergestellte Koaxialröhren verwendet, die gegeneinander verschoben werden können, damit sich die Lenksäule bei einem Aufprall nicht in den Innenraum schiebt.
 - **Xenon-Licht:** Das Xenon-Beleuchtungssystem liefert 70 Prozent mehr Licht und verbessert die Sicht des Fahrers.
 - **Einparkhilfe:** Das Ultraschallsystem misst den Abstand zu Hindernissen und warnt den Fahrer sowohl akustisch als auch über ein hinteres Overhead-Display vor möglichen Kollisionen.

Street and Racing Technology

Das Street and Racing Technology-Team (SRT) hat einige der markantesten leistungsorientierten Fahrzeuge der Chrysler Group entwickelt. Aktuell umfasst die SRT-Modellpalette acht Modelle, jedes davon ist ein Leistungsträger in seiner Fahrzeugklasse. Die Modellpalette besteht aus: Dodge Viper SRT10 (Coupé und Roadster), Dodge Caliber SRT4, Dodge Ram SRT10 (Standardkabine und Quad Cab), Dodge Magnum SRT8, Dodge Charger SRT8, Chrysler Crossfire SRT6 (Coupé und Roadster), Chrysler 300C SRT8 (Limousine und Kombi) und Jeep Grand Cherokee SRT8.

Der Chrysler 300C SRT8 Touring für Europa und die internationalen Märkte wird bei Magna Steyr in Graz, Österreich, gebaut.

Chrysler

Auf Basis seiner Produktoffensive konnte Chrysler im Bereich der Premium-Fahrzeuge (Crossfire Coupé und Roadster, Sebring Limousine und Cabrio sowie 300C Limousine und Kombi) einen jährlichen Zulassungsplus von 40 Prozent verzeichnen. Insgesamt verkaufte die Marke Chrysler im letzten Kalenderjahr außerhalb von Nordamerika 85.347 Einheiten – drei Prozent mehr als 2004

Weitere Informationen von DaimlerChrysler finden Sie auf der DaimlerChrysler Media Services Website unter <http://www.media.daimlerchrysler.com>.

Chrysler 300C SRT8 Touring Vorläufige technische Daten

Alle Informationen gelten zum Zeitpunkt der Veröffentlichung.

Karosserie und Chassis

Fünfsitziger, viertüriger Kombi mit selbsttragender Stahlkarosserie.
Hinterradantrieb, Fünfstufenautomatik.

Motor: 6,1 l SRT HEMI® SMPI V8

Bauart	acht Zylinder in 90-Grad V-Anordnung, wassergekühlt; mit halbkugelförmigen Brennräumen, Leichtmetallzylinderkopf, Zylinderabschaltung Multi-Displacement System (MDS)
Hubraum	6.059 cm ³
Leistung	317 kW (425 PS) bei 6.200 U/min.
Drehmoment	569 N•m bei 4.800 U/min
Verdichtungsverhältnis	10,3:1
Bohrung und Hub	103 mm x 90,9 mm
Ventilsystem	eine Nockenwelle (OHV), Stößelstangen 16 Ventile, 2 Ventile pro Zylinder
Gemischaufbereitung	sequentielle, elektronische Mehrpunkteinspritzung
Werkstoffe	Motorblock aus Grauguss, Leichtmetall-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen
Höchstdrehzahl	5.800 U/min, elektronisch abgeregelt
Empfohlener Kraftstoff	Normalbenzin 91 RON, bleifrei
Abgasreinigung	Dreiwege-Katalysatoren mit geschlossenem Kraftstoff-Regelsystem
SchadstoffEinstufung	EU4

Getriebe: Fünfgang-Automatik W5A580

Beschreibung	NAG1 Fünfgang-Automatik, elektronisch gesteuert, adaptive Schaltlogik
Übersetzungen	
1.	3,59
2.	2,19
3.	1,41
4.	1,00
5.	0,83
Rückwärtsgang	3,16

Antriebstrang

Hinterradantrieb

Zweigeteilte Antriebswelle mit an einem Hilfsrahmen montierten Hinterachsdifferential; an homokinetischen Gelenken zu jedem Hinterrad geführte Halbwellen

Aufhängung und Dämpfung

Vorne	Einzelradaufhängung an Trapezlenkerachse, untere und obere Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator
Hinten	Fünflenkerachse mit fünf Achsgelenken aus Aluminium, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Lenkung

Typ	Zahnstangenlenkung mit hydraulischer-Servounterstützung
Lenkübersetzung	16,1:1
Wendekreis	11,9 m (Randstein zu Randstein)
Umdrehungen	2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

Bremsen

Vorn	
Scheiben	360 mm x 32 mm innenbelüftet
Bremszylinder	Brembo-vier-Kolben-Festsättel mit 44 mm
Kolbendurchmesser	
Bremswirksame Fläche	2.261 cm ²
Hinten	
Scheiben	350 mm x 28 mm innenbelüftet
Bremszylinder	Brembo-vier-Kolben-Festsättel mit 32 mm
Kolbendurchmesser	
Bremswirksame Fläche	2.036 cm ²

System

ABS	serienmäßig
Traktionskontrolle	serienmäßig, drei Steuerbereiche
ESP	serienmäßig

Räder und Reifen

Typ und Material	geschmiedete und polierte Aluminiumräder im SRT-Design
Vorne	20 x 9 - 255/45ZR20 Goodyear Performance Reifen
Hinten	20 x 9 - 245/45ZR20 Goodyear AS Performance
Reifen	

Abmessungen

Außen	
Länge, gesamt	5.015 mm
Breite, gesamt	1.880 mm
Höhe, gesamt	1.462 mm
Radstand	3.050 mm

Spurweite vorne	1.600 mm
Spurweite hinten	1.605 mm

Innen	
Vorne	
Kopffreiheit	983 mm
Fußraum	1.061 mm
Schulterfreiheit	1.510 mm
Hüftaum	1.421 mm

Hinten	
Kopffreiheit	959 mm
Fußraum	1.020 mm
Schulterfreiheit	1.466 mm
Hüftaum	1.421 mm

Gepäckraum

Stehende Rücksitzlehnen	504 Liter (DIN/ISO)
-------------------------	---------------------

Gewichte

Leergewicht (geschätzt).	1.965 kg.
zulässiges Gesamtgewicht	2.340 kg.

Verbrauch (l/100 km)

Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
Stadtzyklus	21,0
außerstädtisch	9,9
kombinierter Zyklus	14,0
CO ₂ Emissionen (g/km)	330

Fahrleistungen

0-100 km/h	unterer fünf-Sekunden-Bereich
80-120 km/h	
(im größten Gang)	11,5 s
80-120 km/h	
(im größten Gang 1)	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	
(km/h)	270

DaimlerChrysler Communications, Stuttgart (Germany), Auburn Hills (USA)