

Des performances de haut vol : avec ses 303 chevaux, la toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 va régner sur le marché des sportives compactes

- **Une bombe de 303 chevaux avec un couple réel atteignant 352 N•m !**
- **Une accélération de 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes**
- **Des performances dignes d'un véhicule préparé et pourtant proposé au titre de l'offre usine**
- **Des performances inégalées au meilleur prix**

Genève, Suisse – Avec le lancement de sa dernière-née, la Dodge Caliber SRT4 (223 kW, soit 303 ch), le département Street and Racing Technology (SRT) du Groupe Chrysler renforce encore sa réputation d'excellence en matière de performances.

« La toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 remplit l'objectif de SRT, puisqu'elle offre des performances de référence au meilleur prix », explique George Murphy, Vice-Président Responsable du Marketing International. « Avec ses 303 chevaux sous le capot (223 kW), la Dodge Caliber SRT4 va régner en maître sur le marché des sportives compactes »

« Nous étions impatients d'apporter à la Dodge Caliber les atouts de la gamme SRT et de la proposer au public d'Europe et du monde entier. », explique M. Murphy. « La Dodge Caliber SRT4 est très performante sur tous les plans, pour une consommation sur autoroute de 8,4 l aux 100 km mesurée lors des essais réalisés aux Etats-Unis. Notre nouvelle fusée SRT de poche promet d'offrir un pur plaisir de conduite. »

Une technologie pour la ville comme pour la course

Depuis ses débuts en 2002, SRT a créé pas moins de 12 véhicules à très hautes performances, parmi lesquels les Dodge Ram SRT10 à cabine simple et Quad Cab™ à moteur Viper, les Chrysler Crossfire SRT6 coupé et roadster, la Chrysler 300C SRT8, la Dodge Magnum SRT8, la Dodge Charger SRT8, les Dodge Viper SRT10 cabriolet et coupé, et la Jeep® Grand Cherokee SRT8.

Tous les véhicules SRT présentent les cinq caractéristiques clés suivantes :

- une carrosserie dont les lignes imposent un style résolument sportif;
- un intérieur inspiré de la course automobile ;
- des sensations de conduite et une tenue de route de haut niveau ;
- une puissance de freinage remarquable ;
- un système de transmission exceptionnel.

Avec ses 4,4 m de long, la Dodge Caliber SRT4 se distingue avant tout par sa transmission, qui se résume essentiellement en trois valeurs : 126, 303 et

352. 126 pour une puissance de 126 ch par litre, pour un total de 303 ch. Quant à la dernière valeur, elle correspond aux 352 N•m de couple réel, qui plaquent les occupants au fond de leur siège. La puissance maximale est produite à 6000 tr/min, avec un couple maximum dès 2000 tr/min.

Une transmission hors normes

La Dodge Caliber SRT4 cinq portes est un véritable bolide, qui passe de 0 à 100 km/h en moins de six secondes. Comment est-ce possible ?

La dernière-née de la gamme SRT tire sa vélocité d'une toute nouvelle motorisation « World Engine », fabriquée sur le site Global Engine Manufacturing Alliance (GEMA) de Dundee, dans le Michigan. « World Engine » est une famille de motorisations essence à 4 cylindres en aluminium, alliant un haut rendement énergétique et un faible taux d'émissions. Ces moteurs sont le fruit d'une collaboration entre le Groupe Chrysler, division de DaimlerChrysler, Hyundai Motor Company et Mitsubishi Motors Corporation.

« Ce tout nouveau moteur World Engine 2,4 l à turbocompresseur offre un niveau de puissance digne d'un V8 », explique Pete Gladysz, Responsable du Département Transmission de SRT, avant d'ajouter : « Pour le moteur de la nouvelle Dodge Caliber SRT4, nous avons réussi à tirer parti de gains de performance confirmés lors des essais, comme un débit plus élevé dans la culasse et un taux de compression supérieur, ou encore des technologies de pointe telle la distribution variable (Variable Valve Timing, ou VVT). ».

Le moteur aluminium 2,4 l World Engine est monté en position transversale et entraîne le train avant via un différentiel à glissement limité. Pour atteindre la configuration haute performance de la Dodge Caliber SRT4, le bloc moteur a été usiné spécialement pour supporter un débit d'eau et d'huile plus élevé. Les pistons moulés exclusivement pour ce modèle coulissent à l'intérieur de chemises de cylindre en fonte, sont refroidis par des gicleurs d'huile et fixés à des bielles forgées afin de résister aux fortes montées en régime.

Les paliers trimétal utilisés pour les bielles et l'arbre moteur garantissent une excellente résistance. Un module exclusif combinant la pompe à huile et l'arbre d'équilibrage assure une bonne lubrification, et donc un parfait coulisement des pistons. Un refroidisseur externe maintient la température de l'huile à l'intérieur d'une plage de sécurité.

Les culasses en aluminium sont elles aussi moulées spécialement pour le World Engine et possèdent des soupapes d'échappement spécifiques, résistantes aux hautes températures. La distribution variable (VVT) s'appuie sur la cartographie pour ouvrir et fermer les soupapes d'admission et d'échappement aux points permettant une combustion et un débit optimaux. L'arbre de distribution et l'arbre moteur en acier micro-allié, identiques à ceux du World Engine 2,4 l sans turbocompresseur, supportent parfaitement les charges élevées liées à la puissance du véhicule.

Le système de libre circulation par induction commence par un module de filtre à air entièrement nouveau, relié à une entrée spécialement placée sur une transverse de cadre du châssis à l'avant pour être à proximité de l'air froid. L'air est ensuite compressé dans un turbocompresseur TD04 configuré pour respecter les conditions requises en termes d'admission et d'échappement, avant de passer dans un refroidisseur intermédiaire et d'atteindre un papillon d'admission de 57 mm.

Une pompe à haut débit assure l'alimentation en carburant d'injecteurs spécialement conçus pour la Dodge Caliber SRT4. Un tout nouveau système de gestion du moteur conçu par Siemens et baptisé Global Powertrain Engine Controller se charge de faire en sorte que le moteur offre un rendement et une puissance maximums.

Les gaz d'échappement sont évacués via un système à écoulement libre composé de deux pots catalytiques, l'un situé directement en aval du turbo et l'autre dans le prolongement du système d'échappement monotube de 75 mm. Cette combinaison de deux convertisseurs catalytiques permet une réduction sensible des émissions de polluants. Le système d'échappement est conçu pour optimiser les performances tout en respectant les réglementations américaines, internationales et européennes en termes de niveau sonore.

Un volant bimasse assure la transmission vers la boîte manuelle à six rapports. Ce volant se compose de deux volants reliés par des ressorts spécialement conçus pour limiter le bruit et les vibrations. Dotée d'un différentiel à glissement limité destiné à assurer l'uniformité de la transmission latérale, la boîte Getrag DMT-6 à six rapports peut supporter un couple allant jusqu'à 407 N•m.

Le couple est transmis aux roues avant du véhicule par des arbres de roue motrice de même longueur, déjà présents sur les véhicules de série intermédiaire du Groupe Chrysler et choisis pour leur taille et leur résistance à la charge supérieures.

Une conception extérieure fonctionnelle et axée sur la performance

Parce qu'une première impression est unique, la toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 mise tout sur ses lignes musclées.

« Dès les premiers croquis, nous avons voulu donner à la Dodge Caliber SRT4 cette agressivité qui est la marque de fabrique de SRT. », indique Trevor Creed, Vice-Président Directeur du Design. « Par exemple, le refroidisseur intermédiaire étant placé très haut derrière la calandre avant, nous avons décidé d'avancer légèrement le capot et de surdimensionner la calandre. Le résultat : un look nettement plus agressif que la Dodge Caliber classique. »

Entièrement reconçu, le panneau situé sous la grille de calandre portant la griffe Dodge intègre des éléments fonctionnels, tels que des entrées qui

dirigent l'air vers les freins pour les refroidir et une large prise d'air centrale destinée à alimenter le radiateur. L'avant inclut également des phares antibrouillard, placés à côté des prises d'air destinées au refroidissement des freins. Le capot de la Dodge Caliber SRT4 comporte une buse fonctionnelle qui alimente le compartiment moteur en air de refroidissement, ainsi que deux sorties permettant l'évacuation de l'air chaud.

« La conception extérieure doit être aussi performante qu'esthétique : c'est une condition sine qua non pour tous les véhicules SRT. », explique M. Creed. « Le dessin du capot devait assurer l'entrée de l'air de refroidissement et l'évacuation de l'air chaud. »

La partie inférieure du capot de la Caliber SRT4, qui agit comme un spoiler pour diriger l'air autour de l'avant du véhicule, s'enroule autour de ce dernier puis se fond avec les passages de roue et les éléments moulés des longerons latéraux soigneusement arrondis.

Imposant et fonctionnel, l'arrière s'inscrit dans la lignée des véhicules SRT, avec ses nervures verticales qui dirigent le flux d'air provenant du soubassement hors de l'arrière du véhicule, assurant ainsi une meilleure stabilité à grande vitesse. L'arrière comporte un seul tuyau d'échappement de 89 mm, situé à droite.

Un becquet placé au-dessus de la vitre arrière et intégrant le troisième feu de stop améliore également l'aérodynamisme du véhicule. Sa largeur dépasse de près de 60 % celle du becquet de la Dodge Caliber classique et il a été conçu pour favoriser l'écoulement de l'air et créer un effet de sol (portance négative) tout en optimisant la rétrovision.

Quatre coloris seront proposés pour la carrosserie de la nouvelle Dodge Caliber SRT4 : noir brillant, orange « Sunburst », argent brillant et rouge « Inferno ».

A l'intérieur, des équipements inspirés des voitures de course

L'habitacle de la Dodge Caliber SRT4 cinq portes renferme une nouvelle interprétation des thèmes traditionnels de SRT.

« L'intérieur de la Dodge Caliber est unique par le caractère sophistiqué et contemporain de ses équipements. » indique M. Creed. « Pour ajouter quelques touches typiques de SRT, nous avons adapté la forme des instruments, le manomètre d'injection séparé et la finition métallisée de la colonne centrale et de la sellerie.

« Globalement, notre stratégie visait à introduire dans l'habitacle de la Dodge Caliber SRT4 des éléments symbolisant la performance, afin de compléter sa ligne extérieure agressive. », détaille M. Creed.

Le style SRT ressort à travers différents éléments, parmi lesquels des sièges sport, dont les renforts marqués et les empiècements textile haute

performance maintiendront confortablement les occupants lorsque le véhicule dévoilera son caractère sportif, ainsi qu'un volant cuir doté sur sa partie supérieure d'une pièce en fibre de carbone. Les sièges, le volant et le pommeau en cuir du levier de vitesses sont rehaussés d'une surpiqûre contrastée. Autres caractéristiques propres à la Caliber SRT4 : la finition en alliage métallisé du tableau de bord et des cadrans, ainsi que les pédales en aluminium équipées de patins en caoutchouc pour une meilleure adhérence.

Monté sur la colonne centrale, le levier de vitesses propre à la boîte Getrag de la Dodge Caliber SRT4, dispose d'un pommeau gainé de cuir.

Le tableau de bord comporte trois « tunnels » équipés d'instruments haute performance, incluant un compte-tours, un compteur de vitesse allant jusqu'à 320 km/h, un indicateur de température de l'eau et une jauge de carburant. Un manomètre d'admission du turbocompresseur est placé sur la gauche du tableau de bord.

Pour le plus grand plaisir des mélomanes, la Caliber SRT4 possède une radio AM-FM standard et un lecteur CD à chargeur multi disques. Un système audio SRT/Kicker de première qualité est disponible en option. Il peut inclure jusqu'à 13 haut-parleurs répartis sur sept emplacements et alimentés par un amplificateur de 322 W et un caisson de basses de 100 W.

Le garnissage et l'habillage intérieurs de la Dodge Caliber SRT4 sont proposés en gris ardoise clair ou foncé (Dark/Light Slate Gray).

Des sensations de conduite et une tenue de route exceptionnelles

Autre signe de la volonté de SRT de concilier performance et équilibre : les sensations de conduite et la tenue de route, qui assurent un passage en douceur de la ville aux circuits.

La Dodge Caliber SRT4 est équipée de roues de 19" en aluminium spécifique aux modèles SRT. Elles sont chaussées de pneus Goodyear 225/45 R19 W. Les moyeux et les roulements des quatre roues ont été bien entendu renforcés.

A la suspension avant MacPherson et la suspension arrière multibras de la Dodge Caliber classique sont venus s'ajouter de nouvelles rotules de suspension et des amortisseurs spéciaux, avec une meilleure flexibilité du ressort. Grâce à leur diamètre supérieur, les barres stabilisatrices spécifiques placées à l'avant et à l'arrière limitent au maximum le roulis dans les virages serrés.

Proposé en série, le contrôle électronique de stabilité (Electronic Stability Program, ou ESP) a été réglé spécialement pour la Caliber SRT4 afin de garantir une stabilité directionnelle exceptionnelle quelque soit le style de conduite. Le modèle est également équipé en série d'un différentiel à glissement limité. La hauteur abaissée de 13 mm par rapport à la Dodge Caliber classique contribue elle aussi à accroître la stabilité de la version

SRT.

Le boîtier de direction à crémaillère a été modifié pour faciliter les manœuvres à basse vitesse sans altérer son efficacité à grande vitesse. Le rapport de direction global est de 16,6:1 et le volant peut effectuer 2,76 tours entre butées.

Un freinage d'une qualité inégalée

Autre ingrédient indispensable de la performance signée SRT : un système de freinage haut de gamme.

Bien qu'elle soit compacte, la Dodge Caliber SRT4 bénéficie des composants de systèmes de freinage conçus pour des véhicules bien plus lourds et imposants. Ainsi, par exemple, les étriers des freins avant ont été empruntés à un système de freinage haute performance mis au point pour la Chrysler 300C, la Dodge Magnum et la Dodge Charger. Ces éléments portent tous la couleur rouge distinctive de la Dodge SRT. Les disques de frein ventilés de 340 mm x 28 mm montés à l'avant sont équipés d'étriers flottants à double piston, tandis que ceux montés à l'arrière mesurent 302 mm x 10 mm et sont dotés d'étriers flottants à simple piston.

Le système ABS (Anti-lock Braking System) a fait l'objet d'un calibrage spécial, adapté à la puissance de la Caliber SRT4, afin de garantir une excellente stabilité directionnelle et de prévenir tout blocage de roue.

Equipements de sécurité active et passive de la Dodge Caliber SRT4 :

Voici la liste des différents équipements de sécurité active et passive de la toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 :

- **Des airbags multi-niveaux de dernière génération** : ils assurent une meilleure protection car ils s'adaptent à différentes tailles d'occupants. Ce système est conçu pour déterminer la taille du passager installé dans le siège avant, essentiellement à partir de son poids.
- **Un système de freinage ABS** : grâce à ses capteurs électroniques qui contribuent à prévenir le blocage des roues, le système ABS améliore le contrôle directionnel en cas de freinage d'urgence et/ou sur surface glissante.
- **Un rappel de ceinture** : cette fonction émet un signal sonore intermittent pour rappeler au conducteur et à tous les passagers d'attacher leur ceinture s'ils ne l'ont pas fait.
- **Une assistance au freinage** : le véhicule détecte tout freinage d'urgence et délivre la puissance de freinage maximale afin de limiter autant que possible la distance de freinage.
- **Des limiteurs d'effort (Constant Force Retractors)** : présent sur les deux ceintures de sécurité avant, ce dispositif mécanique est conçu pour ajuster leur résistance en fonction de la charge ou de la force qui s'exerce sur elle. Les limiteurs d'effort servent à limiter la résistance des ceintures en les relâchant progressivement et de manière contrôlée après un choc important.

- **Le contrôle électronique de stabilité (Electronic Stability Program, ou ESP) :** cette fonction accroît la stabilité directionnelle du véhicule. Elle aide le conducteur à maintenir la trajectoire en prévenant les phénomènes de survirage et de sous-virage.
- **Le système EARS (Enhanced Accident Response System) :** en cas d'accident, ce système allume automatiquement l'éclairage de l'habitacle et déverrouille les portières après le déploiement des airbags pour faciliter le repérage des occupants et l'accès à ces derniers par les services de secours. De plus, il coupe l'alimentation en carburant du moteur.
- **Des ceintures de sécurité réglables en hauteur :** ce dispositif permet aux occupants de monter ou d'abaisser la ceinture au niveau de leur épaule pour un plus grand confort. Ainsi, il encourage le port de la ceinture.
- **Des absorbeurs de choc au niveau des genoux :** la colonne de direction, la partie inférieure du tableau de bord et la trappe de la boîte à gants sont renforcées afin de protéger les occupants qui n'ont pas bouclé leur ceinture en cas de choc frontal. Ces zones ont une double fonction : retenir le passager et le positionner correctement pour permettre aux airbags de jouer pleinement leur rôle.
- **Des points d'ancrage pour les sièges enfant (LATCH/ISOFIX) :** ce système facilite l'installation des sièges pour enfant compatibles vendus dans le commerce.
- **Les prétensionneurs de ceinture de sécurité :** lors d'une collision, les capteurs de choc déclenchent les prétensionneurs des ceintures avant, qui tendent celles-ci afin de limiter le déplacement vers l'avant de la tête et du buste des occupants.
- **L'antidémarrage Sentry Key® :** ce système fait appel à une clé intégrant un transpondeur à code de sécurité préprogrammé. A défaut d'utiliser cette clé, le moteur sera coupé au bout de quelques secondes à peine.
- **Des airbags rideaux latéraux :** ils améliorent la protection des occupants assis sur les côtés extérieurs, à l'avant comme à l'arrière du véhicule. Chaque airbag latéral est doté de son propre capteur de choc, afin de se déclencher du côté de l'impact.
- **Le contrôle de la pression des pneus (Tire Pressure Monitoring, TPM) :** ce dispositif de pointe surveille la pression des pneus et prévient le conducteur lorsque la pression est anormale. Si la pression de l'un des pneus est basse, le voyant jaune s'allume sur le tableau de bord.

Une qualité éprouvée, sur route comme sur circuit

La toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 a été conçue et réalisée dans le cadre du Chrysler Development System (CDS), processus de création de produit complet, coordonné et organisé, qui améliore la qualité et la vitesse de commercialisation tout en réduisant les coûts et en encourageant les innovations sur les nouveaux véhicules.

Le CDS met l'accent sur la conception et la planification prévisionnelle afin d'éviter des essais longs et coûteux et des erreurs ou des modifications au cours des dernières phases du cycle de développement d'un produit. Avec le CDS, la planification complète du produit et du process est achevée et

entièrement intégrée avant le début de l'outillage de production.

Le développement de la Dodge Caliber SRT4 tient compte des conditions réelles, sur route comme sur les circuits de course. Pour simuler ces conditions réelles, la Dodge Caliber SRT4 parcourra dans le cadre d'essais l'équivalent de quelque 2 millions de milles (3,2 millions de kilomètres) d'ici son apparition dans les concessions.

Pour prouver qu'elle a sa place sur les circuits, la Dodge Caliber SRT4 a dû se soumettre à des tests de durabilité à grande échelle, sur les circuits de Firebird Raceway à Phoenix, de Texas Motorsports Ranch à Fort Worth (Texas) et de Nelson Ledges à Garrettsville (Ohio).

Le process, clé de la productivité pour atteindre l'excellence

La toute nouvelle Dodge Caliber SRT4 est fabriquée par le Groupe Chrysler sur son site de montage de Belvidere, dans l'Illinois, sur la même chaîne que les Dodge Caliber modèles S, SE, SXT et R/T.

Cette usine a récemment bénéficié d'un plan de rénovation de plusieurs millions de dollars pour se préparer à produire des Caliber. Le programme d'investissements d'un montant de 419 millions de dollars annoncé en janvier 2005 prévoit, entre autres, la création d'un nouvel atelier de carrosserie. L'atelier robotisé pourra fabriquer la Dodge Caliber SRT4, la Caliber et potentiellement trois autres véhicules sans répercussion sur la production. Les robots effectuent en 45 secondes environ les changements d'outils nécessaires au cours de chaque cycle.

A propos de la marque Dodge

Avec quelque sept pourcent du marché américain, Dodge est la première marque du Groupe Chrysler en termes de vente et se classe en cinquième position sur le marché automobile américain. En 2005, Dodge a vendu plus d'1,4 million de véhicules. Avec 19 % de part du marché américain, Dodge continue à dominer le segment des pick-up et dont 16 % du très compétitif marché des gros pick-up. En 2006, Dodge va se lancer à la conquête des principaux segments du marché européen en termes de volumes.

Vous trouverez des informations complémentaires ainsi que l'actualité de DaimlerChrysler sur Internet, à l'adresse suivante :

<http://www.media.daimlerchrysler.com>

Dodge Caliber SRT4 – Spécifications préliminaires

Sauf spécification contraire, toutes les dimensions indiquées sont en millimètres.

Generalites

Type de carrosserie Cinq portes, à hayon
Site de montage Belvidere, Illinois
Catégorie de véhicule Compacte

Motorisation : 2,4 L VVT turbocompresse 16 soupapes

Disponibilité	en série
Type et description	quatre cylindres en ligne, injection spéciale multipoint avec soupapes à commande électronique active de déplacement de la charge, double contre arbre d'équilibrage
Cylindrée	2360 cm ³
Alésage et course	88 mm x 97 mm
Distribution	DACT entraîné par chaîne, 16 soupapes, double distribution variable à commande électronique, poussoirs à coupelle sans cale et à action directe
Injection	électronique, séquentielle et multipoint, sans canalisation de retour
Fabrication	bloc en aluminium moulé sous haute pression, avec chemises sèches en fonte, culasses en aluminium moulé, cadre de châssis en échelle en aluminium moulé, arbre moteur en acier forgé
Taux de compression	8,6:1
Puissance (SAE nette, estimation)	223 kW (303 ch) à 6 000 tr/min (126 ch/l)
Couple (SAE net, estimation)	352 N•m à 2 000-6 000 tr/min
Régime moteur maximal	6 500 tr/min (limitation électronique)
Carburant	Super sans plomb mini indice Octane 95
Capacité du réservoir d'huile	4,7 l d'huile synthétique Mobil 1 SAE 10W40
Capacité du réservoir de liquide de refroidissement	6,8 l
Système antipollution	deux convertisseurs catalytiques, deux détecteurs d'oxygène chauffés et des éléments internes au moteur
Poids brut tracté maximum	s.o.
Consommation (l/100 km) conditions mixtes	8.4

Transmission transaxe : boîte manuelle getrag DMT-6 A 6 rapports

Disponibilité	en série
Description	boîte six vitesses à surmultiplication, synchronisée à tous les rapports, à commande par câble, avec levier de vitesses quatre plans et bague de marche arrière

Rapports de démultiplication

1 ^{re}	3,231
2 ^e	1,952
3 ^e	1,321
4 ^e	0,971
5 ^e	1,061
6 ^e	0,886
Marche arrière	3,831
Rapport de pont	vitesses 1-4 : 4,063 ; vitesses 5 et 6 : 2,955
Rapport global maximum	2,728

Système électrique

Alternateur	140 A
Batterie	700 ADF, sans entretien

Dimensions et capacités

Empattement	2 635
Voie avant	1 520
Voie arrière	1 520
Longueur hors tout	4 413,9
Largeur hors tout	1 747,2
Hauteur hors tout	1 533,1
Garde au sol	178
Surface frontale, en m ²	2,28
Coefficient de traînée	0,4
Poids à vide estimé, en kg	1 447
Répartition avant/ arrière %	58/42

Intérieur

Nombre de places avant/arrière	2/3
Garde au toit à l'avant, toit ouvrant non compris	1 015,6
Longueur aux jambes	1 061,5
Largeur aux épaules	1 337,8
Largeur aux hanches	1 325,3
Réglage avant/arrière du siège	conducteur – 260, passager – 260
Plage d'inclinaison du siège, en degrés	conducteur – jusqu'à 88, passager – (76 plié/88 déplié)
Indice de volume avant SAE, en m ³	1,485
Garde au toit à l'arrière	989,3
Longueur aux jambes	905,1
Longueur aux genoux	21,8
Largeur aux épaules	1357,2
Largeur aux hanches	1260,8

Indice de volume arrière SAE, en m ³	1,212
Indice de volume intérieur SAE, en m ³	2,697

Indices de volume utile	
Sièges arrière dépliés, en m ³	0,525
Sièges arrière pliés, en m ³	1,36
Indice de volume intérieur EPA, en m ³	3,225
Hauteur de chargement	701,4

Carrosserie

Description d'ensemble	véhicule à traction, à moteur transversal avant
Fabrication	carrosserie autoporteuse en acier

Suspension

Avant	suspension MacPherson indépendante, ressort hélicoïdal, amortisseurs mono-tube à gaz sous pression et barre stabilisatrice
Arrière	suspension indépendante multibras à ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice à bras et amortisseurs mono-tube à gaz sous pression

Direction

Type	direction à crémaillère, avec asservissement hydraulique
Rapport hors tout	16,6:1
Diamètre de rotation (bordure à bordure)	12 m
Nombre de tours du volant (entre butées)	2,76

Pneumatiques

Taille et type	P255/45ZR19 Performance
Fabricant et modèle	Goodyear
Révolutions par km	1 231

Roues

Type et matériau	aluminium moulé
Taille	19 x 7,5

Freins

Avant	
Taille et type	disques ventilés de 340 x 28 avec des étriers flottants à double piston de 2,2
Surface couverte	1 442 cm ²
Arrière	
Taille et type	disques pleins de 302 x 10 avec des étriers flottants à simple piston de 1,4
Surface couverte	894,6 cm ²
Type d'assistance	servofrein à dépression et à diaphragme simple, 10 (254)

Antiblocage sur les quatre
roues de série
Contrôle électronique
de stabilité (ESP) de série

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