

Encore plus de venin : Dodge libère la nouvelle Viper SRT10 2008 de 600 chevaux

- 90 chevaux supplémentaires immédiatement disponibles sur le moteur V-10 de 8,4 L de la Viper SRT10
- Le tout nouveau capot impressionnant comporte des échappements d'air relookés et fonctionnels
- De 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes, de 0 à 160 puis 0 km/h en un plus de 12 secondes, avec une distance de freinage de moins de 30 mètres
- Les nouveaux coloris extérieurs et intérieurs permettent aux clients de personnaliser davantage leur voiture

La nouvelle Dodge Viper SRT10 2008 se vante d'avoir de ce que les aficionados de la performance rêvent : une puissance qui vous laisse sans voix et qui vous scotche au siège, alliée à un freinage de référence, une conduite et une manipulation incomparables, un intérieur de type voiture de course et une esthétique extérieure audacieuse.

Alors que tous les véhicules SRT offre une performance globale équilibrée, le cœur de la nouvelle Dodge Viper SRT10 2008 est son incroyable groupe motopropulseur. Pour 2008, SRT place la barre plus haut avec un nouveau moteur V-10 de 8,4 L qui développe 600 chevaux et un couple remarquable de 760 Nm.

« Un chasseur de gros gibier réputé a dit un jour : « Apportez assez d'armes ! » Avec la nouvelle Dodge Viper SRT10 2008, nous avons créé une artillerie extrêmement puissante pour les amateurs de voitures de course », raconte Kipp Owen, directeur - Ingénierie SRT (Street and Racing Technology), groupe Chrysler. « Avec 600 chevaux, 90 de plus qu'avant, et une performance de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes, la Dodge Viper SRT10 2008 établit une nouvelle référence pour la voiture de course américaine par excellence.

La nouvelle Dodge Viper SRT10 2008 arrivera sur les halls d'exposition de Dodge cet été avec davantage d'options de personnalisation, dont cinq nouveaux coloris extérieurs, quatre nouvelles combinaisons de coloris intérieurs et un nouveau style de roue.

Groupe motopropulseur remarquable

Lorsque les ingénieurs SRT travaillant sur le groupe motopropulseur entreprirent d'obtenir plus de « venin » du moteur de la Dodge Viper SRT10 2008, ils cherchaient à augmenter la performance, tout en respectant les exigences réglementaires rigoureuses, comme les normes fédérales Tier 2, Bin 5 et le programme californien LEV (véhicule de faible émission).

En travaillant avec les spécialistes de chez McLaren Performance Technologies et Ricardo, Inc., les ingénieurs SRT commencèrent par appliquer les formules élémentaires des coureurs pour plus de puissance : une plus grande cylindrée, une aération plus efficace et un régime-moteur supérieur.

L'alésage du bloc moteur V-10 en aluminium surbaissé de la nouvelle Dodge Viper SRT10 2008 fut agrandi d'un millimètre, augmentant ainsi la cylindrée de 8,3 à 8,4 L. En plus des tabliers renforcés et des chemises d'eau améliorées pour un meilleur refroidissement, le bloc comprend des chemises de cylindre en fonte emboutie et des chapeaux de palier principaux boulonnés en croix pour une meilleure résistance et durabilité.

Le moteur 8,4 L de la Viper SRT10 respire par les nouvelles culasses munies de chambres de combustion à commande numérique automatisée (CNC) et de plus grandes soupapes à programme variable (VVT). Le programme variable règle de façon électronique les moments où les soupapes d'échappement sont ouvertes et fermées, en fonction de la vitesse et de la charge du moteur, permettant au moteur de « respirer » plus proprement et plus efficacement.

Le module d'admission d'air du V-10 de la Dodge Viper SRT10 2008 allie un volet en aluminium moulé en deux pièces avec des canaux lisses pour une meilleure circulation de l'air, boulonné à un caisson de distribution supérieur en aluminium moulé sous pression. Un boîtier de filtre à air modifié à restriction faible envoie de l'air via une double commande des gaz électronique dans le module d'admission.

Le mélange air-carburant dans les cylindres est enflammé par les bougies d'allumage platinées allumées par de nouvelles bobines d'allumage individuelles montées sur les couvercles de culasse.

À l'intérieur des cylindres, les pistons sont munis de tiges mobiles de grand diamètre avec des manchons en bronze pour une grande capacité de charge. Des bielles en métal pulvérulent forgé sont sécurisées par des pièces de fixation dont la qualité rappelle celle des avions, de façon à accroître la résistance à la fatigue.

La lubrification du moteur se fait par une grande pompe à huile et un capteur d'huile mobile adapté aux moteurs de compétition Viper, pour améliorer la pression d'huile lorsque le nombre de tours par minute est élevé ou encore lorsqu'il y a des virages.

Les résidus de gaz s'échappent par des en-têtes tubulaires avec entrefer, qui non seulement améliorent le flux d'échappement, mais assurent également un allumage catalytique pour un meilleur contrôle des émissions. L'enveloppe externe en acier inoxydable estampé des en-têtes joue le rôle de protection contre la chaleur thermique pour chacun des canaux en acier inoxydable qui contribuent à l'amélioration de la séparation du flux et du réglage de l'échappement.

Les ingénieurs SRT ne se sont pas arrêtés là. Ils ont développé des améliorations pour pouvoir utiliser les niveaux accrus des chevaux et de couple du V-10 de 8,4 L tout en améliorant la traction, la maniabilité et la durabilité.

Le V-10 de la Dodge Viper SRT10 2008 achemine sa puissance via un nouvel embrayage bidisque de plus petit diamètre (une modification par rapport au précédent embrayage monodisque de plus grand diamètre). Le nouvel embrayage réduit l'inertie de rotation de 18 %, ce qui diminue les efforts de la pédale d'embrayage et améliore la sensation d'embrayage.

La transmission est la dernière évolution de la manuelle six-vitesses T56 Tremec, connue sous le nom de TR6060. Ses engrenages sont 10 % plus grands, ce qui améliore la capacité du couple et fournit un nouveau dispositif de synchronisation. Un nouveau système de levier de vitesses permet de réduire les déplacements du levier. Les compétiteurs en club apprécieront l'ajout d'un refroidisseur de transmission externe.

Freinage de référence

La puissance d'arrêt est un autre attribut clé de la Dodge Viper SRT10, avec des disques de frein de 35 cm liés par les doubles étriers de frein à pistons opposés Brembo 44/40 à l'avant et par les doubles étriers de frein opposés Brembo 42/38 à l'arrière. Un système de freinage

antiblocage (ABS) empêche le blocage des roues en cas de freinage appuyé. Ce système permet une performance de freinage de référence de 100 à 0 km/h en moins de 30 m.

Conduite et manipulation incomparables

La conduite et la manipulation de la Dodge Viper SRT10 2008 sont définies par une suspension qui évoque la compétition sportive, totalement indépendante à quatre roues, comportant des bras de suspension et des joints en aluminium haute résistance et légers, modérés par des amortisseurs de surcharge légers.

Pour que la puissance soit directement transmise à la route, les ingénieurs SRT ont retenu l'essieu arrière Dana M44-4 qui a fait ses preuves et l'ont équipé avec le nouveau différentiel à glissement limité et détecteur de vitesse Visco-Lok de GKN pour améliorer la traction.

La Dodge Viper SRT10 roule sur des roues avant 18" et des roues arrière 19"en aluminium forgé poli désormais disponibles en trois styles : à cinq rayons, à rayon en H et la toute nouvelle roue Razor à cinq rayons en U. Les roues sont revêtues des pneus Pilot® Sport PS2 de Michelin®. Les pneus sculptés à quatre rainures fournissent une adhérence maximale, une réduction du bruit de la route et une maniabilité supérieure sur route humide ou sèche.

Esthétique extérieure audacieuse

La Dodge Viper SRT10 2008 est disponible en deux styles de carrosserie : roadster et coupé. Les deux affichent un tout nouveau capot impressionnant, une prise d'air de capot plus efficace pour l'induction de l'air et des auvents de capot-moteur plus grands et fonctionnels pour faciliter le refroidissement du moteur V-10 de 600 chevaux et 8,4 L encore plus puissant.

Huit coloris extérieurs seront introduits tout au long de l'année de fabrication, dont cinq sont totalement nouveaux : rouge venin, vert serpent, violet Viper, orange Viper et bleu éclatant. Toujours en option, six bandes de peinture bicolore sont disponibles : blanc, noir, argent, graphite, bleu et rouge.

L'extérieur de la version roadster Dodge Viper SRT10 2008 diffère de celui de la version coupé en divers points. En fait, les seuls panneaux de carrosserie qu'ils ont en commun sont le bouclier avant et les ailes, le capot et les portières. Cependant, toutes les caractéristiques du style emblématique de la Viper SRT10 ont été conservées dont la calandre en croix caractéristique, les larges événements latéraux, les ailes en flèche et les lignes abaissées du capot.

Le toit amovible de la version coupé de la Dodge Viper SRT10 avec son design « double bulle » est encore plus résistant à la torsion que celui du roadster. Le coupé Dodge Viper SRT10 2008 propose une force de portance négative et une stabilité à vitesse élevée avec sa ligne de toit descendante et son spoiler à couvercle de coffre. De plus, la version coupé de la Dodge Viper SRT10 offre un espace de coffre de 0,41 m³, soit 0,18 m³ de plus que sur la version roadster. La structure du toit et de la garniture de toit offre plus d'espace pour loger une cage de sécurité, tout en conservant autant de dégagement à la tête que possible.

Design intérieur de type voiture de course

Le cockpit des versions roadster et coupé de la Dodge Viper SRT10 2008 conserve son distinctif contacteur de démarrage à bouton poussoir rouge ainsi qu'un tableau de bord extrêmement fonctionnel mettant l'accent sur la performance avec un tachymètre installé au centre et un indicateur de vitesse gradué jusqu'à 350 km/h.

Cinq coloris d'intérieur seront disponibles en 2008 : noir, et quatre nouvelles combinaisons de coloris : noir/rouge, noir/bleu, noir/ardoise ou noir/bronzage naturel. Un choix de finitions de lunettes d'encadrement du tableau de bord et de la console centrale ajoute au degré de personnalisation.

« La Dodge Viper SRT10 2008 propose aux passionnés de performance une combinaison parfaite entre la puissance provocatrice, la performance exceptionnelle et l'apparence étonnante », dit Mike Accavitti, directeur, sports motorisés Dodge et marketing et planification produit SRT. « Aujourd'hui, avec toute une gamme de nouveaux coloris intérieurs et extérieurs et des options à choisir, la Dodge Viper SRT10 2008 redéfinit la façon dont un client peut personnaliser sa Viper. »

Sécurité de la Dodge Viper SRT10 2008

La Dodge Viper SRT10 2008 est équipée des technologies suivantes de sécurité :

- **Pédales réglables** : permettent aux pédales de frein et d'accélérateur de se déplacer vers le conducteur ou de s'en éloigner pour l'aider à trouver une position sûre et confortable, pour un meilleur contrôle
- **Coussins gonflables avant multimodes de nouvelle génération avec système de classification de l'occupant (OCS)** : se gonflent proportionnellement à la sévérité de l'impact. L'OCS mesure les conditions d'activation et de désactivation du coussin gonflable côté passager en fonction du poids de l'occupant
- **Système de freinage antibloquage (ABS)** : détecte et évite le blocage des roues, permettant un meilleur contrôle de la direction en condition de freinage intense ou sur route humide
- **BeltAlert** : émet un bip régulier et allume un voyant du tableau de bord pour rappeler au conducteur et au passager avant de boucler leur ceinture si le véhicule roule sans que le conducteur ne soit bien attaché
- **Troisième feu stop surélevé (CHMSL)** : le troisième feu stop surélevé et installé sur le couvercle de coffre utilise des diodes électroluminescentes (DEL) pour une durée de vie plus longue
- **Limiteurs de force (CFR)** : répartissent la force ou la charge exercée sur la ceinture puis relâchent petit à petit la ceinture de manière contrôlée
- **Zones de déformation** : conçues pour se comprimer pendant un accident de façon à absorber l'énergie, en diminuant le transfert de cette énergie aux occupants
- **Colonne de direction d'amortissement** : la colonne de direction à réglage manuel utilise deux tubes coaxiaux hydroformés qui peuvent se déplacer l'un en fonction de l'autre pour permettre à la colonne de se déplacer vers l'avant en vue de renforcer l'absorption d'énergie pendant un accident. La colonne de direction à puissance réglable emploie un élément flexible calibré qui se déforme pendant le mouvement de la colonne pour améliorer la gestion de l'énergie
- **Protection intérieure en cas de choc à la tête** : les montants intérieurs au dessus de la ligne de la ceinture et du tableau de bord, dont les espaces autour du pare-brise et des en-têtes des vitres arrières, les structures du toit et des longerons de cadre du châssis et les boucles tournantes de la ceinture, sont spécifiquement conçus pour limiter la force d'impact au niveau de la tête

- **Coussinets pour genoux** : le tableau de bord inférieur et la porte de la boîte à gants sont conçus pour positionner correctement l'occupant, permettant aux coussins gonflables de fonctionner efficacement
- **Entrée à distance sans clé (RKE)** : le système renforce la sécurité personnelle en verrouillant et déverrouillant les portières et en allumant les lampes intérieures. Le système active et désactive l'alarme de sécurité en cas de vol du véhicule
- **Surveillance de la pression des pneus (TPM)** : les modules de capteur de pression à l'intérieur des tiges des soupapes des quatre roues envoient des signaux continus radioélectriques au récepteur, et le système informe les occupants lorsque la pression est trop basse
- **Ceintures de sécurité trois-points avec prétensionneurs** : les rétracteurs de ceinture trois-points disposent de prétensionneurs pour renforcer la protection des occupants lors d'un impact, en gérant l'énergie des occupants

Fabrication

La Dodge Viper SRT10 2008 sera fabriquée à la main dans l'usine d'assemblage Conner Avenue à Détroit.

Street and Racing Technology

SRT a créé quelques uns des produits les plus audacieux et caractéristiques du groupe Chrysler en appliquant avec obstination sa philosophie essentielle : fournir une performance de référence au prix le plus compétitif, avec une totale intégrité et crédibilité

Chaque véhicule SRT affiche cinq signes distinctifs principaux : une esthétique extérieure qui évoque l'image de la marque ; des intérieurs dignes de voitures de course ; des caractéristiques de conduite et de maniabilité incomparables parmi une gamme dynamique ; un freinage de référence et un groupe motopropulseur remarquable.

La salve Dodge continue

Avec 1,4 millions de véhicules vendus dans le monde entier en 2006, Dodge, la marque à succès du groupe Chrysler, poursuit son offensive de produits pour l'année de fabrication 2008 avec la toute nouvelle Dodge Avenger et les nouvelles Dodge Viper SRT10, Dodge Magnum et Dodge Magnum SRT8.

Dodge est la cinquième marque sur le marché automobile américain. En tout, Dodge possède 7 % des parts de marché aux États-Unis. Sur le marché des fourgonnettes, Dodge détient 19 % des parts de marché, 16 % sur celui des camions, et enfin 4 % sur celui des voitures.

Dodge Viper SRT10 2008

DONNÉES TECHNIQUES

Toutes les dimensions sont exprimées en millimètres, sauf indication contraire.

Les informations montrées sont correctes au moment de la publication et peuvent faire l'objet de modification sans avis préalable.

INFORMATIONS GENERALES

Styles de carrosserie _____ Roadster/Coupé
Usine d'assemblage _____ Conner Avenue (Detroit, Michigan)
Classe de véhicule définie par l'EPA (l'agence américaine de protection de l'environnement) _____ Deux-places

MOTEUR

Type et description	10 cylindrées en V à 90°, à refroidissement liquide
Cylindrée	8,4 L (8 357 cm ³)
Alésage x course	103 x 100,6
Système de soupapes	Distribution 20 soupapes en tête à programme variable, culbuteurs hydrauliques à rouleaux
Injection	électronique séquentielle multipoint
Conception	Bloc en alliage d'aluminium avec chemises en fonte, culasses en alliage d'aluminium
Taux de compression	10,2:1
Puissance (SAE net)	600 ch (450 KW) à 6 100 tr/mn
Couple (SAE net)	760 Nm à 5 000 tr/mn
Vitesse de rotation max.	6 250 tr/mn
Type de carburant	Sans plomb avec un indice d'octane de 91 tel que défini par la méthode (R+M)/2
Quantité de lubrifiant (avec filtres)	9,5 L
Capacité du circuit de refroidissement	15 L
Système antipollution	Quatre convertisseurs catalytiques trois voies, sondes à oxygène chauffées, éléments internes au moteur ^(a)
Consommation de carburant selon l'EPA (ville/autoroute)	s/o
(a)	Conforme aux normes Tier 2 dans les 50 états

(a) Conforme aux normes Tier 2 dans les 50 états.

SYSTEME ELECTRIQUE

Système électrique
Alternateur _____ 180 A à pleine vitesse
Batterie _____ Résistante aux fuites, ne nécessite pas d'entretien, 600 ADF
Système audio _____ Radio AM/FM avec lecteur CD compatible MP3,
amplificateur de 310 watts, sept haut-parleurs

TRANSMISSION

Boîte six vitesses manuelle avec surmultipliée

Description _Boîte de vitesses synchronisée, levier à passage 1-4 électronique et mécanisme de verrouillage de la marche arrière

Rapports de démultiplication

1 ^{ère}	2,66
2 ^{nde}	1,82
3 ^{ème}	1,30
4 ^{ème}	1,00
5 ^{ème}	0,74

6^{eme} _____ 0,50
Rapport de pont _____ 3,07
Rapport de la 2^e _____ 1,5

REDUCTION FINALE

REDUCTION FINALE Description _____ Engrenage hypoïde monté sur cadre avec différentiel Visco Lok de GKN à glissement limité et détecteur de vitesses.

DIMENSIONS ET VOLUMES ^(a)

DIMENSIONS ET VOLUMES	
Empattement	98,8 (2510)
Voie avant	61,6 (1565)
Voie arrière	60,9 (1547)

Longueur totale	175,6 (4459)
Largeur totale (aux seuils)	75,2 (1911)
Hauteur totale	47,6 (1210)
Garde au sol	5,125 (130)
Poids à vide	coupé : 1 564,9 kg ; roadster : 1 560,4 kg
Répartition du poids avant/arrière	49,5/50,5
Maître-couple	1,79 m ²
Coefficient de traînée	roadster : 0,43 (descendant), 0,40 (ascendant) coupé : 0,40
Volume du réservoir	70 L

(a) Toutes les dimensions mesurées avec deux passagers.

PLACE

Places assises	2
Dégagement à la tête	926
Emplacement pour les jambes	1077
Dégagement aux épaules	1375
Déplacement des sièges	192
Degré d'inclinaison	45°
Volume intérieur SAE	s/o

CARROSSERIE

Présentation _____ Moteur longitudinal à l'avant, propulsion
 Conception _____ Châssis-poutre tubulaire avec structure de l'auvent séparée. Panneaux de carrosserie en composite laminé moulé et en résine moulée par injection, seuils en aluminium, boucliers avant et arrière en résine moulée par injection avec barres de renforcement en composite

SUSPENSION

Type _____ À roues indépendantes, bras de suspension et joints en aluminium haute résistance amortisseurs de surcharge légers
 Avant _____ Bras supérieur et inférieur en fonte d'aluminium de longueur inégale, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs avec réglage du rebond et chargés en gaz basse pression, barre stabilisatrice
 Arrière _____ Bras supérieur et inférieur en fonte d'aluminium de longueur inégale, ressorts hélicoïdaux, bras d'équilibrage
 ressorts hélicoïdaux, amortisseurs avec réglage du rebond et chargés en gaz basse pression, barre stabilisatrice

DIRECTION

Type _____ Assistée, à crémaillère
 Rapport _____ 16,7:1
 Diamètre de braquage _____ 12,34 m
 Rayon de braquage (lock-to-lock) _____ 2,4

PNEUS ^(a)

Taille et type _____ avant : P275/35 ZR18
 arrière : P345/30 ZR19
 Fabricant et modèle _____ Pilot® Sport PS2 de Michelin® avec capteurs de basse pression dans les tiges de soupapes
 Tours par kilomètre _____ avant : 805,42 tr/mn ; arrière : 756,97 tr/mn

ROUES ^(b)

Type et matériau _____ Aluminium forgé
 Taille _____ avant : 18" x 10"
 arrière : 19" x 13"

FREINS

Avant : taille et type _____ disque ventilé de 355 x 32 avec
 étriers de frein à pistons opposés Brembo 44/40
 Arrière : taille et type _____ disque ventilé de 355 x 32 avec
 double étrier de frein opposé Brembo 42/38
 Type d'assistance _____ Diaphragme tandem à vide sans déplacement perdu

Communication du groupe Chrysler

Jason Vines
Vice-président, Communication du groupe Chrysler
248-512-3164
jhv2@dcx.com

Rick Deneau
Directeur, Relations publiques et communication produit/marque
248-512-2694
rsd2@dcx.com

Todd Goyer
Directeur, Design, ingénierie, technologie de pointe et communications SRT/sports motorisés
248-512-0041
trg32@dcx.com

Kerrey Kerr
Responsable, Communication SRT/sports motorisés
248-512-0315
kjk12@dcx.com

Demandes de supports électroniques
mediarequest@dcx.com**Sites Internet de DaimlerChrysler**
Site Internet destiné aux médias
www.media.daimlerchrysler.com

Blog du groupe Chrysler
www.thefirehouse.biz

Sites Internet d'entreprise
www.chryslergroup.daimlerchrysler.com
www.daimlerchrysler.com

Sites Internet des marques
www.chrysler.com
www.dodge.com
www.jeep.com
www.mopar.com
www.drivesrt.com