



Informacja prasowa

Kontakt

Dorota Obłąkowska tel. (22) 312 76 16

Dorota Wicik tel. (22) 312 76 17

19 lutego 2008

Najważniejszy współczesny amerykański „Muscle Coupé” Nowy Dodge Challenger SRT8® 2008

- Ikona „muscle car” marki Dodge powraca w 35 lat później
- Konstrukcja wierna dziedzictwu oryginalnego Challengeera lecz wzbogacona o nowoczesne elementy i charakterystykę wyczynową SRT
- Silnik HEMI® V-8 o pojemności 6.1 litra i mocy 425 KM
- Każdy egzemplarz oznaczony numerowaną plaketką serii limitowanej.

Powrót ikony – Dodge’a Challenger’a, to wydarzenie z kategorii marzeń każdego fanatyka „pony cars” amerykańskiej ery motoryzacji lat 1970-tych: kosmiczne osiągi, nieomyłne akcenty stylizacji nawiązujące do oryginalnego Challengeera, własności jezdne klasy światowej i modelowa skuteczność hamulców. A do tego wszystkiego – liczne elementy komfortu i rozwiązania technologiczne obliczone na satysfakcję nowej generacji entuzjastów prawdziwego samochodu.

„Nowy Dodge Challenger SRT8 skonstruowany został pod kątem oczekiwań naszych klientów w stosunku do nowoczesnego auta typu muscle car” – mówi Mike Accavitti, dyrektor ds. marki Dodge oraz marketingu światowego SRT w Chrysler LLC – „Ta nowa wersja klasycznego, amerykańskiego samochodu Dodge nie tylko ‘pali gumy’ i przyciąga wzrok dosłownie wszystkich naokoło. To także szereg najnowocześniejszych technologii, jak nawigacja GPS, bezkluczykowy zamek centralny i rozruch silnika, system multimedialny MyGIG™ czy bezprzewodowy zestaw głośnomówiący UConnect do telefonu komórkowego.”

Dzieło firmowego teamu konstruktorów Chryslera, Dodge Challenger SRT8 2008 powstał w oparciu o pięć zasad obowiązujących każdy pojazd ze stajni SRT: zuchwała, odpowiadająca markowemu image stylizacja nadwozia, wnętrze inspirowane wyczynem, światowej klasy własności jezdne w całym zakresie dynamiki pojazdu, wyjątkowy zespół napędowy oraz modelowa skuteczność hamulców.

Dodge Challenger SRT8 2008 oferowany będzie w trzech kolorach nadwozia: pomarańczowym HEMI® Orange, srebrnym Bright Silver Metallic i czarnym Brilliant Black Crystal Pearl. Każdy z tych tylnonapędowych, dwudrzwiowych coupé posiadać będzie numerowaną plakietkę serii limitowanej na desce rozdzielczej oraz stylizowane na włókno węglowe pasy wyścigowe na masce silnika. Napęd stanowi silnik HEMI® V-8 o pojemności 6,1 litra i mocy 425 KM oraz momencie obrotowym 310 Nm. Dodge Challenger SRT8 2008 będzie dostępny w północnoamerykańskiej sieci sprzedaży na wiosnę bieżącego roku.

Produkcja samochodów Dodge Challenger SRT8 2008 odbywać się będzie w kanadyjskiej fabryce Chryslera Brampton Assembly Plant (prowincja Ontario).

Podstawowe osiągi (przybliżone) Dodge Challengeera SRT8 2008 są następujące: przyspieszenie 0-100 km/h w czasie około 5 sekund, test 0-160-0 km/h w czasie poniżej 17 sekund, ¼ mili ze startu stojącego w czasie poniżej 14 sekund, dystans hamowania 100-0 km/h około 30,5 m, przeciążenie boczne rzędu 0,88 g.

STYLIZACJA NADWOZIA I WNĘTRZE

- Stylizacja nadwozia połączeniem tradycji Challengeera z ekspresyjnym, współczesnym image marki Dodge
- Inspirowane sportami wyczynowymi wnętrze nawiązaniem do oryginalnego Challengeera i bogatsze o nowoczesne rozwiązania adresowane do dzisiejszej klienteli.

Nowy, pięciomiejscowy Dodge Challenger SRT8 2008 przypomina emocje, jakie budził oryginalny dwudrzwiowy, tylnonapędowy Challenger sprzed lat i przekłada je na język współczesny.

„Chcieliśmy zmaterializować dzisiejsze wyobrażenie o Challengeerze sprzed 35 lat” – powiedział Trveor Creed, wiceprezes ds. projektowania Chrysler LLC – „Stanęliśmy przed wyzwaniem polegającym na wywołaniu u klienta tych emocji, które wzbudzał oryginalny Challenger, lecz w odniesieniu do następcy o współczesnych osiąгах i we współczesnym wykonaniu.”

Nowy Dodge Challenger SRT8® 2008 zachowuje akcenty stylistyczne typowe dla marki Dodge. Dzięki odważnym proporcjom nadwozia jest natychmiast rozpoznawalny, a jego bryła „siedzi” pewnie i stabilnie na drodze. Szeroki grill i lampy przeciwmgielne – jakby zdjęte ze „starego” Challengeera stanowią wizualny łącznik ze współczesnym charakterem Dodge, tworząc agresywny przód nowoczesnego „muscle car”. Przetłoczona pośrodku maska silnika, pasy wyścigowe w symulacji karbonu oraz

chwyty powietrza nawiązują do historii Challengerera, podobnie zresztą jak linia okien bocznych.

Do elementów funkcjonalnych w przedniej części karoserii należą: pas przedni, kierujący opływające powietrze wokół „dzioba” pojazdu, kanały powietrza chłodzącego hamulce oraz para „chrap” na masce, wspomagających chłodzenie komory silnikowej.

Klasycznie agresywny wygląd auta akcentuje czarna oprawa tylnych świateł oraz niemal zdjęty z oryginalnego Challengerera T/A tylny spojler, który ma istotne znaczenie funkcjonalne, wytwarzając znaczną siłę docisku tylnych kół do podłoża.

„Oryginalny Challenger był inspiracją dla wielu rozwiązań, jakie zastosowaliśmy obecnie” – mówi Jeff Gale, główny projektant nadwozia nowego Challengerera – „Jako wzór lusterek bocznych posłużyły nam lusterka ze ‘starego’ Challengerera, które poprawiliśmy pod względem jakościowym i estetycznym. Tak więc w końcu są one bardzo podobne do oryginalnych ale nieporównywalnie doskonalsze aerodynamicznie.”

„Bardzo ważne było naszym zdaniem zastosowanie czarnej podsufitki w kabinie.” – twierdzi Brian Nielander, projektant wnętrza nowego Challengerera – „Taką miał oryginalny Challenger, a poza tym w ten sposób tworzy się surową i jednoznaczną tematycznie atmosferę wnętrza.”

Przetłoczenie wzdłuż tylnych słupków oraz szyby tylnej jest identyczne jak w koncepcyjnym Challengerze, zapożyczeniem z oryginału są natomiast rozciągające się na całą szerokość „rufy” lampy tylne z centralnym światłem cofania.

Dodge Challenger SRT8 2008 dostępny jest w trzech kolorach nadwozia: pomarańczowym HEMI Orange, czarnym Brilliant Black Crystal Pearl i srebrnym Bright Silver Metallic.

Inspiracją dla przepojonego duchem wyczynu wnętrza był zarówno oryginalny jak i koncepcyjny Challenger. Mając na uwadze oczekiwania współczesnej klienteli wzbogacono je o wykończenie i wyposażenie typu funkcjonalno-luksusowego.

Do najważniejszych elementów wystroju wnętrza należą głęboko profilowane, skórzane fotele typu wyścigowego z akcentującą wstawką koloru pomarańczowego poduszki oparcia, ozdobne ściegi siedzeń i kierownicy, cztero-tarczowy zestaw wskaźników z centralnym obrotomierzem i prędkościomierzem wyskalowanym do 180 mil/h (ponad 280 km/h) oraz specjalny dla wersji SRT wyświetlacz RCD bieżącego pomiaru czasu przyspieszenia 0-100 km/h i hamowania 100-0 km/h, przeciążeń (g) oraz czasu osiągnięcia ¼ mili ze startu stojącego.

Trapezowy kształt drzwi i zestawu wskaźników, czarna podsufitka oraz niesymetryczna konsola selektora skrzyni biegów to motywy przeniesione bezpośrednio z oryginalnego Dodge Challengerera.

Wszystkie modele Challengeera SRT8 2008 wyposażone są w numerowane plakietki serii limitowanej oraz oznakowanie SRT, a także tytanowe akcenty tablicy przyrządów i zestawu wskaźników.

Standardowo montowany jest 13-głośnikowy system audio Kicker High Performance ze wzmacniaczem o mocy 322 W i 200-watowym subwooferem oraz radio satelitarne SIRIUS. W opcji dostępny jest również multimedialny system infotainment MyGIG.

KONSTRUKCJA POJAZDU

Nowe standardy dla „Modern American Muscle Coupé” według Street and Racing Technology Chryslera

- Dodge Challenger SRT8 2008 najpotężniejszym fabrycznym ‘muscle coupé’ o charakterystyce wyczynowej
- Silnik HEMI® V-8 o pojemności 6.1 litra, mocy 425 KM i momencie obrotowym 310 Nm
- Płyta podwozia zapożyczona od cenionego Dodge Chargeera
- Własności jezdne i komfortowe klasy światowej
- Modelowa skuteczność hamulców

Oparty na platformie cenionego w swej klasie sedana Dodge Charger, nowy Dodge Challenger SRT8 2008 jest pojazdem dwurdzwiowym o napędzie na koła tylne. Przy rozstawie osi 2946 mm jest o 102 mm krótszy od Chargeera.

Klienci niewątpliwie docenią wyjątkowe osiągi, jakie cechują ten pojazd zarówno na drogach publicznych jak na torze wyścigowym. Dzięki niskiemu zawieszeniu, systemowi BLD (brake-lock differential – wymuszona przy pomocy hamulców funkcja blokady mechanizmu różnicowego), specjalnie dobranej sztywności sprężyn, amortyzatorów i stabilizatorów oraz nastawom systemu ESP, charakterystyka jezdna Dodge Challengeera SRT8 2008 należy w całym zakresie dynamicznym do najwyższej klasy światowej.

„Dodge Challenger SRT8 2008 to najlepszy współczesny muscle car, zbudowany przez entuzjastów dla entuzjastów” – mówi Kipp Owen, dyrektor ds. inżynierii w Street and Racing Technology – „Tu w SRT doskonale rozumiemy, czego klient spodziewa się od auta typu wyczynowego a w przypadku Challengeera SRT8 oczekiwania te spełniamy z nawiązką.”

Zawieszenie

Samonośne nadwozie Dodge Challengeera SRT8 2008 posiada zawieszenie przednie typu multi-link na wahaczach trapezowych nierównej długości (SLA). Przednią ramę pomocniczą tworzą hydroformowane, stalowe podłużnice rurowe z poprzecznym usztywnieniem w formie tłoczonego profilu zamkniętego. Pozwala to zapobiec

przenoszeniu się hałasów, drgań i wibracji (NVH) do przedziału pasażerskiego. W zawieszeniu SLA podatność tulei dobrano w sposób ograniczający hałasy drogowe przy zachowaniu odpowiedniej do osiągnięć charakterystyki prowadzenia.

Nastawy pięcio-wahaczowego niezależnego zawieszenia tylnego (IRS) mogą być dobierane oddzielnie pod kątem komfortu oraz charakterystyki jezdnej w efekcie zastosowania zestawu odpowiednich tulei IRS. Podczas ruchów zawieszenia układ wahaczy zachowuje stałe kąty pochylenia i zbieżności kół. Ogumienie utrzymuje lepszy kontakt z podłożem na nierównościach drogi, a niskie masy nieresorowane powodują wzrost komfortu jazdy. Maksymalnemu ograniczeniu przechyłów nadwozia na zakrętach służy odpowiednio dobrana sztywność stabilizatora poprzecznego.

„Oryginalny Dodge Challenger był doskonale znany z osiągnięć na prostej drag racing” – mówi dalej Kipp Owen – „Nowy Challenger jest co najmniej tak samo dobry, a ponadto jego własności jezdne na ulicy czy też torze wyścigowym dorównują najwyższej klasie światowej.”

Standardowym wyposażeniem Dodge Challengeera SRT8 2008 są ekskluzywne, 20-calowe kute obręcze kół typu Alcoa ze stopu aluminium wraz z całorocznymi oponami Goodyear Eagle RS-A. Opcjonalnie dostępne jest ogumienie Goodyear F1 Supercar.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

Dodge Challenger SRT8 2008 napędzany jest „sprawdzonym w akcji” silnikiem HEMI® V-8 o pojemności 6,1 litra, mocy maksymalnej 425 KM i momencie obrotowym 310 Nm. Jednostka ta współpracuje z pięciostopniową przekładnią automatyczną z systemem AutoStick®.

Wolnossący 6,1 HEMI V-8 jest najmocniejszym silnikiem tego rodzaju w gamie Chylera. Jego moc jednostkowa 69,8 KM/l jest nawet wyższa niż legendarnego silnika „Street HEMI” z 1966 roku.

Automatyczna, pięciostopniowa skrzynia biegów Challengeera SRT8 sterowana jest elektronicznie i wyposażona w blokadę przekładni hydrokinetycznej oraz funkcję ręcznej, sekwencyjnej zmiany przełożeń AutoStick. Skrzynia posiada trzy zestawy planetarnych kół zębatych, które załączane są sześcioma sprzęgłkami ciemnymi i dwoma przeciążeniowymi. Doskonale przyspieszenia ze startu stojącego zapewnia agresywne przełożenie biegu pierwszego. Zmiana przełożenia na wyższe lub niższe w trybie AutoStick nie skutkuje odcięciem dopływu paliwa w wyniku odpowiedniej kalibracji sterownika.

Dzięki elektronicznemu, adaptacyjnemu systemowi sterowania zmianą przełożeń zespół napędowy pracuje płynnie i szybko. Elektroniczne sterowanie momentem obrotowym silnika z kolei – umożliwia sprawne przyspieszanie oraz zmianę biegów „w górę” przy otwartej przepustnicy a także płynną, dwustopniową (z międzygazem) redukcję przełożeń. Równoległe zastosowanie elektronicznie modulowanego sprzęgła hydrokinetycznego (EMCC) pozwala na znaczące obniżenie zużycie paliwa.

Modelowa skuteczność hamulców

Modelowa skuteczność hamulców to jeden z atutów konstrukcji rodem z SRT, dzięki czemu Dodge Challenger SRT8 2008 jest w stanie zwalniać i hamować szybko, bezpiecznie oraz w sposób całkowicie przewidywalny.

Na wszystkie koła pojazdu działają cztero-tłoczkowe zaciski hamulcowe Brembo lakierowane na kolor czerwony. Wentylowane tarcze mają wymiar 360 x 32 mm z przodu oraz 350 x 26 mm z tyłu. Droga hamowania 100-0 km/h wynosi około 30,5 m i bez trudu kwalifikuje się do kategorii modelowej.

Główne osiągi (przybliżone) Dodge Challengeera SRT8 2008 są następujące:

- przyspieszenie 0-100 km/h: w czasie około 5 sekund;
- test 0-160-0 km/h w czasie poniżej 17 sekund;
- ¼ mili ze startu stojącego: poniżej 14 sekund;
- przeciążenie boczne: 0,88 g.
- dystans hamowania 100-0 km/h: około 30,5 m.

NIECO HISTORII

Dodge Challenger: dzieje Dodge Pony Car

Mimo, iż Dodge Challenger dołączył do grupy "pony cars" Wielkiej Trójki Detroit jako ostatni, oferował to, czego konkurencja wtedy nie miała: najbogatszą na rynku gamę silników – od niewielkiego, lecz bardzo trwałego „Slant Six” o pojemności 225 cali sześciennych (ok. 3,7 litra) do budzącego uzasadniony respekt „Elephant Motor” (‘słonia’) – niemal 7-litrowego HEMI® 426.

I choć Dodge Challenger przetrwał jedynie pięć lat modelowych, uważany jest za jedną z najbardziej cenionych marek w historii motoryzacji – a jego rzadkie i starannie odnowione egzemplarze osiągają dzisiaj ceny liczone w wartościach sześciocyfrowych.

1970

Dodge Challenger zadebiutował w jesieni 1969 roku jako model roku 1970. Dzielił platformę „E-body” Chryslera (długa maska silnika, krótki bagażnik) z trzeciej generacji Plymouth'em Barracudą – lecz jego rozstaw osi został przedłużony o dwa cale (51 mm) aby zwiększyć ilość miejsca w środku.

Samochód ten był oryginalnie oferowany jako dwurdzwiowy hardtop lub convertible (kabriolet) w wersjach wyposażenia Base, SE (Special Edition), R/T (Road/Track) oraz T/A (TransAm). Ale prawdziwy zachwyt klientów budziła gama ówczesnie dostępnych silników:

- 3,7-litrowy I-6 (rzędowy 6-cylindrowy) o mocy 145 KM
- 5,2-litrowy V-8 o mocy 230 KM
- 5,6-litrowy V-8 o mocy 275 KM (290 KM w wersji T/A)
- 6,3-litrowy V-8 o mocy 290 KM
- 6,3-litrowy V-8 o mocy 330 KM
- 6,3-litrowy V-8 o mocy 335 KM
- 7-litrowy HEMI V-8 o mocy 425 KM
- 7,2-litrowy V-8 o mocy 375 KM
- 7,2-litrowy V-8 o mocy 390 KM

Wybór układów przeniesienia napędu dla tych silników obejmował automatyczną skrzynię biegów TorqueFlite konstrukcji Chryslera oraz trzy- lub czterostopniowe przekładnie manualne, do których zamówić było można selektor z „pistoletowym” uchwytem Hurst’a. Wyposażeniem opcjonalnym samochodów Challenger z silnikami o dużej pojemności („Big Block”) mogły być także mosty napędowe typu „heavy-duty” Dana 60 z mechanizmem różnicowym o zwiększonym tarciu wewnętrznym.

‘Orientację wyczynową’ ilustrowały także schematy kolorystyczne nadwozia, w tym śliwkowy Plum Crazy oraz pomarańczowy Orange HEMI®, akcentowane pasami „bumblebee”. Jeszcze głębszą indywidualizację pojazdów umożliwiały opcjonalne chwyty powietrza na maskę silnika, ekstrawagancka maska silnika „Shaker” (z wycięciem na wlot do filtra powietrza) oraz tylne „skrzydło” (rozbudowany spojler) na klapie bagażnika.

Korzystając z wyczynowego image marki – Dodge Challenger już w pierwszym roku produkcji wystawiony został w wyścigach torowych. Do użytku na drogach publicznych dostępna była wersja T/A serii limitowanej, posiadająca homologację Sports Car Club of America (SCCA) w kategorii wyścigowej Trans Am. Challenger T/A był jednym z pierwszych samochodów produkcyjnych o innych rozmiarach ogumienia przedniego i tylnego – odpowiednio E60x15 oraz G60x15.

W roku 1970 za kierownicą przygotowanego i sponsorowanego przez Ray Caldwell’s Autodynamics Race Shop Challengera Trans Am z numerem startowym 77 zasiadł Sam Posey. Choć nie wygrał on wtedy żadnego z wyścigów, lecz w klasyfikacji generalnej zajął wysokie, czwarte miejsce.

Prowadzone przez asów „Drag racing” (wyścigów równoległych) Dicka Landy’ego i Teda Spehar’a samochody Challenger startowały także w nowej klasie Pro Stock amerykańskiej ligi National Hot Rod Association. W latach 1970 i 1971 napędzane

silnikami HEMI Challengery (oraz Plymouth'y Barracuda zwane 'Cuda) w tejże klasie nie miały sobie równych.

Dodge Challenger R/T z roku 1970 wystąpił w jednej z głównych ról w filmie „Znikający Punkt” – kultowym dziele wielkiego ekranu dla entuzjastów pościgów w wykonaniu „muscle cars”. Film ten doczekał się remake (nowej wersji) dla telewizji w roku 1977. Samochody Challenger 1970 pokazały się także w filmach „Used Cars”, „Natural Born Killers”, „Phantasm I i II” oraz programach telewizyjnych, m.in. „The Mod Squad”. Sprzedaż samochodów Dodge Challenger w modelu roku 1970 wyniosła nieco ponad 83.000 sztuk.

1971

W roku 1971 Challengera poddano lekkiej restylizacji, zmieniając pojedynczą lampę tylną (model 1970) na podwójne światła zespolone (model 1971) oraz wprowadzając nowy grille o dwóch wlotach powietrza – lakierowany na srebrno w modelach standardowych i na czarno w modelu R/T. Ten ostatni otrzymał także „skrzela” z włókna szklanego. Pojawiła się również druga wersja coupé ze stałymi okienkami tylnego słupka.

Tak jak rok wcześniej, aby umożliwić klienteli fabryczną personalizację samochodu – oferowane były różne poziomy wyposażenia oraz bogata lista kolorów nadwozia i aplikacji graficznych. Równolegle jednak zdecydowano o zaprzestaniu produkcji modeli T/A (Dodge wycofał się z wyścigów Trans Am), SE oraz R/T Convertible.

Efektom zaostrzenia przez EPA norm emisji spalin były pewne zmiany w gamie dostępnych jednostek napędowych: zrezygnowano z opcji 7,2-litrowego silnika o mocy 375 KM oraz 5,6-litrowego silnika „Six-Pack”. Silnik Magnum o pojemności 6,3 litra dostosowano do nowych norm toksyczności spalin kosztem obniżenia mocy do 300 KM poprzez zmniejszenie stopnia sprężania. W dalszym ciągu oferowany jednak był 390-konny silnik V-8 „Six-Pack” o pojemności 7,2 litra, a obszerny wybór jednostek napędowych Challengera zamykał topowy HEMI® 426 o pojemności 7 litrów i mocy 425 KM.

Także w roku 1971 Dodge Challenger convertible wybrany został jako „Pace Car” (moderator) wyścigów Indianapolis 500. Niejako na pamiątkę tego wydarzenia Dodge wyprodukował jeszcze 50 identycznych samochodów, wszystkie w kolorze pomarańczowym HEMI Orange oraz białym dachem i wystrojem wnętrza.

1972

Wraz z rosnącymi kosztami ubezpieczenia oraz dalszym zaostrzaniem norm emisji spalin przez EPA, rok 1972 przyniósł kolejne zmiany. Istotnym wydarzeniem była wprowadzona przez SAE (amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Środków Transportu) zmiana metody pomiaru wartości znamionowej mocy i momentu obrotowego z „Gross” na „Net” - a więc wykazywanej przez silnik zamontowany w samochodzie. Efektom tej zmiany było obniżenie podawanych w publikacjach wartości o 20 do 30 procent i nieporównywalność z poprzednio wykazywanymi osiąganiami.

Tylko trzy silniki dostępne były w modelu roku 1972 Dodge Challengeera: 3,7-litrowy „Slant Six” o mocy 110 KM, 5,2-litrowy V-8 o mocy 150 KM oraz 5,6-litrowy V-8 o mocy 240 KM – wszystkie przystosowane do spalania ówczesnej nowości na rynku paliwowym – benzyny bezołowiowej.

Z uwagi na spadającą od kilku lat sprzedaż nadwozi typu convertible, Dodge Challenger 1972 oferowany był tylko w wersji hardtop. Coraz popularniejszą alternatywą wobec kabrioletu stawało się w tamtych czasach okno dachowe (‘sunroof’), które w Challengeerze 1972 dostępne było jako opcja w cenie nieco powyżej 400 \$.

Nowością w modelu 1972 była bardziej owalna stylizacja kraty chłodnicy (grille) typu „egg crate”, lakierowana na srebrno w modelu standardowym oraz na czarno w modelu wyczynowym Challenger Rallye, który zastąpił wycofany R/T. Lampy tylne zgrupowano w dwóch zestawach po obu stronach „rufy” pojazdu, a przedzielający je centralny panel miał kolor identyczny jak grille. Challenger Rallye wyróżniał się także czterema małymi wlotami powietrza na błotnikach przednich.

1973

Wprowadzenie z początkiem roku 1973 przez rząd federalny przepisów dotyczących odporności udarowej zderzaków samochodowych wywołało jedyną zmianę w nadwoziu MY 1973 Challengeera. Były to nowe, wytrzymałe uderzenie przy prędkości 8 km/h zderzaki nadwozia, wyposażone w wielkie gumowe odboje, wystające poza obrys karoserii.

Z oferty wycofano silnik sześciocyldrowy „Slant Six”; jednostką standardową Challengeera stał się 5,2-litrowy V-8 o mocy 150 KM, a jedyną opcją był 240-konny V-8 o pojemności 5,6 litra.

1974

Z uwagi na rosnące w niespotykanym tempie koszty ubezpieczenia samochodów o charakterystyce wyczynowej, krótką listę zmian w modelu roku 1974 tworzyły głównie nowe elementy bezpieczeństwa.

Wprowadzono bezwładnościowe (samozwijające się) biodrowo-ramieniowe pasy bezpieczeństwa oraz – na mocy nowych przepisów federalnych – blokadę wyłącznika zapłonu, uniemożliwiającą rozruch silnika, jeżeli pasy kierowcy lub pasażera nie zostały przedtem zapięte.

Standardową jednostką napędową pozostał 5,2-litrowy V-8 o mocy 150 KM, zmienił się natomiast jedyny silnik dostępny opcjonalnie – na 245-konny V-8 o pojemności 5,9 litra.

W kwietniu 1974 roku produkcja Challengeera została wstrzymana. W ciągu 5 lat jego obecności na rynku liczba sprzedanych pojazdów wyniosła około 188.600 sztuk.

1978 – 1984

Od roku 1978, gdy zaczęły w USA obowiązywać nowe normy dotyczące średniego zużycia paliw CAFE (Corporate Average Fuel Economy), w ofercie Dodge pojawił się nowy, dwudrzwiowy Challenger coupé produkcji japońskiej firmy Mitsubishi. Napęd stanowił silnik czterocylindrowy, rzędowy (I-4) o pojemności 1,6 litra i mocy 77 KM lub w opcji – 2,6-litrowy I-4 o mocy 105 KM.

Nieznacznie restylingowany w roku 1981 Dodge Challenger dotrwał do roku 1984, kiedy to jego miejsce na rynku zajęły samochody kompaktowe Chrysler Corporation serii K oraz nowe auta wytwarzane przez Mitsubishi, a sprzedawane pod nazwą Dodge/Plymouth Conquest.

W ciągu sześciu lat sprzedaż importowanych Challengerów wahała się w granicach 12-14.000 sztuk rocznie.

2006

Na międzynarodowym salonie samochodowym NAIAS w Detroit Chrysler zaprezentował przyjęty z zachwytem i uznaniem samochód koncepcyjny Dodge Challenger. Oparty o zaawansowaną platformę tylnonapędową „LX” i słynny silnik HEMI® V-8 nowy Challenger został wystylizowany jako dwudrzwiowy coupé z wydłużonym przodem i krótką „rufą” oraz przysadzistą sylwetką na wzór ikon Dodge Challengerów z lat siedemdziesiątych XX wieku.

Po zakończeniu NAIAS 2006 Chrysler zasypany wprost został pytaniami od mediów i potencjalnych klientów o termin rozpoczęcia produkcji tego legendarnego samochodu.

WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

Nowy Dodge Challenger SRT8® 2008 posiada 28 systemów i elementów bezpieczeństwa

- Standardowe boczne kurtynowe poduszki powietrzne
- Standardowe wielostopniowe poduszki czołowe
- Specjalnie zestrojony ESP wraz z systemem kontroli trakcji i wspomaganie hamowania awaryjnego.

Nowy Dodge Challenger SRT8® 2008 posiada bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa, m.in. seryjne boczne kurtynowe poduszki powietrzne oraz zaawansowane czołowe poduszki powietrzne kierowcy i pasażera. Elektroniczny program stabilizacji toru jazdy (ESP) został specjalnie zestrojony pod kątem charakterystyki jezdnej Challengeera SRT8 i obejmuje system kontroli trakcji w całym zakresie prędkości oraz układ wspomaganie hamowania awaryjnego.

Chrysler LLC traktuje problematykę bezpieczeństwa i zabezpieczeń w sposób dwójaki, stosując zarówno elementy bezpieczeństwa biernego (m.in. napinacze wstępne i zwalniacze napięcia pasów bezpieczeństwa oraz boczne kurtynowe poduszki powietrzne) jak i elementy bezpieczeństwa czynnego celem unikania wypadków

drogowych (precyzyjny układ kierowniczy, odpowiednie własności jezdne oraz skuteczny układ hamulcowy). Lista elementów bezpieczeństwa nowego Dodge Challengea SRT8 2008 liczy 28 pozycji i jest następująca:

- **Wielostopniowe, zaawansowane czołowe poduszki powietrzne:** napełniają się w stopniu odpowiednim do siły zderzenia i spełniają wymogi normy FMVSS 208 dotyczącej ochrony osób niewielkiego wzrostu (lub dzieci) w nieoptymalnej pozycji siedzenia.
- **System kontroli trakcji w całym zakresie prędkości jazdy:** wykrywa poślizg kół napędzanych, selektywnie przyhamowuje ślizgające się koło (koła) i/lub redukuje moc napędu do chwili odzyskania przyczepności.
- **Układ przeciwblokujący kół ABS:** zapobiega blokowaniu się kół i poprawia sterowność pojazdu podczas nagłego hamowania lub hamowania na śliskiej nawierzchni. Dzięki zaawansowanemu systemowi ABS hamulce każdego z kół modulowane są oddzielnie, podnosząc ich skuteczność oraz stopień panowania nad pojazdem.
- **Okna z zabezpieczeniem przycięcia palców:** samoczynnie zatrzymują się i opuszczają podczas zamykania w przypadku wykrycia przeszkody na drodze ruchu.
- **BeltAlert:** system okresowego, świetlnego-dźwiękowego ostrzegania o nie zapiętym pasie bezpieczeństwa kierowcy.
- **Brake Assist:** system powodujący maksymalnie zwiększenie siły hamowania, aby do maksimum skrócić drogę hamowania w sytuacjach krytycznych na drodze.
- **System kotwiczenia fotelików dziecięcych LATCH:** umożliwia bezpieczne mocowanie dostępnych na rynku fotelików do przewożenia dzieci.
- **Ogranicznik napięcia pasów bezpieczeństwa (CFR):** służy do rozproszania siły działającej na taśmę pasa w trakcie zderzenia i stopniowego zwalniania naciągu pasa w sposób kontrolowany.
- **Strefy kontrolowanego zgniotu:** ich zadaniem jest pochłonięcie maksimum energii zderzenia zanim energia ta dotrze do kabiny i pasażerów pojazdu.
- **Degresywny ogranicznik napięcia pasów bezpieczeństwa:** jest to funkcja dwustopniowej absorpcji energii oddziaływującej na taśmę pasa przez górną część ciała pasażera lub kierowcy w razie zderzenia.
- **Program stabilizacji toru jazdy ESP:** pozwala utrzymać stabilność kierunkową samochodu w różnych warunkach drogowych. Swą wartość udowadnia podczas gwałtownych skrętów lub jazdy na nawierzchniach ośnieżonych, oblodzonych albo żwirowych. Wykrywając różnicę pomiędzy zamierzonym a rzeczywistym torem ruchu, ESP powoduje selektywne przyhamowywanie kół i/lub przymknięcie przepustnicy aby przeciwdziałać nad- i podsterowności pojazdu.
- **Bezpieczna kolumna kierownicy:** w jej skład wchodzi dwie hydroformowane, ruchome współosiowo rury, które składają się jedna w drugą – amortyzują działanie energii zderzenia.
- **System reakcji powypadkowej EARS:** ułatwia pomoc dla pasażerów pojazdu, który uległ wypadkowi poprzez odblokowanie zamków drzwi i zapalenie świateł wewnętrznych w następstwie zadziałania systemu poduszek powietrznych. EARS powoduje również odcięcie dopływu paliwa do silnika.

- **Regulacja wysokości górnego punktu kotwiczenia pasów bezpieczeństwa:** zachęca do zapinania pasów, umożliwiając lepsze dopasowanie ich położenia do wzrostu kierowcy i pasażera.
- **Reflektory HID (ksenonowe):** umożliwiają w warunkach nocnych około trzykrotnie jaśniejsze oświetlenie drogi – w stosunku do reflektorów konwencjonalnych.
- **System HomeLink Universal Home Security:** pozwala zdalnie otwierać bramę wjazdową, drzwi garażu i uruchamiać inne urządzenia domowe z użyciem trzech odrębnych kodów łącza radiowego.
- **Zabezpieczenie przeciw urazom głowy:** czyli specjalna, amortyzująca konstrukcja wewnętrznych słupków nadwozia ponad linią okien bocznych, tablicy przyrządów, oprawy szyby przedniej i tylnej, struktury dachu oraz punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa.
- **Wewnętrzne cięgło zamka pokrywy bagażnika:** świeci w ciemności i służy do otwarcia bagażnika w razie przypadkowego zatrzaśnięcia się dziecka (lub osoby dorosłej) wewnątrz.
- **Profile kolanowe:** odpowiednie ukształtowanie dolnej części deski rozdzielczej i drzwiczek skrytki przed pasażerem pozwala utrzymać kierowcę oraz pasażera w możliwie optymalnej pozycji wobec napełniających się poduszek powietrznych.
- **Zdalne sterowanie zamkiem centralnym:** pozwala zdalnie ryglować zamki drzwi, zapalać oświetlenie wnętrza, a także uzbrajać i rozbrajać alarm przeciwkradzieżowy (jeśli znajduje się w wyposażeniu pojazdu).
- **Strukturalna klatka bezpieczeństwa nadwozia:** zabezpiecza pasażerów podczas kolizji odpowiednio rozpraszając i ukierunkowując energię zderzenia.
- **Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa:** w razie kolizji powodują natychmiastowe zebranie luzu pasa bezpieczeństwa, ograniczając w ten sposób bezwładność ciała i głowy kierowcy i pasażera.
- **Immobilizer silnika Sentry Key:** wykorzystuje kluczyk zapłonu z nadajnikiem odpowiednio kodowanego sygnału do zabezpieczenia pojazdu przed nieautoryzowanym użytkowaniem; użycie niewłaściwego kluczyka powoduje zatrzymanie biegu silnika po upływie kilku sekund.
- **Belki wzmacniające drzwi przednich i tylnych:** stanowią dodatkową ochronę pasażerów pojazdu w przypadku kolizji bocznej.
- **Boczne kurtynowe poduszki powietrzne:** stanowią dodatkową ochronę pasażerów skrajnych miejsc obu rzędów siedzeń. Każda z poduszek kurtynowych posiada oddzielny czujnik udarowy, powodujący aktywację poduszki tylko po stronie uderzenia bocznego.
- **System monitoringu ciśnienia TPM:** wykorzystuje bezprzewodowe czujniki w zaworach powietrznych poszczególnych opon by ostrzegać o niebezpiecznym spadku ciśnienia.
- **Zestaw głośnomówiący UConnect®:** opiera się na technologii Bluetooth® i umożliwia bezprzewodowe połączenie odpowiednio przystosowanego telefonu komórkowego (lub kilku telefonów) z odbiornikiem w kabinie pojazdu.
- **Autoalarm:** jako element zniechęcający przed wandalizmem i kradzieżą jest elementem obniżającym wysokość składki ubezpieczeniowej pojazdu. System aktywuje się w razie usiłowania otwarcia drzwi lub nieautoryzowanego uruchomienia silnika.

DANE TECHNICZNE

Dodge Challenger SRT8 2008

(wymiary podano w milimetrach, o ile nie zaznaczono inaczej)

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj nadwoziaCoupé
Zakład produkcyjny Brampton, Ontario, Kanada
Klasyfikacja wg EPAklasa średnia (segment E)
Początek sprzedażykwiecień 2008

SILNIK: HEMI® V-8 o pojemności skokowej 6,1 litra

Typ i rodzajV-8, 90⁰, chłodzony cieczą
Pojemność skokowa6059 cm³
Średnica cylindrów x skok tłoków103.0 x 90.9
RozrządOHV, 16 zaworów, konwencjonalne rolkowe popychacze hydrauliczne
Wtrysk paliwasekwencyjny wielopunktowy, bezpowrotowy
Konstrukcjakadłub wzmocniony z odlewu żeliwnego typu „Deep-skirt”,
krzyżowo śrubowane korbowodowe łożyska główne, głowice cylindrów aluminiowe,
półsferyczne komory spalania
Stopień sprężania10.3:1
Moc maksymalna (przybliżona wg SAE).....425 KM przy 6200
obr/min (69,8 KM/l)
Moment obrotowy (przybliżony wg SAE).....310 Nm przy 4800 obr/min
Maksymalna prędkość obrotowa6400 obr/min (ograniczona
elektronicznie)
Zalecane paliwo.....benzyna bezołowiowa LO 91 octane (R+M)/2
Pojemność układu olejowego.....6,6 l
Pojemność układu chłodzenia.....13,25 l
Kontrola emisji spalin2 zamknięte katalizatory trójdrożne, 4 sondy lambda,
wewnętrzne właściwości silnika
Maksymalna przyczepynie dotyczy
Przybliżone zużycie paliwa wg EPA l/100 km18/13 (cykl
miejski/pozamiejski)

SKRZYNIA PRZEKŁADNIOWA: Automatyka z nadbiegiem, typ W5A580

Opisadaptacyjna ze sterowaniem
elektronicznym lub interaktywnym
manualnym AutoStick®; elektroniczna
modulacja przekładni hydrokinetycznej

Przełożenia

Bieg 1	3,58
Bieg 2	2,19
Bieg 3	1,41
Bieg 4	1,00
Bieg 5	0,83
Bieg wsteczny	3,17
Przekładnia główna	3,06
Przełożenie całkowite na biegu najwyższym	2,54

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Alternator	160A
Akumulator	630 CCA, bezobsługowy

WYMIARY I POJEMNOŚCI

Rozstaw osi.....	2946
Rozstaw kół przednich	1603
Rozstaw kół tylnych.....	1604
Długość całkowita.....	5023
Szerokość.....	1923
Wysokość.....	1448
Prześwit	140,6
Powierzchnia czołowa (m ²)	2,35
Współczynnik aerodynamiczny	0,353 (9,01 CdA)
Masa własna (przybliżona w kg).....	1878
Rozkład masy przód/tył.....	55,6/44,4 %
Pojemność zbiornika paliwa.....	71,8 l

WNĘTRZE

Ilość miejsc z przodu/z tyłu.....	2/3
Z przodu	
Przestrzeń na głowę.....	1004
Przestrzeń na nogi.....	1067
Szerokość na poziomie ramion.....	1478
Szerokość na poziomie bioder.....	1390
Zakres regulacji wzdłużnej fotela kierowcy/pasażera.....	270/220

Kąt odchylenia oparcia fotela kierowcy/pasażera.....	86/69 ⁰
Objętość wg SAE.....	1,58 m ³
Z tyłu	
Przestrzeń na głowę.....	951
Przestrzeń na nogi.....	829
Przestrzeń kolanowa	31,1
Szerokość na poziomie ramion.....	1478
Szerokość na poziomie bioder.....	1305,4
Objętość wg SAE.....	1,08 m ³
Objętość całkowita kabiny.....	2,66 m ³
Pojemność ładunkowa wg SAE.....	0,459 m ³
Pojemność całkowita wnętrza wg EPA.....	3,120 m ³
Wysokość krawędzi bagażnika.....	839

Powyższe wymiary podano przy masie własnej pojazdu i standardowym ogumieniu.

NADWOZIE

Układsilnik zabudowany podłużnie z przodu,
napęd na koła tylne
Konstrukcja.....samośna, stalowa

UKŁAD KIEROWNICZY

Rodzaj.....przekładnia zębatkowa ze wspomaganie
hydraulicznym
Przełożenie całkowite.....16,1 : 1
Średnica zawracania.....1,48 m (pomiędzy krawężnikami)
Ilość obrotów koła kierownicy.....2,75 (pomiędzy położeniami skrajnymi)

ZAWIESZENIE

Przednie.....niezależne na wahaczach trapezowych (SLA),
sprężyny śrubowe, jednorurowe gazowe amortyzatory Bilstein, stabilizator
poprzeczny, wzdluzne i ukośne drążki prowadzące

Tylnepięciowahaczowe, mocowane do izolowanej ramy
pomocniczej; sprężyny śrubowe, stabilizator poprzeczny, jednorurowe amortyzatory
gazowe

OGUMIENIE

Rozmiar i typ.....245/45 R20 (z przodu) P255/45 R20 (z tyłu)
Producent i model.....Goodyear F1
Supercar

Ilość obrotów /km.....451/446 (tył/przód)
wyposażenie opcjonalne
Rozmiar i typ..... 245/45 R20 performance
Producent i model.....Goodyear RSA/SRT
Ilość obrotów/km.....456
Dopuszcza się stosowanie także innych rozmiarów i marek ogumienia.

KOŁA JEZDNE

Typ/materiał.....kute ze stopu aluminium
Rozmiar.....20 x 9,0 cali
Przeznaczenie.....wyposażenie seryjne

UKŁAD HAMULCOWY

Hamulce przednietarcze wentylowane Ø 360,0 x 32,0 mm
Zaciski.....Brembo 4-tłoczkowe 44 mm, korpus aluminiowy
Powierzchnia
czynna.....2261cm²
Hamulce tylnetarcze wentylowane Ø 350,0 x 28,0 mm
Zaciski.....Brembo 4-tłoczkowe 32 mm, korpus aluminiowy
Powierzchnia czynna.....2036cm²
System ABS dla 4 kół i kontrola trakcji.....wyposażenie seryjne
ESP i wspomaganie hamowania awaryjnego (BA)...wyposażenie seryjne
System Knockback Mitigation
(optymalizujący skuteczność hamowania).....wyposażenie seryjne
Wspomaganie.....podciśnieniowy siłownik dwumembranowy.

- ### -