



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

PRESS RELEASE

« FCA What's Behind »

Les deux premiers épisodes à découvrir : l'extrême Nord et l'extrême Sud



- FCA vient de présenter son projet « What's Behind » dont l'objectif est de montrer, pour la première fois, les coulisses de la « recherche et développement » de ses véhicules .
- Les deux premiers épisodes d'une série de films unique en son genre sont disponibles : du froid polaire en Suède à la chaleur de l'Afrique du Sud, FCA teste ses futurs modèles dans des conditions extrêmes.
- Atteindre les normes les plus élevées en termes de qualité, de sécurité, de fiabilité et de confort pour chaque modèle nécessite un travail constant : le projet « FCA What's Behind » met en exergue les lieux, les personnes et les aspects techniques concernés.

Le projet « FCA What's Behind » vient d'être dévoilé. Il s'agit d'une série de documentaires passionnants décrivant les coulisses des phases complexes de recherche et développement des véhicules des marques du Groupe. Pour la première fois, FCA ouvre les portes de ses centres opérationnels dans le monde entier.

Tous les passionnés d'automobile ont ainsi le privilège de découvrir le travail de pointe d'ingénieurs et de techniciens qui œuvrent sans relâche pour garantir la qualité, la sécurité, la fiabilité et le confort de chaque produit, quelles que soient les conditions d'utilisation. C'est la raison pour laquelle les tests, contrôles et validations les plus exigeants, ont lieu sous les latitudes les plus extrêmes : la validité structurelle de chaque test est un élément clé de la sécurité active et doit être mesurée dans différentes situations environnementales, depuis les -40° C à Arjeplog, en Suède, aux +40° C à Upington, en Afrique du Sud.



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

PRESS RELEASE



Jeep



Où histoire et futur convergent

Les lieux et les décors constituent les premiers thèmes de la série « FCA What's Behind » : le monde des glaces du nord de la Suède et les déserts d’Afrique du Sud sont au cœur des deux premiers épisodes de cette série, tandis que les épisodes suivants proposeront des visites dans les autres centres de FCA, tel que le centre d’essai de Balocco (entre Turin et Milan), le centre de sécurité ou le centre de recherche “Centro Ricerche Fiat” d’Orbassano (banlieue de Turin). Tous sont de remarquables centres techniques de R&D de dernière génération : centres expérimentaux, circuits de test, installations technologiques et bureaux consacrés à l’atteinte de la plus grande qualité.

Démarrer la voiture : une synthèse de longues opérations

Une fois qu'il aura parcouru les lieux où l'histoire et l'avenir du groupe FCA sont écrits chaque jour, le projet « What's Behind » explorera des sujets plus spécifiques tels que l'efficacité des moteurs, la technologie, le souci du détail, le confort et le plaisir de conduire, ainsi que l'aérodynamisme et les modes de traction. Lorsque vous êtes assis au volant d'une voiture du Groupe FCA et que vous expérimentez toutes ses qualités – de la simplicité du démarrage du moteur aux manœuvres, en passant par la sécurité, le calme, les sensations de conduite et la tenue de route – vous bénéficiez d'un processus long, complexe et exigeant. Le projet « FCA What's Behind » ouvre grand les portes du Groupe et révèle la quantité de travail et d’expertise nécessaire au développement de chaque modèle.

Arjeplog : le centre d’essais « froid » de FCA

Arjeplog est une commune du nord de la Suède qui couvre environ 14 500 km². C’est là que se trouve le centre d’essai « froid » de FCA. Cette base offre des conditions et des installations idéales pour tester les voitures dans des conditions de températures extrêmement basses : sa latitude est similaire à celle de l’Islande et la température peut chuter jusqu’à -40° C... mais la sécurité est une priorité. La présence de nombreux lacs gelés permet de fabriquer des kilomètres de pistes d’essais avec de nombreuses voies d’évacuation



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

PRESS RELEASE



Jeep



sûres. Un autre avantage, compte tenu de la nature concurrentielle du secteur, est l'isolement de la région qui se trouve à environ 1 000 km de Stockholm et du Cap Nord, ce qui garantit une discrétion maximale. La glace, toujours présente, permet à des techniciens spécialisés de réaliser de nombreux tests en conditions réelles pour ajuster les systèmes de climatisation, de dégivrage et de désembuage, ainsi que contrôler les performances de tous les matériaux et les temps de réaction des systèmes actifs des véhicules. De plus, le spectaculaire paysage gelé de la région offre des surfaces à faible adhérence sur lesquelles des pistes et pentes glacées ont pu être créées. Elles sont utilisées pour effectuer de nombreux tests, de la configuration de la suspension du véhicule à la cinématique (le rendement structurel est ici réduit à zéro) et des tests répétés de pneus, freins, systèmes de contrôle, systèmes de traction et différentiels. Tout doit fonctionner parfaitement, même dans les situations les plus difficiles !

Upington : test hautes températures

Tandis que les températures polaires d'Arjeplog offrent des conditions de test au froid parfaites pour FCA, Upington, quant à elle, est idéale pour les tests de fortes chaleurs. Située au nord de l'Afrique du Sud, à la frontière du Botswana et de la Namibie, la région d'Upington se trouve à la lisière du désert du Kalahari, à côté de l'immense parc Kgalagadi... un nom qui, dans la langue bantou, signifie « lieu sans eau ». Upington est l'une des régions les plus chaudes de toute l'Afrique du Sud. Elle offre donc des conditions optimales pour évaluer l'impact réel des températures élevées extrêmes, de la poussière et de la sécheresse sur les performances du véhicule. Pour garantir la fiabilité dans toutes les conditions, les composants et les systèmes du véhicule sont soumis à des tests continus : moteurs, systèmes de climatisation, systèmes de sécurité et matériaux doivent résister à toutes les conditions météorologiques. Dans cette partie de l'Afrique du Sud, le climat est constamment brûlant, ce qui permet de répéter inlassablement tous les tests de réglage.

Turin, 17 avril 2019