**NOWY FORD PUMA - DANE TECHNICZNE**

**Osiągi i zużycie paliwa**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | **CO2 od(g/km wg NEDC)** | **Zużycia paliwa od(l/100 km wg NEDC)** | **Zużycie paliwa od (l/100 km WLTP)**  | **CO2 od (g/km WLTP)** |
| **Silniki benzynowe** | **MocKM** | **Rozmiar koła** | **Zużycie średnie** | **Cykl miejski** | **Cykl pozamiejski** | **Zużycie średnie** | **Całkowite** | **Całkowite** |
| 1.0-litra EcoBoost 6-biegowa manualna | 95 | 16 | 102  | 5,4 | 4,0 | 4,5  | 5,7  | 129 |
| 17 | 102 | 5,4 | 4,0 | 4,5  | 5,7  | 130 |
| 18 | 102 | 5,5  | 4,0  | 4,5  | 5,7  | 130 |
| 19 | 104 | 5,5  | 4,1  | 4,6  | 6,1  | 139 |
| 1.0-litra EcoBoost 6-biegowa manualna | 125 | 16 | 103 | 5,4 | 4,0 | 4,5 | 5,7 | 131 |
| 17 | 103 | 5,4 | 4,0 | 4,5  | 5,8 | 132 |
| 18 | 103 | 5,4 | 4,0  | 4,5  | 5,8 | 131 |
| 19 | 106 | 5,5  | 4,1  | 4,6  | 6,2 | 141 |
| 1.0-litra EcoBoost Hybrid6-biegowa skrzynia manualna | 125 | 16 | 96 | 4,9  | 3,9  | 4,2 | 5,4 | 124 |
| 17 | 96 | 4,9  | 3,9  | 4,2 | 5,5  | 124 |
| 18 | 96 | 4,9 | 3,9 | 4,2 | 5,4 | 124 |
| 19 | 99 | 5.0  | 4,0 | 4,3  | 5,8 | 132 |
| 1.0-litra EcoBoost Hybrid6-biegowa skrzynia manualna | 155 | 16 | 99 | 5,1  | 3,9  | 4,4  | 5,5  | 126 |
| 17 | 99 | 5,1  | 3,9  | 4,4  | 5,6  | 127 |
| 18 | 99 | 5,1  | 3,9 |  4,4  | 5,6  |  127 |
| 19 | 101 | 5,1  | 4,1  | 4,5  | 5,9  | 133 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **Osiągi** |
| **Silniki benzynowe** | **MocKM** | **Prędkość maksymalna km/h** | **0-100 km/hsek.** | **50-100 km/hsek.\*** |
| 1.0-litra EcoBoost 6-biegowa manualna | 95 | 175 (109) | 11,9 | 13,3 |
| 1.0-litra EcoBoost 6-biegowa manualna | 125 | 191 (119) | 10,0 | 9,7 |
| 1.0-litra EcoBoost Hybrid 6-biegowa manualna | 125 | 191 (119) | 9,8 | 9,6 |
| 1.0-litra EcoBoost Hybrid 6-biegowa manualna | 155 | 205 (127) | 9,0 | 8,4 |

\* Na 4. biegu

**MASY I WYMIARY**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **MasaMasa własna (kg)#** | **Masa całkowita pojazdu(kg)** | **Masa całkowita z przyczepą(kg)** | **Moc Max. masa przyczepy (z hamulcami) (kg)** | **Moc Max. masa przyczepy (bez hamulca) (kg)** | **Nacisk na hak****(kg)** | **Dopuszczalne obciążenie dachu (kg)** |
| 1.0 EcoBoost 95 KM 6-biegowa manualna | 1269 | 1765 | 2665 | 900 | 640 | 75 | 50 |
| 1.0 EcoBoost 125 KM 6-biegowa manualna | 1280 | 1760 | 2860 | 1100 | 640 | 75 | 50 |
| 1.0 EcoBoost 125 KM EcoBoost Hybrid 6-biegowa manualna | 1280 | 1760 | 2860 | 1100 | 640 | 75 | 50 |
| 1.0 EcoBoost 155 KM EcoBoost Hybrid 6-biegowa manualna | 1280 | 1760 | 2860 | 1100 | 640 | 75 | 50 |

**#** Dotyczy najmniejszej masy własnej z kierowcą o wadze 75 kg, przy pełnym poziomie płynów i 90% poziomu paliwa, z zastrzeżeniem tolerancji produkcyjnych, zainstalowanych opcji wyposażenia itp. Specyfikacja mas dotyczy modelu podstawowego bez panoramicznego dachu szklanego.

Podane limity przedstawiają maksymalną zdolność pojazdu do holowania na wzniesieniu o nachyleniu 12% na wysokości 0 m n.p.m. podczas ruszania przy obciążeniu do masy całkowitej. Osiągi i oszczędność auta zmniejszą się, jeśli jest używane do holowania przyczepy. Masa całkowita z przyczepą to masa własna pojazdu plus masa przyczepy.

**Wymiary**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wymiary (w mm, o ile nie podano inaczej)** | **Trend/****Titanium** | **Trend/****Titanium EcoBoost Hybrid** | **ST-Line/ST-Line X Vignale** | **ST-Line/ ST-Line X Vignale EcoBoost Hybrid** |
| **Nadwozie** |  |  |  |  |
| Całkowita długość bez haka holowniczego | 4186 | 4186 | 4207 | 4207 |
| Szerokość z lusterkami rozłożonymi/złożonymi | 1930/1805 | 1930/1805 | 1930/1805 | 1930/1805 |
| Wysokość całkowita (z anteną w kształcie płetwy rekina, bez obciążenia) | 1550 | 1554 | 1548 | 1552 |
| Rozstaw osi | 2588 | 2588 | 2588 | 2588 |
| Rozstaw kół przednich | 1567 | 1567 | 1562 | 1562 |
| Rozstaw kół tylnych | 1526 | 1526 | 1521 | 1521 |
| Zwis przedni | 850 | 850 | 856 | 856 |
| Zwis tylny | 748 | 748 | 763 | 763 |
| Prześwit (obciążone do masy całkowitej) | 140 | 143 | 139 | 142 |
| Prześwit (przy masie własnej)  | 166 | 166 | 164 | 164 |
| Kąt natarcia (st.) | 17,5 | 17,4 | 16,8 | 16,9 |
| Kąt zejścia (st.) | 26,6 | 27,0 | 26,2 | 26,6 |
| **Wnętrze** |  |  |  |  |
| Odległość od siedziska do dachu z przodu (bez panoramicznego okna dachowego) | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 |
| Odległość od siedziska do dachu z przodu (panoramiczne okno dachowe) | 983 | 983 | 983 | 983 |
| Przestrzeń na nogi z przodu (maks. przy odsuniętym siedzeniu z uniesionym do połowy oparciem) | 1127 | 1127 | 1127 | 1127 |
| Szerokość na wysokości ramion z przodu | 1348 | 1348 | 1348 | 1348 |
| Szerokość na wysokości bioder z przodu | 1311 | 1311 | 1311 | 1311 |
| Odległość od siedziska do dachu z tyłu (bez panoramicznego okna dachowego) | 965 | 965 | 965 | 965 |
| Przestrzeń na nogi z tyłu (maks. przy odsuniętym siedzeniu z uniesionym do połowy oparciem) | 877 | 877 | 877 | 877 |
| Szerokość na wysokości ramion z tyłu | 1320 | 1320 | 1320 | 1320 |
| Szerokość na wysokości bioder z tyłu | 1278 | 1278 | 1278 | 1278 |
| **Pojemność bagażnika (l) ‡** |  |  |  |  |
| Wariant z rozłożonymi 5 siedzeniami, do krawędzi okien (z zestawem naprawczym opon) | 456 | 401 | 456 | 401 |
| Dwumiejscowy wariant ustawienia foteli, do poziomu dachu (z zestawem naprawczym opon) |  1216 | 1161 |  1216 | 1161 |
| **Wymiary przedziału bagażowego** |  |  |  |  |
| Wysokość przestrzeni bagażowej | 865 | 810 | 865 | 810 |
| Długość do drugiego rzędu foteli (z zestawem naprawczym opon)  | 1472 | 1472 | 1472 | 1472 |
| Długość bagażnika na wysokości podłogi do 2. rzędu siedzeń foteli  | 725 | 725 | 725 | 725 |
| Szerokość bagażnika pomiędzy nadkolami | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 |
| Szerokość otworu bagażnika przy podłodze | 982 | 982 | 982 | 982 |
| Wysokość krawędzi załadunku | 771 | 776 | 769 | 774 |
| **Pojemność zbiornika paliwa (l)** |  |  |  |  |
| Benzyna | 42 | 42 | 42 | 42 |

‡Pomiar zgodnie z ISO 3832. Wymiary mogą się różnić w zależności od modelu i wyposażenia.

**SYSTEMY WSPIERAJĄCE KIEROWCĘ** #

|  |
| --- |
| Adaptacyjny tempomat (ACC) z systemem Stop & Go, system rozpoznawania znaków ograniczenia prędkości (SSR) i System utrzymania na pasie ruchu (LC) (dostępny tylko z 7-stopniową przekładnią automatyczną) |
| Regulowany ogranicznik prędkości |
| Inteligentny system oświetlenia |
| Wycieraczki z czujnikiem deszczu i czujnik zmierzchowy świateł |
| System monitorowania martwego pola widzenia w lusterku |
| System ostrzegający przed pojazdami na drodze poprzecznej z aktywnym wspomaganiem hamowania |
| Wykrywanie odległości do pojazdu poprzedzającego |
| System monitorowania koncentracji kierowcy |
| Asystent parkowania |
| System aktywnego uniknania zderzenia poprzez ominięcie przeszkody |
| System ostrzegający o kolizji czołowej |
| Czujniki parkowania przednie i tylne |
| Wspomaganie ruszania pod górę |
| Inteligentny tempomat |
| System wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze  |
| System utrzymania auta na pasie ruchu z funkcją wykrywaniem skraju jezdni |
| Ostrzeganie o opuszczaniu pasa ruchu |
| Awaryjne wspomaganie hamowania |
| Układ aktywnego wspomagania hamowania |
| Szerokokątna kamera cofania |
| Możliwości wyboru trybu jazdy |
| System rozpoznawania znaków drogowych |
| System ostrzegania przed jazdą pod prąd |

**KOMFORT≠**

|  |
| --- |
| System audio B&O |
| Ford MegaBox |
| Wbudowany modem Wi-Fi FordPass Connect |
| Otwieranie drzwi bagażnika gestem |
| Fotele z funkcją masażu lędźwiowego |
| Panoramiczny otwierany dach szklany |
| Zdejmowane poszycie foteli |
| SYNC3 z 8-calowym wyświetlaczem dotykowym |
| Ładowanie indukcyjne smartfonu |

# Zależnie od specyfikacji pojazdu i wybranych opcji.

**UKŁAD KIEROWNICZY**

|  |  |
| --- | --- |
| System | Przekładnia zębatkowa z elektrycznym wspomaganiem (EPAS) |
| Przełożenie | 15,1:1 |
| Średnica zawracania (m)między krawężnikami | 10,5 |

**PODWOZIE**

|  |  |
| --- | --- |
| Zawieszenie przednie | Niezależne. Kolumny MacPherson, z dolnym wahaczem „L”, przekładnią kierowniczą i rurowym stabilizatorem przechyłów mocowanymi do ramy pomocniczej. |
| Zawieszenie tylne | Belka skrętna z korekcją zbieżności na tulejach, sprężynami umieszczonymi pod podłogą i oddzielnymi dwururowymi amortyzatorami |

**HAMULCE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Przednie** | **Tylne** |
| Hamowania | Układ dwuobwodowy, krzyżowy, sterowany hydraulicznie. Hamulce tarczowe z wentylowanymi tarczami z przodu. Pełne tarcze lub hamulce bębnowe z tyłu. Czterokanałowy elektronicznie sterowany układ przeciwdziałający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS) z elektronicznym układem rozdziału siły hamowania (EBS), elektroniczny system kontroli stabilności (ESP) i wspomaganie hamowania awaryjnego (EBA). Opcjonalny układ awaryjnego hamowania (AEB) jako część systemu aktywnego wspomagania hamowania z funkcją wykrywania pieszych i motocyklistów oraz System ostrzegający przed pojazdami na drodze poprzecznej z aktywnym wspomaganiem hamowania |
| Wymiary tarcz/bębnów (mm) | Ø278 x 25 | Ø271 x 11 discØ 228 x 40 drum |
| Średnice tłoczków hamulcowych (mm)  | Ø54 | Ø36 |

**KOŁA I OPONY**

|  |
| --- |
| 6,0 x 16 cali z oponami 205/65 R16 |
| 6,5 x 16 cali z oponami 205/65 R16 |
| 7,0 x 17 cali z oponami 215/55 R17 |
| 7,0 x 18 cali z oponami 215/50 R18 |
| 7,5 x 19 cali z oponami 225/40 R19 |

**SILNIKI BENZYNOWE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **1.0-litra EcoBoost(95, 125 KM)**  |
| Typ |  | Rzędowy, trzycylindrowy, benzynowy, montowany poprzecznie Ti-VCT |
| Pojemność skokowa | cm3 | 999 |
| Średnica cylindra | mm | 71,9 |
| Skok tłoka | mm | 82,0 |
| Stopień sprężenia |  | 11,5:1 | 10,5:1 |
| Maks moc | KM (kW) | 95 (70) | 125 (92) |
| przy obr./min. | 4000-6000 | 6000 |
| Maksymalny moment obrotowy w stanie ustabilizowanym | Nm | 170 | 170 |
| przy obr./min. | 1750-3900 | 1400-4500 |
| Maksymalny moment obrotowy - overboost | Nm | Nie dot. | 200 |
| przy obr./min. | Nie dot. | 1750 |
| Układ rozrządu |  | DOHC, 4 zawory na cylinder, 2 wałki z niezależną regulacją faz rozrządu |
| Cylindry |  | 3 w rzędzie, z systemem odłączania cylindra |
| Głowica cylindra |  | Aluminiowe, odlewane |
| Blok |  | Żeliwny, odlewany |
| Napęd rozrządu |  | Łańcuch z napinaczem hydraulicznym |
| Wał korbowy |  | Żeliwny, odlewany, 6 przeciwciężarów, 4 łożyska główne |
| Sterowanie pracą silnika |  | Bosch MED17 z magistralą CAN i indywidualną kontrolą spalania stukowego każdego cylindra. Oprogramowanie FGEC |
| Wtrysk paliwa |  | Bezpośredni wtrysk paliwa z 5-dyszowymi wtryskiwaczami |
| Czystość spalin |  | Euro 6d-TEMP |
| Redukcja emisji |  | Katalizator gwałtownego utleniania, filtr cząstek stałych |
| Turbosprężarka |  | Turbosprężarka o stałej geometrii |
| Układ olejowy |  | Elektronicznie sterowana pompa olejowa o zmiennym wydatku |
| System chłodzenia |  | Dzielony układ chłodzenia, 2 termostaty Napędzana z rozrządu pompa płynu chłodzącego |
| Przekładnia |  | 6-biegowa manualna |
| Przełożenia  |  | 6: 0,635: 0,764: 0,943: 1,282: 1,961: 3,42Wsteczny: 3,83Przeł. główne: 4,35 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **1.0-litra EcoBoost Hybrid(125, 155 KM)**  |
| Typ |  | Rzędowy, trzycylindrowy, benzynowy, montowany poprzecznie Ti-VCT |
| Pojemność skokowa | cm3 | 999 |
| Średnica cylindra | mm | 71,9 |
| Skok tłoka | mm | 82,0 |
| Stopień sprężenia |  | 10,5:1 | 10,0:1 |
| Maks moc | KM (kW) | 125 (92) | 155 (114) |
| przy obr./min. | 6000 | 6000 |
| Maksymalny moment obrotowy w stanie ustabilizowanym | Nm | 170 | 190 |
| przy obr./min. | 1400-4500 | 1900-5500 |
| Maksymalny moment obrotowy - overboost | Nm | 200 | 220 |
| przy obr./min. | 1750 | 3000 |
| Maksymalny moment w trybie e-assist SPORT | Nm | 210 | 240 |
| przy obr./min. | 1750 | 2500 |
| Układ rozrządu |  | DOHC, 4 zawory na cylinder, 2 wałki z niezależną regulacją faz rozrządu |
| Cylindry |  | 3 w rzędzie, z systemem odłączania cylindra |
| Głowica cylindra |  | Aluminiowe, odlewane |
| Blok |  | Żeliwny, odlewany |
| Napęd rozrządu |  | Łańcuch z napinaczem hydraulicznym |
| Wał korbowy |  | Żeliwny, odlewany, 6 przeciwciężarów, 4 łożyska główne |
| Sterowanie pracą silnika |  | Bosch MED17 z magistralą CAN i indywidualną kontrolą spalania stukowego każdego cylindra. Oprogramowanie FGEC |
| Wtrysk paliwa |  | Bezpośredni wtrysk paliwa z 5-dyszowymi wtryskiwaczami |
| Czystość spalin |  | Euro 6d-TEMP |
| Redukcja emisji |  | Katalizator gwałtownego utleniania, filtr cząstek stałych |
| Turbosprężarka |  | Turbosprężarka o stałej geometrii |
| Silnik elektryczny |  | BISG - napędzany paskiem rozrusznik-generator o mocy 11,5 kW |
| Akumulator |  | Zestaw chłodzonych powietrzem akumulatorów Li-ion 48V 10Ah  |
| Układ olejowy |  | Elektronicznie sterowana pompa olejowa o zmiennym wydatku |
| System chłodzenia |  | Dzielony układ chłodzenia, 2 termostaty Napędzana z rozrządu pompa płynu chłodzącego |
| Przekładnia |  | 6-biegowa manualna |
| Przełożenia  |  | 6: 0,635: 0,764: 0,943: 1,282: 1,961: 3,42Wsteczny: 3,83Przeł. główne: 4,35 | 6: 0,635: 0,764: 0,943: 1,282: 1,961: 3,42Wsteczny: 3,83Przeł. główne: 4,58 |

# # #

Uwaga: Informacje zawarte w niniejszych materiałach prasowych oparte są o najaktualniejsze wstępne specyfikacje techniczne, jakie były dostępne w momencie publikacji. Ford prowadzi politykę stałego doskonalenia produktów i zastrzega sobie prawo do zmian w podanych specyfikacjach.

Deklarowane zużycie paliwa / zużycie energii, emisja CO2 i zasięg napędu elektrycznego mierzone są zgodnie z wymaganiami i specyfikacjami technicznymi regulaminów europejskich (WE) 715/2007 w aktualnym brzmieniu. Informacje dotyczące zużycia paliwa oraz emisji CO2 odnoszą się do danej wersji modelu, a nie do konkretnego egzemplarza. Przyjęta procedura testowa pozwala na porównanie wyników uzyskanych przez różne typy pojazdów oraz różnych producentów. Należy pamiętać, iż oprócz efektywności paliwowej samochodu ,na rzeczywiste zużycie paliwa lub energii elektrycznej, poziom emisji CO2 oraz zasięg w bezemisyjnym trybie jazdy ma również wpływ styl prowadzenia pojazdu oraz szereg innych czynników niezwiązanych z techniką motoryzacyjną. CO2 jest główną przyczyną powstawania efektu cieplarnianego, którego konsekwencją jest zjawisko globalnego ocieplenia klimatu.

Po 1 września 2017 roku niektóre nowe pojazdy otrzymują homologację typu zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą testową dla lekkich pojazdów (WLTP), zgodnie z ostatnią zmianą (UE) 2017/1151. Jest to nowa, bardziej realistyczna procedura testowa przeznaczona do pomiaru zużycia paliwa i emisji CO2. Od 1 września 2018 roku, WLTP w pełni zastąpił poprzedni cykl testowy NEDC, który przestał być aktualną procedurą testową. W okresie przejściowym odchodzenia od pomiarów w cyklu NEDC, zużycie paliwa i emisja CO2 są podawane zarówno w cyklu NEDC, jak i WLTP. Należy pamiętać, że nieuchronnie wystąpią różnice wyników otrzymanych według starej i nowej procedury testowej, zarówno co do zużycia paliwa, jak emisji CO2, ponieważ niektóre elementy testu uległy zmianie. Na przykład ten sam samochód może mieć inne zużycie paliwa i emisję CO2 mierzone według NEDC oraz WLPT.

***O Ford Motor Company***

*Ford Motor Company z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA jest globalną marką oferującą samochody i usługi mobilne. Firma zatrudnia około 191 tys. pracowników w zakładach na całym świecie, zajmując się projektowaniem, produkcją, marketingiem, finansowaniem i serwisowaniem całej gamy samochodów osobowych, użytkowych oraz SUV-ów marki Ford i luksusowej marki Lincoln. Rozszerzając swoją działalność, Ford intensywnie pracuje i inwestuje w elektryfikację pojazdów, systemy autonomicznej jazdy i rozwój mobilności. Firma świadczy usługi finansowe za pośrednictwem Ford Motor Credit Company. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Motor Credit Company na stronie* [*www.corporate.ford.com*](http://www.corporate.ford.com/)*.*

***Ford of Europe*** *wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 47 tys. pracowników we własnych oddziałach i łącznie około 62 tys. osób, po uwzględnieniu spółek typu joint venture oraz działalności nieskonsolidowanej. Oprócz spółki Ford Motor Credit Company, usługi firmy Ford of Europe obejmują dział Ford Customer Service Division oraz 19 oddziałów produkcyjnych (12 spółek całkowicie zależnych lub skonsolidowanych typu joint venture oraz 7 nieskonsolidowanych typu joint venture). Pierwsze samochody marki Ford dotarły do Europy w 1903 roku – w tym samym roku powstała firma Ford Motor Company. Produkcja w Europie ruszyła w roku 1911.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Kontakt:** | Dan Jones |
|  | Ford of Europe |
|  | +44 (0) 1268 401917 |
|  | djone602@ford.com |