



FORD RANGER RAPTOR SPECIAL EDITION - DANE TECHNICZNE

PODWOZIE

Zawieszenie	Przód - niezależne zawieszenie o geometrii SLA z aluminiowymi wahaczami, 2,5-calowe amortyzatory Fox (wewnętrzny bypass) z tłumieniem zależnym od położenia.	
	Tył – wielowahaczowe na stałej ramie pomocniczej z drążkami Watta oraz 2,5-calowe amortyzatory Fox (wewnętrzny bypass) z tłumieniem zależnym od położenia.	
Układ kierowniczy	Przekładnia zębatkowa z elektrycznym wspomaganie (EPAS)	
	Przełożenie – 18,6:1	
	Średnica zawracania między krawężnikami – 12,9 m	
	Liczba obrotów kierownicy między skrajnymi położeniami – 3,49	
Hamulce	Przód - wentylowane tarcze 332 x 32 mm	
	Tył - wentylowane tarcze 332 x 24 mm	
	Kontrola – Elektroniczna dystrybucja siły hamowania; Elektroniczny czterokanałowy układ ABS z elektroniczną kontrolą stabilności; Wspomaganie hamowania awaryjnego; Kontrola zjazdu ze wzniesienia; Asystent ruszania pod górę; Układ stabilizacji z kompensacją w zależności od obciążenia pojazdu ¹ ; Układ wspomagania nagłego hamowania z funkcją wykrywania pieszych ² ; System przeciwdziałający przewróceniu się pojazdu; Układ kontroli znoszenia holowanej przyczepy ³	
Koła i opony	Felgi aluminiowe 8,5 x 17"	Terenowe opony General Grabber AT3 285/70 R17

¹ Systemy asystenckie wspomagające kierowcę są uzupełnieniem jego uwagi, ale nie zastępują oceny sytuacji i konieczności kontrolowania pojazdu przez kierowcę.

² Układ aktywnego wspomagania hamowania z funkcją wykrywania pieszych potrafi wykrywać pieszych znajdujących się na drodze, jednak nie w każdych warunkach i nie zastępuje kontrolowania pojazdu przez kierowcę i bezpiecznej jazdy. Szczegółowe informacje o ograniczeniach systemu znajdują się w instrukcji obsługi.

³ Pamiętaj, że nawet zaawansowane systemy nie funkcjonuje wbrew prawom fizyki. Zawsze może dojść do utraty panowania nad pojazdem z powodu niedostosowania działań kierowcy do panujących warunków.

UKŁAD NAPĘDOWY

Silnik	Wysokoprężny 2,0-litra EcoBlue Bi-turbo
Typ	Rzędowy, czterocylindrowy turbodiesel, montowany wzdłużnie
Pojemność skokowa (cm ³)	1996
Średnica cylindra (mm)	84,0

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.ford.media.eu lub www.media.ford.com.
Obserwuj nas na www.twitter.com/FordEu lub www.youtube.com/fordofeurope

Skok tłoka (mm)	90,0
Moc maksymalna (KM / kW)	213 /157
Przy prędkości obrotowej (obr./min.)	3750
Maks. moment obrotowy (Nm)	500
Przy prędkości obrotowej (obr./min.)	1750-2000
Stopień sprężenia	16,0:1
Blok	Żeliwny, odlewany, z przesuniętą osią cylindrów
Głowica cylindra	Aluminiowa, odlewana, zintegrowany układ dolotowy, zintegrowany wysokociśnieniowy układ recyrkulacji spalin (EGR)
Napęd rozrządu	Pasek w kąpieli olejowej z automatycznym napinaczem, odłączany na biegu jałowym, napędzany z wału
Wał korbowy	Ze stali kutej z hartowaną indukcyjnie powierzchnią, 4 przeciwcieżary, 5 łożysk głównych
Cylindry	4, rzędowy
Układ rozrządu	DOHC, 4 zawory na cylinder, hydrauliczne regulatory luzu, rolkowe dźwignie zaworowe
Turbosprężarka	System sekwencyjny Bi-turbo z wysokociśnieniową turbosprężarką o zmiennej geometrii i turbosprężarką niskiego ciśnienia o stałej geometrii, z aktywowanym podciśnieniowo zaworem upustowym i pasywnym zaworem obejściowym sprężarki. Aktywny zawór upustowy aktywowany podciśnieniowo. Intercooler chłodzony wentylatorem
Układ olejowy	System smarowania ciśnieniowego, jednostopniowa pompa oleju o zmiennej wydajności
Poj. systemu chłodzenia	Wstępne wypełnienie – 8 litrów, serwisowa pojemność (z filtrem oleju) – 7,12 l.
Pompa płynu chłodzącego	Napędzana mechanicznie pompa płynu chłodzącego, termostat ze zintegrowanym czujnikiem temperatury płynu
Poj. systemu chłodzenia	12 litrów łącznie z nagrzewnicą
Sterowanie pracą silnika	Bosch FDEC
Wtrysk paliwa	Bezpośredni wysokociśnieniowy wtrysk paliwa Common-rail, z wtryskiwaczami piezo-elektrycznymi
Układ kontroli czystości spalin	Selektywna redukcja końcowego oczyszczenia spalin (SCR) z katalizatorem utleniania z wtryskiem mocznika i standardowym filtrem cząstek stałych (cDPF). Chłodzony cieczą, wysokociśnieniowy układ recyrkulacji spalin (EGR) z upustem
Czystość spalin	Norma Euro 6d
Przekładnia	10-biegowa automatyczna
Przełożenia	

10. bieg	0,636
9. bieg	0,689
8. bieg	0,854
7. bieg	1,000
6. bieg	1,275
5. bieg	1,520
4. bieg	1,769
3. bieg	2,146
2. bieg	2,985
1. bieg	4,696
Wsteczny	4,866
Przekładnia główna napędowa	3,73:1
High range (drogowe)	1:1
Low range (reduktor)	2,72:1

UKŁAD 4X4

Typ	Napęd na cztery koła włączany przez kierowcę z elektronicznie sterowaną skrzynią rozdzielczą oferującą tryby pracy: Napęd na tylne koła z przełożeniem drogowym (2H) Napęd na cztery koła z przełożeniem drogowym (4H) Napęd na cztery koła z przełożeniem terenowym (reduktor) (4L)
Skrzynia rozdzielczo-redukcyjna 4x4	Przełączanie elektroniczne układu bez konieczności zatrzymania, chwilowo dołączany napęd 4x4
System Terrain Management	Wybór spośród sześciu trybów jazdy: Normal, Sport, Grass/Gravel (trawa/szuter), Snow (śnieg), Mud/Sand (błoto/piasek), Baja (wydmy), Rock (skały) ¹

¹ Systemy asystenckie wspomagające kierowcę są uzupełnieniem jego uwagi, ale nie zastępują oceny sytuacji i konieczności kontrolowania pojazdu przez kierowcę.

WYMIARY I POJEMNOŚCI

Nadwozie (mm)	
Całkowita długość z/bez haka holowniczego	5374 /5363
Szerokość z lusterkami (mm)	2180
Szerokość bez lusterek (mm)	2028
Wysokość całkowita	1873
Rozstaw osi	3220
Prześwit (auto nieobciążone)	283
Głębokość brodzenia	850
Rozstaw kół przednich	1710
Rozstaw kół tylnych	1710
Zwis przedni	908
Zwis tylny z/bez haka holowniczego	1246 /1235
Kąty (st.)	
Kąt natarcia	32,5°
Kąt zejścia z/bez haka holowniczego	24 / 27°
Kąt rampowy	25° / 24°
Wymiary wnętrza na wysokości pierwszego rzędu (mm)	
Odległość od siedziska do dachu z przodu	1022
Przestrzeń na nogi	1116
Szerokość na wysokości ramion	1355
Wymiary wnętrza na wysokości drugiego rzędu (mm)	
Odległość od siedziska do dachu	986
Przestrzeń na nogi	902
Przestrzeń od oparcia lędźwiowego do kolan	39
Szerokość na wysokości ramion	1432
Przestrzeń ładunkowa (mm)	
Szerokość	1560
Szerokość pomiędzy nadkolami	1139
Długość	1575
Głębokość	561
Wysokość progu załadunkowego	906
Maksymalna szerokość otworu załadunkowego	1330
Pojemność zbiornika paliwa (l)	80

MASY

	Minimalna masa własna (kg) ⁴	Masa całkowita pojazdu (kg)	Ładowność netto (kg)	Dop. masa przyczepy (z hamulcami) (kg)	Dop. masa przyczepy (bez hamulca) (kg)
Ford Ranger Raptor	2510	3130	620	2500	750

⁴ Minimalna masa własna dotyczy najmniejszej masy własnej przy pełnym poziomie płynów i 90% poziomu paliwa, z uwzględnieniem tolerancji produkcyjnych i zainstalowanych opcji wyposażenia. Podane limity przedstawiają maksymalną zdolność pojazdu do holowania przyczepy z hamulcem na

wzniesieniu o nachyleniu 12% na wysokości 0 m n.p.m. Osiągi i oszczędność auta zmniejszą się, jeśli jest używane do holowania przyczepy.

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA I EMISJA

Ford Ranger	CO₂ (g/km) WLTP	Zużycie paliwa l/100 km (mpg) WLTP	Osiągi⁵	
	Całkowita		Prędkość maksymalna km/h (mph)	0-100 km/h (0-62 mil/h) sek.
Ford Ranger Raptor Special Edition, 2,0-litra EcoBlue 213 KM, 10-biegowa automatyczna	278	10,6 (26,7)	170 (106)	10,5

⁵ Dane testowe Forda. Deklarowane zużycie paliwa/zużycie energii w cyklu WLTP, emisja CO₂ i zasięg napędu elektrycznego mierzone są zgodnie z wymaganiami i specyfikacjami technicznymi regulaminów europejskich (WE) 2 i (WE) 715/2007 w aktualnym brzmieniu. Przyjęta obecnie procedura testowa pozwala na porównanie wyników uzyskanych przez różne typy pojazdów oraz różnych producentów.

#

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.

O Ford Motor Company

Ford Motor Company z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA jest globalną firmą zaangażowaną w budowanie lepszego świata, w którym każdy człowiek może się swobodnie poruszać i realizować swoje marzenia. Plan Ford+ dotyczący rozwoju firmy i tworzenia wartości łączy istniejące atuty, nowe możliwości i stałe relacje z klientami w celu wzbogacenia doświadczeń i pogłębienia związków klientów z marką Ford. Firma zajmuje się projektowaniem, produkcją, marketingiem i serwisowaniem całej gamy skomunikowanych, coraz częściej zelektryfikowanych pojazdów osobowych i użytkowych: pickupów, SUV-ów oraz samochodów osobowych marki Ford i luksusowej marki Lincoln. Ford umacnia pozycję lidera w dziedzinie elektryfikacji pojazdów, systemów łączności i mobilności, w tym systemów autonomicznej jazdy oraz zapewnia usługi finansowe za pośrednictwem Ford Motor Credit Company. Firma zatrudnia około 186 tys. pracowników w zakładach na całym świecie. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Motor Credit Company na stronie corporate.ford.com.

Ford of Europe wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 43 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 55 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Oprócz spółki Ford Motor Credit Company, usługi firmy Ford of Europe obejmują dział Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (10 spółek całkowicie zależnych oraz 4 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: Peter Watt
Ford of Europe
+44 (0) 1268 401 307
pwatt3@ford.com