**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 wspomaganiem (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 (cm3) | 1996 |
| Średnica cylindra (mm) | 84,0 |
| 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 przeciwciężary, 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  9. bieg  8. bieg  7. bieg  6. bieg  5. bieg  4. bieg  3. bieg  2. bieg  1. bieg  Wsteczny | 0,636  0,689  0,854  1,000  1,275  1,520  1,769  2,146  2,985  4,696  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 | **Osiągi** 5 | |
|  | 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***

*Ord 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*](https://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](mailto:pwatt3@ford.com) |  |  |  |  |  | |