



## Innowacyjny nowy Ford Puma z miękką hybrydą pod maską, największą przestrzenią bagażową w klasie i zaletami crossovera.

- Nowy crossover Ford Puma zmniejsza zużycie, podnosi osiągi oraz frajdę z jazdy, dzięki zaawansowanemu układowi napędowemu EcoBoost Hybrid z 48-woltową instalacją miękkiej hybrydy.
- Praktyczne rozwiązanie przestrzeni ładunkowej zapewnia najlepszą w tej klasie pojazdów pojemność bagażową. Nowa stylistyka nadwozia Pumi otwiera kolejny rozdział języka projektowego Forda, skoncentrowanego na człowieku.
- Standardowy system wczesnego informowania, tempomat adaptacyjny z systemem Stop & Go dostępne jako opcja. Nowe warianty wyposażeniowe: Titanium X i ST-Line X i ST-Line V

**WARSZAWA, 23 stycznia 2020 r.** – W gamie napędów nowego Forda Puma pojawi się zaawansowany, oszczędny układ miękkiej hybrydy. Model oferuje też klientom największą w swojej klasie funkcjonalność i przyciągające spojrzenia nadwozie kompaktowego crossovera.

Dynamiczne osiągi oraz obniżone zapotrzebowanie na paliwo to zasługa 48-woltowego hybrydowego układu napędowego EcoBoost, w którym elektryczny moment napędowy dyskretnie wspiera osiągi trzycylindrowej, benzynowej jednostki spalinowej 1.0-EcoBoost o niskim współczynniku tarcia wewnętrznego, generując moc maksymalną 155 KM.-

Puma to nowy rozdział w języku projektowym marki Ford, z niezwykle charyzmatyczną stylizacją, której znakami rozpoznawczymi są wysoko umieszczone przednie reflektory oraz muskularne linie nadwozia. Inspirowane modelami segmentu SUV proporcje zapewniają wyższą pozycję kierowcy, co zwiększa pewność za kierownicą i umożliwia uzyskanie największej w klasie pojemności bagażnika – 456 litrów.

Wśród zaawansowanych systemów, wspierających kierowcę i zapewniających bezstresową jazdę oraz prostszą obsługę samochodu wymienić warto:

- Adaptacyjny tempomat (ACC) z systemem wyłączania silnika na postoju (Stop & Go), system rozpoznawania znaków ograniczenia prędkości (SSR) i system utrzymania pojazdu na środku pasa ruchu (LCA), które ułatwiają jazdę autostradową oraz poruszanie się w korku,
- Nowy system wczesnego ostrzegania, który informuje kierowcę o niebezpieczeństwie na drodze przed pojazdem zanim znajdzie się ono w zasięgu wzroku lub polu działania czujników samochodu.

Ponadto Ford Puma to pierwszy model w tym segmencie, który oferuje system bezdotykowej obsługi pokrywy bagażnika oraz funkcję masażu lędźwiowego odcinka kręgosłupa – obydwa rozwiązania dostępne bez dopłat w luksusowej wersji Titanium X. Wersja ST-Line, inspirowana

linią modeli Ford Performance, pojawi się w salonach ze sportowymi dodatkami nadwozia, opcjonalnymi czarnymi 19-calowymi felgami z aluminium, ze sportowym zawieszeniem i spłaszczoną u dołu kierownicą. Nowy wariant ST-Line V znacznie podnosi komfort, dzięki skórzanym fotelom Windsor, dostępnym w standardzie i wysokiej klasy systemowi audio B&O.

– Nasi klienci jasno zadeklarowali, że potrzebują kompaktowego auta o wyrazistej stylistyce, które powinno oferować rozwiązania przydatne w codziennym życiu i eksploatacji. W rezultacie powstał nowy Ford Puma – charyzmatyczny, funkcjonalny i oferujący liczne technologie, od foteli z funkcją masażu, po hybrydowy układ napędowy – przekonuje Stuart Rowley, prezes Ford of Europe.

### **Zaawansowane technologie napędowe**

W zeszłym roku Ford poinformował, że każdy model, poczynając od nowego Focusa, otrzyma wersję z napędem wykorzystującym silnik elektryczny. Ford Puma jest jednym z 14 zelektryfikowanych pojazdów, które Ford zamierza wprowadzić na rynek do końca obecnego roku.

Klienci Pumi będą jednymi z pierwszych, którzy skorzystają z wyrafinowanej architektury miękkiej hybrydy, służącej redukcji zużycia paliwa, która jednocześnie wzmocni radość z jazdy, podnosząc osiągi i przyspieszając reakcje samochodu.

Technologia napędowa EcoBoost Hybrid wspomaga benzynową jednostkę 1.0 EcoBoost przy pomocy zintegrowanego, napędzanego paskiem urządzenia BISG, które łączy w sobie funkcję rozrusznika i generatora. Standardowy alternator został zastąpiony zintegrowanym rozrusznikiem-generatorem BISG, umożliwiającym podczas wytracania prędkości odzyskiwanie energii, którą wykorzystuje się do ładowania chłodzonej powietrzem 48-woltowej baterii akumulatorów litowo-jonowych.-

BISG działa również jako silnik elektryczny, płynnie współpracujący z trzycylindrową jednostką spalinową o niskich stratach tarcia wewnętrznego, wykorzystując zmagazynowaną energię do wzmocnienia momentu obrotowego podczas normalnej jazdy i przyspieszania, a także do zasilania osprzętu elektrycznego pojazdu.

Inteligentny, samoregulujący się system miękkiej hybrydy nieustannie monitoruje sposób eksploatacji pojazdu, aby określić, kiedy i jak intensywnie ładować akumulator. Pozwala to uzyskać wymierne korzyści i wykorzystywać przechowywaną w akumulatorze energię zgodnie z jednym z dwóch planów działania:

- **Substytucja momentu obrotowego** z wykorzystaniem silnika elektrycznego BISG, przez co system dostarcza do 50 Nm momentu obrotowego, zmniejszając obciążenie silnika benzynowego. W efekcie układ podnosi oszczędność paliwa o 9 procent według reguł cyklu pomiarowego WLTP. Substytucja momentu obrotowego przyczynia się do ograniczenia poziomu emisji CO<sub>2</sub>, która w Pumie wynosi 124 g/km i do niskiego zużycia paliwa od 5,4 l/100 km dla wariantu 125 KM wg WLTP (96 g/km i 4,2 l/100 km wg NEDC) oraz emisji CO<sub>2</sub> od 126 g/km i zużycia paliwa od 5,5 l/100 km w wariantcie 155 KM wg WLTP (99 g/km i 4,4 l/100 km wg NEDC).<sup>1</sup>
- **Uzupełnienie momentu obrotowego** z wykorzystaniem silnika elektrycznego BISG w celu zwiększenia całkowitego, dostępnego w układzie momentu obrotowego o 20 Nm

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [www.fordmedia.eu](http://www.fordmedia.eu) lub [www.media.ford.com](http://www.media.ford.com).

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://www.twitter.com/FordEu) lub [www.youtube.com/fordofeurope](https://www.youtube.com/fordofeurope)

powyżej poziomu osiąganego przez sam silnik benzynowy przy pełnym obciążeniu i dostarczenie o 50 procent wyższego momentu obrotowego w dolnym zakresie obrotów. Efektem jest podniesienie dynamiki.

BISG umożliwił również inżynierom Forda obniżenie współczynnika kompresji w silniku 1,0 EcoBoost i zastosowanie większej turbosprężarki, na którą zdecydowali się, aby ograniczyć skutki wolniejszej reakcji na wciśnięcie pedału przyspieszenia. Było to możliwe dzięki wykorzystaniu dodatkowego momentu obrotowego, zwiększającego też prędkość obrotową silnika i turbosprężarki.

BISG jest w stanie ponownie uruchomić silnik w około 300 milisekund – mniej więcej tyle trwa mrugnięcie okiem – pozwala również na wykorzystanie w modelu Puma EcoBoost Hybrid systemu Auto Start-Stop, by poszerzyć zakres scenariuszy jazdy, w jakich działa. Zapewnia przy tym jeszcze większą oszczędność paliwa, również podczas jazdy wybiegiem do zatrzymania z prędkości poniżej 15 km/h, nawet gdy pojazd jest na biegu z wciśniętym pedałem sprzęgła.

– Nasz 1-litrowy silnik EcoBoost dowodzi, że oszczędność paliwa można połączyć ze wzrostem osiągnięć. Układ napędowy EcoBoost Hybrid przenosi to połączenie na wyższy poziom – powiedział Roelant de Waard, wiceprezes ds. marketingu, sprzedaży i serwisu, Ford of Europe. – Wierzymy, że klienci pokochają płynne i natychmiastowe dostarczanie mocy przez nasze napędy EcoBoost Hybrid, a jednocześnie będą cieszyć się rzadszymi wizytami na stacjach benzynowych.

Ponadto klienci mogą wybierać wśród zaawansowanych benzynowych jednostek napędowych EcoBoost oraz wysokoprężnych silników EcoBlue, które standardowo wyposażane są w system Auto Start-Stop, pozwalający na dalszą oszczędność paliwa oraz współpracują z płynnie działającą sześciostopniową przekładnią manualną.

Silnik benzynowy EcoBoost o pojemności 1 litra i o mocy 125 KM oferuje emisję CO<sub>2</sub> od 131 g/km i zużycie paliwa wynoszące 5,7 l/100 km wg WLTP (103 g/km i 4,5 l/100 km wg NEDC)<sup>1</sup>, a jeszcze w tym roku będzie dostępny z nową siedmiobiegową, dwusprzęgłową, automatyczną przekładnią, oferującą płynną zmianę biegów i skutecznie podnoszącą oszczędność paliwa i komfort jazdy.<sup>2</sup>

Litrowe silniki EcoBoost i EcoBoost Hybrid, pracujące pod maskami modelu Puma, wyposażone są w pierwszy w branży system dezaktywacji cylindra dla silnika trójcyldrowego, zaprojektowany przez Forda, który może automatycznie wyłączyć z pracy jeden z cylindrów, gdy pełna pojemność skokowa nie jest potrzebna, na przykład podczas jazdy wybiegiem lub jazdy z niewielkim zapotrzebowaniem na moc. System może wyłączyć lub ponownie włączyć jeden cylinder w ciągu 14 milisekund.

Dostępny silnik wysokoprężny 1,5-litra EcoBlue o mocy 120 KM, który zostanie wprowadzony do oferty pod koniec roku, zapewni podwyższoną moc i moment obrotowy, a także docelową emisję CO<sub>2</sub> od 117 g/km i przewidywane zużycie paliwa od 4,5 l/100 km, mierzone w cyklu WLTP (od 99 g/km oraz 3,8 l/100 km w cyklu NEDC).<sup>2</sup>Inne ważne rozwiązania techniczne, to między innymi:

- Zintegrowany kolektor dolotowy optymalizujący proces „oddychania” silnika,

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [www.fordmedia.eu](http://www.fordmedia.eu) lub [www.media.ford.com](http://www.media.ford.com).

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub [www.youtube.com/fordofeurope](https://www.youtube.com/fordofeurope)

- Turbosprężarka o niskiej bezwładności, co zapewnia szybsze i łatwiejsze do kontrolowania reakcje,
- Wysokociśnieniowy układ wtrysku paliwa charakteryzujący się krótszym czasem reakcji i precyzyjniejszym odmierzeniem dawki paliwa

Przyjemność prowadzenia podniosło wprowadzenie system wyboru trybu jazdy, co umożliwia kierowcy zmianę sposobu reakcji przepustnicy, siły wspomagania kierownicy i czułości systemu kontroli trakcji, a także punktów zmian biegów dla modeli z przekładnią automatyczną, by dopasować reakcje pojazdu i jego osiągi do różnych scenariuszy jazdy.

Zmienne tryby jazdy umożliwiają kierowcy dostosowanie pracy samochodu do warunków drogowych, pogodowych i terenowych na każde żądanie. Może on wybierać spośród trybów Normal, Eco, Sport, Droga nieutwardzona i Śliska nawierzchnia, zobrazowanych grafiką dostosowaną do jego specyfiki, prezentowaną na wyświetlaczu.

Puma wykorzystuje zoptymalizowaną architekturę segmentu B, znaną z modelu Fiesta, który słynie ze znakomitych właściwości jezdnych. Nowa konstrukcja tylnego zawieszenia kół z belką skrętną, większymi amortyzatorami, sztywniejszymi tulejami oraz zmodernizowanymi górnymi punktami mocowania pozwala ograniczyć tarcie i zwiększa sztywność konstrukcyjną całego podwozia, co przekłada się na najlepsze dynamiczne właściwości jezdne w tej klasie.

### **Pełne wyrazu odmiany i wzorcowa funkcjonalność**

Nowa Puma reprezentuje architekturę segmentu B, z optymalnym rozstawem osi i kół, dzięki czemu udało się wypracować proporcje typowe dla przyciągającego wzrok auta klasy SUV. Nisko poprowadzona i opadająca linia dachu to swoista cecha modelu, która zaprzecza trendom stylistycznym, promującym „klinowaty” kształt sylwetki crossovera. Dla odmiany Puma wyróżnia się spłaszczoną linią przewężenia, która pozwala zachować bardziej zrównoważone proporcje.

Wyraziste nadkola podkreślają sportowy charakter, a rzucający się w oczy front zwraca uwagę na wysoko osadzone, zaprojektowane misternie reflektory o kształcie przypominającym kanoa. Nisko osadzone diodowe światła przeciwmgielne zintegrowano z przednimi kratkami dyfuzorów, które kierują przepływ powietrza obok przednich kół, aby zmniejszyć turbulencje i poprawić aerodynamikę.

Wyjątkowa konstrukcja „pływającego” słupka A zapewnia nieprzerwane połączenie linii przewężenia z maską, dzięki czemu przesunięto optyczny ciężar kabiny do tyłu, zapewniając mocną i elegancką sylwetkę.

Zróżnicowane pod względem charakteru wersje Pumi, jak usportowiona ST-Line, czy stylowa Titanium, a także dwie znajdujące się na szczycie listy wyposażenia: Puma Titanium X i luksusowa Puma ST-Line V, wpisują się w indywidualne preferencje klientów.

Wersja Puma ST-Line V, oparta na sportowej Puma ST-Line, wyróżnia się satynowaną aluminiową górną osłoną chłodnicy, wraz z ramką, dolną osłoną w kolorze hebanowym, dolną partią tylnego zderzaka w kolorze nadwozia i dużym tylnym spoilerem. Standardowa specyfikacja obejmuje reflektory diodowe, skórzane fotele Windsor, skórzaną kierownicę Manacor, wysokiej klasy system audio B&O i system dostępu bezkluczykowego Ford KeyFree.

Nadwozie Puma Titanium X zwraca uwagę luksusowymi, 18-calowymi, 10-ramiennymi felgami w wariacie perłowo-szarym oraz czernią fortepianową w wykończeniach kilku detali, a także chromowanymi akcentami kraty wlotu powietrza o strukturze plastra miodu i na osłonach lamp przeciwmglowych. Takie same zabiegi zmieniły tylne listwy progowe, podczas gdy tylny element dyfuzora i dolna osłona silnika mają szare, metaliczne akcenty. Podgrzewane lusterka boczne w kolorze nadwozia mają wbudowane kierunkowskazy i lampy, oświetlające nawierzchnię, gdy drzwi są otwarte.

Puma Titanium X jest pierwszym Fordem, który ma zdejmowane i dające się uprać pokrowce na siedzeniach, ułatwiające utrzymanie przez lata schludnego, luksusowego wnętrza. Zintegrowane suwaki znacznie ułatwiają ich szybki demontaż. Wnętrze zostało dodatkowo wzbogacone o kierownicę pokrytą materiałem o teksturze skóry naturalnej, drewnopodobne aplikacje obramowań zespołu zegarów i panelu instrumentów oraz wyraziste dekoracyjne wstawki materiałowe wewnętrznych paneli drzwiowych.

– Chcieliśmy, by Puma Titanium X była przyjazna i wygodna jak dom, dlatego zastosowaliśmy kolory, materiały i ogólne wykończenie wnętrza, które odzwierciedla takie otoczenie – powiedziała Sonja Vandenberg, główna projektantka odpowiedzialna za kolory i materiały, Ford of Europe.

Zorientowana na osiągi wersja ST-Line oferowana jest ze standardowymi felgami 18-calowymi lub opcjonalnymi czarnymi obręczami 19-calowymi z aluminium oraz ze sportowo zestrojonym zawieszeniem, w którego skład wchodzi zmodyfikowane sprężyny oraz amortyzatory. Osłona chłodnicy ST-Line wyróżnia się matowymi czarnymi elementami dekoracyjnymi oraz obwódką z czarną, połyskującą powłoką, takimi samymi ramkami lamp przeciwmglowych oraz dostępnym w opcji, większym i bardziej praktycznym spojlerem dachowym.

Elementy dolnego spojlera wersji ST-Line kierują strumień powietrza do wlotu przedniej kurtyny. Kabina Puma ST-Line wyróżnia się m.in. spłaszczonym u dołu wieńcem kierownicy oraz charakterystycznymi czerwonymi przesykami, dostępnymi w wersji z opcjonalną, częściowo skózaną tapicerką foteli. Sportowy klimat wnętrza podkreślają również aluminiowe pedały i gałka zmiany biegów oraz charakterystyczna czarna podsufitka.

Paleta 10 żywych kolorów nadwozia Puma obejmuje lakiery: Blazer Blue, Frozen White, Race Red, Solar Silver, Agate Black, Lucid Red, Grey Matter, Desert Island Blue, Magnetic oraz Metropolis White.

### **Pomysłowa funkcjonalność**

Nadwozie kompaktowego crossovera skrywa wnętrze o nadzwyczajnej funkcjonalności, którą dodatkowo zwiększają przemyślane rozwiązania transportowe w tylnej części kabiny. Puma oferuje największą w klasie, bezkompromisową pojemność bagażnika o wartości 456 litrów. Po złożeniu tylnych foteli, praktyczny przedział bagażowy może z powodzeniem pomieścić bagaż o wymiarach 112 x 97 x 43 cm (dł. x szer. x wys.).

Samochód zaprojektowano tak, by spełnić z dużym zapasem wymagania klientów, dotyczące przestrzeni bagażowej, a Ford MegaBox zapewnia głęboki, uniwersalny pojemnik o pojemności 80 litrów. Jest to schowek o wymiarach 764 x 753 x 306 mm (szer. x dł. x gł.), w którym można w pozycji pionowej przewozić wyższe, mniej stabilne przedmioty o wysokości do 115 cm, np.

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [www.fordmedia.eu](http://www.fordmedia.eu) lub [www.media.ford.com](http://www.media.ford.com).

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://www.twitter.com/FordEu) lub [www.youtube.com/fordofeurope](https://www.youtube.com/fordofeurope)



rośliny doniczkowe. A po opuszczeniu pokrywy schowka, może on być wykorzystywany do dyskretnego przewozu zabrudzonego sprzętu sportowego lub ubłoconych kaloszy. Natomiast syntetyczne wykończenie schowka MegaBox oraz korek odpływowy w jego dnie umożliwiają proste umycie jego wnętrza czystą wodą.

Jeszcze większą funkcjonalność gwarantuje regulowana podłoga bagażnika, której wysokość można zmieniać jedną ręką i dostosowywać do wymiarów i masy przewożonego bagażu. Podłogę można ustawić w jednym z trzech położzeń:

- W najniższym ustawieniu bagażnik oferuje największą pojemność, a schowek MegaBox zostaje zasłonięty,
- W wyższej pozycji podłoga tworzyć będzie równą i płaską powierzchnię ze złożonymi tylnymi fotelami,
- A po całkowitym usunięciu pokrywy podłogowej, może ona być przechowywana pionowo za oparciem tylnych foteli, a bagażnik oferował będzie 456 litrów pojemności.

Regulowana pokrywa podłogowa ma – dla dodatkowej wytrzymałości i trwałości – strukturę plastra miodu, na wzór konstrukcji o heksagonalnych komórkach, wykorzystywanej do budowy niezwykle wytrzymałych komponentów samolotów odrzutowych i super-samochodów.

Ładunek bagażu do nowej Pumi jest teraz niezwykle prosty dzięki debiutującemu w tej klasie systemowi bezdotykowej obsługi pokrywy bagażnika. System umożliwia dostęp do przestrzeni bagażowej nawet z dłońmi pełnymi toreb, lub z dzieckiem na rękach i jest łatwiejszy dzięki zastosowaniu bezdotykowej techniki otwierania bagażnika za pomocą prostego ruchu stopy pod tylnym zderzakiem.

Ponadto crossover ten posiada również innowacyjną półkę bagażnika, dzięki czemu użytkownik nie musi martwić się, co z nią zrobić podczas załadunku lub wyładunku dużych bagaży. Półka została zintegrowana z pokrywą bagażnika, co oznacza, że po otwarciu kłapy unosi się razem z nią, umożliwiając łatwy dostęp do wnętrza. Zaletą takiego rozwiązania jest również brak konieczności zastosowania dodatkowych wsporników bocznych. A dzięki swej elastycznej konstrukcji, po zamknięciu pokrywy bagażnika półka potrafi odkształcać się w kontrolowany sposób pod naciskiem większych ładunków, które wystają powyżej jej normalnego położenia.

– Naszym nadrzędnym celem było opracowanie bezprecedensowej funkcjonalności kompaktowego wnętrza modelu Puma – wyjaśnia Norbert Steffens, główny inżynier modelu Puma. – Unikalny schowek MegaBox oraz półka bagażnika to przykłady innowacyjnych rozwiązań, które pozwoliły nam wypracować najwyższą funkcjonalność wnętrza bez uszczerbku dla jego stylistyki i wyglądu.

### **Technika budująca zaufanie**

Dzięki systemowi 12 czujników ultradźwiękowych, 3 radarów oraz 2 kamer, rozmieszczonych dookoła karoserii samochodu, nowa Puma może zaoferować bogaty pakiet technologii i systemów Ford Co-Pilot 360, które zapewniają ochronę, wspomagają kierowcę podczas jazdy i parkowania oraz sprawiają, że prowadzenie samochodu jest jeszcze bezpieczniejsze, wygodniejszej i bezstresowe.<sup>3</sup>

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [www.fordmedia.eu](http://www.fordmedia.eu) lub [www.media.ford.com](http://www.media.ford.com).

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub [www.youtube.com/fordofeurope](https://www.youtube.com/fordofeurope)

Adaptacyjny tempomat (ACC) wzbogacony o system Stop & Go, system rozpoznawania znaków ograniczenia prędkości i system utrzymania na pasie ruchu, pozwalają utrzymać bezpieczną odległość od pojazdów jadących z przodu. System pomaga również zredukować stres podczas długich podróży, utrzymując pojazd na środku pasa ruchu. Potrafi też dostosować prędkość pojazdu do obowiązujących w danym miejscu ograniczeń, monitorując znaki drogowe umieszczone przy drodze i nad drogą. Jest to dodatek do informacji dostarczanych z pokładowego systemu nawigacji. Stop & Go i System utrzymania na pasie ruchu (LC) to funkcje dostępne tylko w połączeniu z 7-biegową automatyczną skrzynią biegów.

Stop & Go pozwala adaptacyjnemu tempomatowi (ACC) doprowadzić pojazd do całkowitego zatrzymania w ruchu wymagającym zatrzymywania się i ruszania, wykorzystując do 50 procent całkowitej dostępnej siły hamowania. Pozwala też automatycznie ruszyć za poprzedzającym samochodem, jeśli czas zatrzymania był krótszy, niż 3 sekundy. Jeśli czas zatrzymania przekracza 3 sekundy, kierowca może nacisnąć przycisk umieszczony na kierownicy lub delikatnie nacisnąć pedał przyspieszenia.

Dzięki pokładowemu modemowi FordPass Connect, pojazd zyskał system wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze, który ostrzega kierowcę o zagrożeniach znajdujących się na trasie samochodu nawet wówczas, gdy zagrożenie to znajduje się np. za zakrętem lub przed pojazdami poprzedzającymi i kierowca nie jest go w stanie jeszcze dostrzec.

Komunikaty o lokalnych zagrożeniach wysyłane są niezależnie od informacji z układu nawigacji satelitarnej i udostępniane są przez lokalne władze oraz przez pojazdy skomunikowane z chmurą danych.

Dzięki temu kierowca informowany jest o takich utrudnieniach, jak roboty drogowe czy awaryjne zatrzymanie innego pojazdu, obecność zwierząt, pieszych, czy innych przeszkód na jezdni, a nawet o niebezpiecznych warunkach jazdy. Często kierowca otrzymuje te komunikaty ostrzegawcze zanim jeszcze znajdują się one w jego polu widzenia.

Pierwszy raz w modelu Forda z segmentu B zadebiutuje również tylna, szerokokątna kamera (180°), z której obraz może być wyświetlany na pokładowym ekranie dotykowym. Dzięki temu, podczas cofania kierowca będzie mógł szybciej zauważyć pieszych, rowerzystów czy inne pojazdy.

System monitorowania martwego pola widzenia w lusterkach z funkcją ostrzegania przed pojazdami na drodze poprzecznej ostrzega kierowców wycofujących samochód z miejsca parkingowego o pojazdach zbliżających się do niego i mogących znaleźć się na kursie kolizyjnym. System może włączyć hamulce, by uniknąć lub złagodzić skutki kolizji, jeśli kierowca nie zareaguje na wcześniejsze ostrzeżenia.

Aktywny asystent parkowania ułatwia kierowcy znalezienie odpowiedniego miejsca do parkowania i zaparkowanie samochodu bez użycia rąk, za innym pojazdem albo równolegle do innych samochodów. System automatycznych świateł drogowych (AHB) zapobiega oślepianiu innych użytkowników drogi poprzez inteligentne sterowanie reflektorami samochodu.

Udoskonalona wersja systemu kontroli pasa ruchu (LKS) posiada funkcję wykrywania skraju jezdni (RED), która potrafi rozpoznać kraniec drogi i miejsce jej łączenia z nawierzchnią

nienadającą się do bezpiecznej jazdy, np. z nieutwardzonym lub utwardzonym, żwirowym poboczem, czy pasem zieleni. System potrafi również zapobiegać niekontrolowanemu zjazdowi z jezdni, przykładając odpowiednie wartości momentu na kierownicy w celu dokonania korekty toru jazdy.

Systemy wykorzystywane przez model Puma wspomagają kierowcę także podczas jazdy po mieście. System aktywnego wspomagania hamowania potrafi wykrywać pieszych znajdujących się na drodze lub w jej pobliżu, a także tych, którzy mogą wejść na drogę przed pojazdem.

Został zaprojektowany w celu redukcji skutków niektórych kolizji czołowych z udziałem pojazdów i pieszych, a także celem pomagania kierowcom w ich unikaniu. Puma została wyposażona w udoskonaloną wersję systemu, dysponującego kamerą o szerszym kącie obiektywu, który pomaga lepiej śledzić ruchy pieszych i rowerzystów.

W razie wypadku, system hamowania po kolizji pomaga zmniejszyć skutki potencjalnej kolizji wtórnej poprzez automatyczne zastosowanie umiarkowanego ciśnienia hamowania po wykryciu pierwszego zderzenia. Spowolnienie pojazdu może potencjalnie zmniejszyć obrażenia u pasażerów i pozwala uniknąć dalszych uszkodzeń pojazdu.

Inne rozwiązania zaprojektowane tak, by pomóc kierowcy Pumi w unikaniu wypadków obejmują:

- Zaawansowany system aktywnego unikania zderzenia poprzez ominięcie przeszkody, zaprojektowany do pracy przy prędkościach jazdy w mieście i na autostradzie, wykorzystuje radar i kamerę do wykrywania z wyprzedzeniem wolniej poruszających się lub nieruchomych pojazdów i zapewnia moment skręcający koła, co umożliwia kierowcy ominięcie pojazdu, z którym ryzyko kolizji byłoby wysokie,
- Ostrzeżenie o wjeżdżaniu na drogę jednokierunkową „pod prąd” używa kamery zamontowanej za przednią szybą i korzysta z informacji systemu nawigacji w samochodzie, aby zapewnić kierowcy dźwiękowe i wizualne ostrzeżenia, jeśli nieuważnie przejedzie on obok dwóch znaków "zakazu wjazdu" przed wjazdem na autostradę.

– Puma oferuje bogaty pakiet rozwiązań i systemów, których próżno szukać w innych modelach z tego segmentu – przekonuje Steffens. – Takie systemy jak funkcja bezprzewodowego ładowania czy układ Stop & Go zaprojektowano jako perfekcyjne uzupełnienie stylu życia współczesnego klienta. Dzięki nim użytkowanie modelu Puma staje się jeszcze prostsze i bardziej intuicyjne.

Puma uzyskała maksymalną ocenę bezpieczeństwa 5 gwiazdek, przyznaną przez niezależny instytut Euro NCAP, badający pojazdy w testach zderzeniowych. Zdobyła też komplet punktów, zarówno w zderzeniu z barierą, jak i w bardziej wymagającym bocznym zderzeniu ze słupem. Uznanie zyskały także systemy wsparcia, w tym układ aktywnego wspomagania hamowania, Inteligentny tempomat i system utrzymania na wybranym pasie ruchu.

### **Innowacyjne i kuszące**

Właściciel Pumi może zdecydować się na wiele rozwiązań, zapewniających komfort w podróży, w tym debiutujące w tym segmencie przednie fotele z funkcją masażu lędźwiowego odcinka



kręgosłupa, które mają zbawienny wpływ na napięte mięśnie pleców i sprawiają, że jazda staje się jeszcze bardziej relaksująca. System oferuje trójstopniowy zakres intensywności i kierunku masowania.

Fotel kierowcy ma regulację wysokości, podobnie jak przedni fotel pasażera. Oparcia obu zaprojektowano tak, aby dzięki ich płaskiej formie z zagłębieniem zyskać jak najwięcej przestrzeni dla kolan pasażerów drugiego rzędu. Konstrukcja siedziska w drugim rzędzie ułatwia wsiadanie i wysiadanie. Pełnowymiarowe, otwierane panoramiczne okno dachowe sprawia, że kabina modelu Puma jest jeszcze bardziej przestronna i lepiej doświetlona. Okno, które wykonano z hartowanego i przyciemnianego szkła, składa się z dwóch paneli zajmujących niemal całą szerokość dachu.

Takie rozwiązania, jak zintegrowana bezprzewodowa ładowarka do smartfonów pozwalają łatwiej sprostać codziennym wyzwaniom życia zawodowego i towarzyskiego. Żadne z dwóch gniazd USB nie musi teraz być zajęte przez kabel do tradycyjnego ładowania, bowiem bezprzewodową ładowarkę umieszczono tuż pod panelem instrumentów. Urządzenie to potrafi wykryć kompatybilny sprzęt elektroniczny i samoczynnie zainicjować procedurę ładowania.

Podczas ładowania indukcyjnego urządzenia mogą pozostać podłączone przez Bluetooth do systemu łączności i rozrywki SYNC 3, co pozwala kierowcy sterować za pomocą prostych poleceń głosowych dźwiękiem, nawigacją i podłączonymi smartfonami. System SYNC 3 obsługiwany jest poprzez 8-calowy kolorowy ekran dotykowy. Jest on kompatybilny z Apple CarPlay i Android Auto™, dostępnymi bez dodatkowych kosztów.

System FordPass Connect z modemem pokładowym sprawia, że nowy Ford Puma staje się mobilnym punktem dostępowym Wi-Fi, gwarantującym łączność bezprzewodową nawet dla 10 urządzeń. Dzięki aplikacji mobilnej FordPass, system oferuje szereg wygodnych usług, takich jak lokalizacja pojazdu, funkcja statusu pojazdu, która informuje kierowcę o poziomie paliwa w zbiorniku, stanie instalacji alarmowej, konieczności wymiany oleju, itd., a także funkcja zdalnego ryglowania i odryglowania zamków drzwi oraz zdalnego uruchamiania silnika w wersjach wyposażonych w siedmiostopniową przekładnię automatyczną.<sup>4</sup>

Opcjonalny system nagłośnienia firmy B&O został przygotowany z myślą o jakości dźwięku klasy premium, który zachowuje czystość brzmienia niezależnie od warunków jazdy. Jednym z elementów 10-głośnikowego zestawu jest zintegrowany subwoofer (150 x 200 mm), który gwarantuje niezwykłą jakość tonów niskich. Mimo iż subwoofer umieszczono w bagażniku, nie ogranicza on pojemności przedziału bagażowego. Położenie głośników wysokotonowych zostało zoptymalizowane, aby uzyskać szerszą scenę dźwiękową na poziomie siedzeń, zapewniając wspaniałe wrażenia akustyczne na wszystkich miejscach w samochodzie. Sercem systemu jest wzmacniacz sygnału cyfrowego o mocy 575 watów, który odpowiada za wyrównanie i miksowanie dźwięku, oferuje też wybór trybów dźwięku przestrzennego.

Ponadto kierowca może dostosować rodzaj i kolejność wyświetlania informacji systemów wspomaganie jazdy i wskazówek nawigacji dzięki w pełni konfigurowalnemu zespołowi cyfrowych zegarów o powierzchni 12,3 cala. W celu płynnego wkomponowania modułu wskaźników w deskę rozdzielczą zastosowano technologię swobodnego formowania, umożliwiającą wygięcie górnych krawędzi. Panel zawiera obwody wbudowane w wyświetlacz, co umożliwiło projektantom nadanie mu kształtów wykraczających poza tradycyjną prostokątną formę.

Dodatkowo 24-bitowy zestaw wskaźników „true color” wyświetla szczegółowe, bardziej intuicyjne obrazy i ikony w pełnym spektrum kolorów, dzięki czemu stają się jaśniejsze, mniej męczące dla oczu i łatwiejsze do odczytania.

Nowy Ford Puma dołącza do rozrastającej się europejskiej gamy aut klasy SUV i zainspirowanych SUV-ami crossoverów, którą tworzą takie modele, jak m.in. Fiesta Active, Focus Active, EcoSport, Kuga, Edge, oraz nowy Explorer Plug-In Hybrid.

Ford zatrudnił tu dodatkowo 1 700 pracowników i zainwestował około 200 milionów euro, aby wesprzeć produkcję Puma w najnowocześniejszym zakładzie Forda w Krajowej (Craiova) w Rumunii. Wszystkie inwestycje Forda w zakłady w Krajowej od 2008 r. sięgają prawie 1,5 mld. euro.

– Nabieramy przekonania, że Puma trafi w gusta Europejczyków planujących zakup samochodu kompaktowego – powiedział Rowley. – Dołożyliśmy wszelkich starań, by zapewnić klientom uniwersalność, jakiej oczekują, dzięki której będą mogli jeździć najlepiej wyglądającym samochodem, jaki kiedykolwiek posiadali.

# # #

<sup>1</sup>Deklarowane zużycie paliwa / zużycie energii, emisja CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> oraz zasięg w bezemisyjnym trybie jazdy ma również wpływ styl prowadzenia pojazdu oraz szereg innych czynników niezwiązanych z techniką motoryzacyjną. CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, ponieważ niektóre elementy testu uległy zmianie. Na przykład ten sam samochód może mieć inne zużycie paliwa i emisję CO<sub>2</sub> mierzone według NEDC oraz WLPT.

<sup>2</sup>Oficjalne dane homologacyjne dotyczące zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> zostaną podane przed rozpoczęciem sprzedaży.

<sup>3</sup>Systemy asystenckie wspomagające kierowcę są uzupełnieniem jego uwagi, ale nie zastępują oceny sytuacji i konieczności kontrolowania pojazdu przez kierowcę.

<sup>4</sup>Tam, gdzie jest to dozwolone przez prawo.

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [www.fordmedia.eu](http://www.fordmedia.eu) lub [www.media.ford.com](http://www.media.ford.com).

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub [www.youtube.com/fordofeurope](https://www.youtube.com/fordofeurope)

BANG & OLUFSEN™ oraz B&O™ są zastrzeżonymi znakami towarowymi należącymi do Bang & Olufsen Group. Na licencji Harman Becker Automotive Systems Manufacturing Kft. Wszelkie prawa zastrzeżone.

### **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:** Mariusz Jasiński  
Ford Polska Sp. z o.o.  
(22) 6086815  
[mjasinsk@ford.com](mailto:mjasinsk@ford.com)