



Klienci zdecydowani na dołączenie do elektrycznej rewolucji Forda mają większy wybór dzięki wchodzącej do produkcji nowej wersji Kugi - Hybrid.

- Nowy SUV Kuga Hybrid automatycznie przełącza się między zasilaniem benzynowym i czysto elektrycznym, zapewniając płynne doładowanie akumulatora w drodze i zasięg 1000 km.
- Wyrafinowany, w pełni hybrydowy układ napędowy o mocy 190 KM zapewnia eksploatacyjną wygodę dzięki bezprzewodowemu ładowaniu. Funkcja symulowanych przełożeń i opcjonalny inteligentny napęd na wszystkie koła skutecznie zwiększają poziom radości z jazdy.
- Produkowana w hiszpańskiej Walencji Kuga Hybrid dołącza do wersji Plug-In Hybrid i EcoBlue Hybrid, co oznacza, że model Kuga jest najbardziej zelektryfikowanym Fordem w historii; na rynku są już trzy wersje z 17 zelektryfikowanych modeli Forda, zapowiadanych do końca 2021 roku.

WARSZAWA, 18 listopada 2020 roku – Ford poszerzył gamę modeli wyposażonych w zelektryfikowane napędy, wprowadzając na rynek nową wersję Kugi, wyposażoną w hybrydowy, benzynowo-elektryczny układ napędowy. SUV osiąga zasięg 1000 km¹ w obu trybach – hybrydowym oraz bezemisyjnym i nie wymaga zewnętrznego źródła ładowania.

Akumulator Kugi Hybrid o pojemności 1,1 kWh jest automatycznie uzupełniany energią dostarczaną zarówno przez 2,5-litrowy silnik benzynowy, pracujący w cyklu Atkinsona, jak przez system ładowania regeneracyjnego, energią odzyskiwaną podczas jazdy wybiegiem lub w czasie hamowania. Zgromadzona energia napędza silnik elektryczny, podnosząc osiągi samochodu, obniżając zużycie paliwa silnika benzynowego lub zapewniając możliwość korzystania z bezemisyjnej jazdy, wyłącznie w trybie elektrycznym. Kuga Hybrid przełącza się płynnie, bez udziału kierowcy między trybami zasilania, zgodnie ze skonfigurowanymi scenariuszami jazdy.

W pełni hybrydowy układ napędowy Forda Kugi jest wyjątkowy w ofercie wersji, dostępnych dla tego modelu – oferuje jednocześnie najwyższe osiągi i kulturę jazdy bezemisyjnej, bez konieczności ładowania akumulatora z zewnętrznego źródła, a także całkowity zasięg 1000 km, co było do niedawna osiągalne wyłącznie dla silników wysokoprężnych.

Hybrydowy SUV jest również pierwszym Fordem Kuga, który łączy w sobie zelektryfikowany układ napędowy z zaawansowanym napędem na obie osie Intelligent All-Wheel Drive², dostępnym na wybranych rynkach w opcji. Zarówno wersje z napędem na przednią oś, jak i inteligentnym napędem na wszystkie koła zwiększają przyjemność korzystania z mocy 190 KM dzięki funkcji symulacji zmiany przełożeń przekładni automatycznej, łączącej oba źródła mocy. Rozwiązanie to zaprojektowano z myślą o przywróceniu w przekładni automatycznej efektu skokowego przyrostu mocy przy zmianie biegów, znanego z konwencjonalnej skrzyni, który podnosi zaangażowanie kierowcy.

– Każdy z naszych zelektryfikowanych modeli Kuga oferuje inny dobór korzyści. W przypadku nowego Forda Kuga Hybrid są to: oszczędność paliwa i zasięg porównywalny z zasięgiem diesla, poczucie pewności prowadzenia oferowane przez inteligentny napęd na wszystkie koła oraz spokój ducha właściciela, który nie musi myśleć o ładowaniu z zewnętrznego źródła, a może korzystać z bezemisyjnej jazdy – powiedział Roelant de Waard, wiceprezes ds. marketingu, sprzedaży i serwisu w Ford of Europe. – Ford stara się zaoferować na tyle szeroki wybór zelektryfikowanych pojazdów, aby każdy klient mógł znaleźć idealne rozwiązanie, które wpasuje się w jego potrzeby. Gama modelu Kuga jest tego najlepszym przykładem.

Ford Kuga Hybrid, produkowany w Walencji, jest jednym z 17 zelektryfikowanych pojazdów, które Ford zamierza wprowadzić na rynek europejski przed końcem przyszłego roku. Hybrydowy SUV może wspierać firmową strategię elektryfikacji napędów europejskiej gamy modelowej Forda dzięki zainwestowaniu 24 milionów euro w najnowocześniejszy zakład montażu akumulatorów w fabryce w Walencji.

Kuga Hybrid uzupełnia wszechstronną gamę zelektryfikowanych wersji jednego modelu, dołączając do ładowanej z sieci wersji Kuga Plug-In Hybrid oraz 48-woltowej miękkiej hybrydy, Kugi EcoBlue Hybrid. W ofercie modelu towarzyszą jej wersje napędzane tradycyjnymi silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi oraz szeroki wybór układów przeniesienia napędu.

Praktyczna jak Kuga, elastyczna jak hybryda

Zastosowanie w pełni hybrydowego napędu benzynowo-elektrycznego wymagało opracowania nowej Kugi od podstaw, aby w oszczędnym opakowaniu zachować niespotykaną przestronność wnętrza i wszystkie praktyczne walory SUV-a oraz wysoką kulturę prowadzenia.

Funkcja bezgłośnego startu umożliwia ruszanie w trybie bezemisyjnym, z wykorzystaniem wyłącznie silnika elektrycznego. To naprawdę relaksująca forma przemieszczania się, szczególnie w mieście, gdzie ruch uliczny wymusza częste zatrzymywanie. Pełny hybrydowy zespół napędowy korzysta z trybu jazdy bezemisyjnej, na napędzie elektrycznym, na krótkich dystansach, eliminując jednocześnie obawy o zasięg.

Zdolność do przejechania 1000 km na jednym zbiorniku paliwa sprawia, że Kuga Hybrid jest atrakcyjną alternatywą dla modeli z silnikami Diesla. Kuga Hybrid zapewnia zużycie paliwa od 5,4 l/100 km i emisję CO₂ od 125 g/km, szacowane w cyklu WLTP (od 5,1 l/100 km i od 118 g/km w cyklu NEDC)³. Przy 54-litrowym zbiorniku paliwa, całkowity zasięg Kugi Hybrid jest o ponad 30 procent dłuższy niż ładowanej z sieci Kugi Plug-In Hybrid, która dysponuje zasięgiem jazdy bezemisyjnej 56 km, szacowanym w cyklu WLTP (72 km w cyklu NEDC).³

Dzięki temu, że nie trzeba ładować akumulatora z zewnętrznego źródła zasilania, Kuga Hybrid okazuje się atrakcyjnym rozwiązaniem dla klientów zdecydowanych na zakup samochodu z napędem elektrycznym, którzy mają utrudniony dostęp do ładowarek publicznych i ograniczone możliwości korzystania z domowej instalacji elektrycznej, czy instalacji w miejscu pracy. To również świetny wybór dla klientów szukających auta, mogącego jeździć w trybie bezemisyjnym z inteligentnym napędem na wszystkie koła.

Akumulator o pojemności 1,1 kWh, składający się z 60 ogniw, wykorzystuje układ chłodzenia cieczą, który eliminuje potrzebę stosowania wentylatora chłodzącego. Wpływa to na niższy poziom hałasu i poprawia komfort akustyczny w kabinie. Lepsze chłodzenie pozwala również na

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.

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

umieszczenie ogniw akumulatora blisko siebie. To duża oszczędność przestrzeni, dzięki której na przestronności zyskało wnętrze, zwłaszcza w wymiarze wysokości nad głowami pasażerów w pierwszym rzędzie (1 metr od siedziska do dachu), uzyskano też 1481 litrów przestrzeni ładunkowej za przednimi siedzeniami. ⁴

System wymiennika ciepła spalin pomaga szybciej osiągnąć efektywną temperaturę pracy silnika, umożliwiając Kugę Hybrid szybsze przejście w tryb jazdy bezemisyjnej na silniku elektrycznym po zimnym starcie, przyspiesza też osiągnięcie komfortu termicznego w kabinie w chłodne dni. Wyższa wydajność akumulatora przyczynia się również do uzyskania maksymalnej wysokiej zdolności holowania – 1600 kg dla wersji z napędem na przednie koła. ⁵

Układ napędowy Kugi Hybrid umożliwia płynną, liniową reakcję na pedał przyspieszenia, jednocześnie automatycznie przełączając się, dzięki udoskonalonemu sterownikowi silniko-generatora, między trybami zasilania: czysto elektrycznym, hybrydowym i benzynowym. Przekładnia automatyczna nowej generacji, łącząca oba źródła mocy, została zaprojektowana specjalnie do współpracy z 2,5-litrowym silnikiem benzynowym – dzięki płynnej zmianie przełożeń zapewnia wyższe wskaźniki efektywności, przy niższym zużyciu paliwa, w różnych warunkach jazdy. Prędkość 100 km/h model z napędem na przednie koła osiąga w czasie 9,1 sekundy.

Funkcja symulowanych przełożeń – aktywowana w trybie normalnym lub sportowym – dostosowuje prędkość obrotową silnika wraz ze zmianą prędkości pojazdu, aby zmniejszyć efekt „gumowej” reakcji na pedał przyspieszenia, typowy dla przekładni bezstopniowych.

– Wsłuchaliśmy się w opinie klientów, aby upewnić się, że Kuga Hybrid będzie gwarantowała przyjemność prowadzenia – powiedział Glen Goold, naczelny inżynier programu Kuga. – Funkcja symulowanej zmiany biegów sprawia, że SUV bardziej angażuje kierowcę, dzięki reakcjom znanym z tradycyjnych przekładni, działających poprzez zmianę przełożenia kół zębatych, a dodatkową zaletą przekładni jest ograniczenie hałasu.

Kuga Hybrid jest również dostępna na wybranych rynkach z układem napędu na wszystkie koła Intelligent All-Wheel Drive, który dokonuje pomiarów przyczepności i reaguje zmianą proporcji przekazywanego momentu obrotowego między kołami przedniej i tylnej osi, aby zapewnić bezpieczną trakcję na różnych nawierzchniach. Układ nie ma znaczącego wpływu na zwiększenie zużycia paliwa, a funkcja odłączania napędu na wszystkie koła dodatkowo poprawia oszczędność, automatycznie załączając napęd na przednie koła w sprzyjających warunkach jazdy.

Bardziej relaksujące podróże

Kugę Hybrid można zamawiać, wybierając w szerokiej ofercie wersji wyposażenia: Trend, Titanium, Titanium X, ST Line, ST Line X i Vignale, które oferują wszechstronne pakiety systemów wspomagania kierowcy oraz elementów podnoszących komfort.

Oferowany w standardzie modem FordPass Connect ⁶ umożliwia kierowcom planowanie szybszych, mniej stresujących podróży, dzięki aktualizacjom ruchu w czasie rzeczywistym dla systemu nawigacji, udostępnia też w aplikacji mobilnej FordPass szereg wygodnych funkcji, pozwalających łatwo zlokalizować samochód, zdalnie go zablokować i odblokować, a nawet zdalnie go uruchomić ⁷.

Stanowisko bezprzewodowego ładowania telefonów jest elementem wyposażenia standardowego, natomiast opcjonalnie dostępne są: wysokiej klasy system audio B&O oraz system informacyjno-rozrywkowy Ford SYNC 3⁸, obsługiwane przez 8-calowy centralny wyświetlacz dotykowy.

Zaawansowane systemy wspomaganie kierowcy, zaprojektowane z myślą o zwiększeniu pewności za kierownicą, ograniczeniu wysiłku i podniesieniu bezpieczeństwa, obejmują: adaptacyjny tempomat (ACC), wzbogacony o system Stop & Go, system rozpoznawania znaków ograniczenia prędkości i system utrzymania na pasie ruchu², umożliwiające bezproblemowe poruszanie się na autostradzie, a także w w ruchu miejskim, z częstym zatrzymywaniem samochodu. System wspomagający parkowanie Park Assist 2² umożliwia wykonywanie w pełni zautomatyzowanych manewrów parkowania za jednym naciśnięciem przycisku

W nowym Fordzie Kuga zadebiutował nowy [system utrzymania na pasie ruchu z asystentem monitorowania martwego pola \(BSA\)](#)². Opcjonalny system monitoruje, czy w martwym polu lusterek zewnętrznych nie znajduje się inny pojazd, a w przypadku ryzyka kolizji aplikuje moment obracający kierownicę, aby ostrzec kierowcę i skłonić do rezygnacji z manewru zmiany pasa ruchu.

Debiutujący także w nowym Fordzie Kuga opcjonalny asystent unikania kolizji na skrzyżowaniach² monitoruje zagrożenie kolizją z pojazdami nadjeżdżającymi po równoległych pasach i może automatycznie włączyć hamulce, zapobiegając w ten sposób lub łagodząc skutki wypadków w sytuacjach, gdy kierowca przecina drogę poruszania się innego pojazdu.

#

¹ Potencjalny zasięg skalkulowano w oparciu o dane zużycia paliwa – 5,4 l/100 km i pojemność 54-litrowego zbiornika.

² Systemy asystenckie wspomagające kierowcę są uzupełnieniem jego uwagi, ale nie zastępują oceny sytuacji i konieczności kontrolowania pojazdu przez kierowcę.

³ Kuga Hybrid z napędem na przednie koła – zużycie paliwa od 5,4 l/100 km, emisja CO₂ od 125 g/km WLTP (od 5,1 l/100 km i 118 g/km NEDC).

Kuga Hybrid z napędem Intelligent All-Wheel Drive – zużycie paliwa od 5,7 l/100 km, emisja CO₂ od 132 g/km WLTP (od 5,2 l/100 km i 120 g/km NEDC).

Kuga Plug-In Hybrid zapewnia zużycie paliwa od 1,4 l/100 km i emisję CO₂ od 32 g/km szacowane w cyklu WLTP (od 1,2 l/100 km i od 26 g/km w cyklu NEDC), przy czysto elektrycznym zasięgu jazdy 56 km, mierzonym w cyklu WLTP (72 km w cyklu NEDC).

Deklarowane zużycie paliwa/zużycie energii, emisja CO₂ i zasięg napędu elektrycznego mierzone są zgodnie z wymaganiami i specyfikacjami technicznymi regulaminów europejskich (WE) 715/2007 i (WE) 2017/1151 w aktualnym brzmieniu. Pojazdy dopuszczone do ruchu jako lekkie pojazdy dostawcze, które uzyskały homologację zgodną ze procedurą WLTP (Światową Zharmonizowaną Procedurą Testowania Pojazdów Lekkich), będą opatrzone informacjami na temat zużycia paliwa/energii i emisji CO₂ według obu cykli: NEDC (Nowego Europejskiego Cyklu Jazdy) i WLTP. WLTP w pełni zastąpi NEDC najpóźniej do końca 2020 roku. Przyjęta obecnie procedura testowa pozwala na porównanie wyników uzyskanych przez różne typy pojazdów oraz różnych producentów. W fazie przechodzenia z procedury NEDC do WLTP, zużycie paliwa i emisja CO₂ będą podawane również według wcześniejszej procedury NEDC. 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.

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.

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

⁴ Masa przewożonych ładunków ograniczona jest dopuszczalną masą pojazdu i rozkładem tej masy na osie.

⁵ Maksymalna zdolność holowania zależy od liczby przewożonych pasażerów, obciążenia w przestrzeni bagażowej, a także od zamontowanych akcesoriów i konfiguracji pojazdu. 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.

⁶Systemy mogą wymagać aktywacji

⁷ W regionach, w których jest to dozwolone przez prawo.

⁸ Nie prowadź samochodu, gdy jesteś zdekoncentrowany. W miarę możliwości korzystaj z systemów sterowania głosem; bez nich nie korzystaj z urządzeń mobilnych podczas jazdy. Niektóre systemy mogą nie być dostępne, kiedy pojazd znajduje się w ruchu. Nie wszystkie systemy są kompatybilne ze wszystkimi telefonami.

#

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 187 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 umacnia pozycję lidera w dziedzinie elektryfikacji pojazdów, inwestuje w rozwój mobilności, systemy autonomicznej jazdy oraz usługi dla pojazdów skomunikowanych. 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.

Ford of Europe wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 45 tys. pracowników we własnych oddziałach i łącznie około 58 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 18 oddziałów produkcyjnych (12 spółek całkowicie zależnych lub skonsolidowanych typu joint venture oraz 6 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