**KÖZZÉTÉTEL: 2020. SZEPTEMBER 24. 07:00 ÓRAKOR**

**A Ford Performance első SUV-modellje Európában: a vadonatúj Puma ST megdobogtatja az emberek szívét**

* A 200 lóerős Puma ST 6,7 másodperc alatt gyorsul 100 k/órára, és a szegmensben egyedülinek számító mechanikus, részlegesen önzáró differenciálművet. Az Eco üzemmódtól a Versenypálya beállításig terjedő, választható üzemmódok hihetetlenül sokoldalúvá teszik az autót
* A Ford Performance első európai SUV-modellje egyedi futóművet kap: a magasabb tömegközéppont miatt a hátsó csatoló rúd 40 százalékkal merevebb, mint a Fiesta ST-ben, a fordulékonyságot pedig erővektor szabályozású rugók javítják
* A látványos, sportos megjelenésről exkluzív Mean Green fényezés, 19 colos könnyűfém keréktárcsák és Recaro ülések gondoskodnak, az autó praktikumát pedig olyan megoldások fokozzák, mint a kategóriaelső csomagteret kínáló, innovatív Ford MegaBox és a Vészhelyzeti Előrejelzés rendszer

**KÖLN, Németország, 2020. szeptember 24.** – Európában első alkalommal jelenik meg egy olyan modell a kompakt SUV szegmensben, amely a Ford Performance legmodernebb menetdinamikai fejlesztéseit kínálja. Íme a vadonatúj Ford Puma ST!

Ahogy az ST megnevezés is jelzi, az autóban kifinomult sport-technológiák működnek, például a szegmensben egyedülinek számító mechanikus, részlegesen önzáró differenciálműve (LSD), illetve a szabadalmaztatott erővektor szabályozású rugók. A Puma ST emellett választható üzemmódokat is kínál, többek közt Sport beállítást és – egy Ford Performace modellben most először – Eco üzemmódot, így a vezető rendkívül sokféle forgalmi helyzethez hozzáigazíthatja autója karakterét.

Az innovatív megoldások együttese az immár Európa-szerte híres Ford Performance autók felvillanyozó vezetési élményét nyújtja, miközben a Ford új kompakt SUV-modellje a kategóriában elvárt kényelmet és sokoldalúságot is hiánytalanul biztosítja.

A hajtásról egy 200 lóerős, 1,5 literes EcoBoost motor1 gondoskodik, amivel a Puma ST 6,7 másodperc alatt gyorsít álló helyből 100 km/órás sebességre. A tökéletesített futóműben egyedi csatoló rudat, kanyarstabilizátort és lengéscsillapítókat találunk. A normál Puma modellhez képest 25 százalékkal gyorsabb lett a kormányreakció, és a fékek is 17 százalékkal nagyobb méretűek. Speciális fejlesztésű Michelin Pilot Sport 4S gumiabroncsok segítenek kiaknázni az agilis Ford SUV menetdinamikáját.

A teljesítménynövelő fejlesztések és az agresszív stílus mellé olyan innovatív megoldások társulnak, mint az autók közti kommunikációra2 épülő Vészhelyzeti előrejelzés, vagy a mindennapi használhatóságot javító Ford MegaBox, ami 80 literes teret kínál a csomagtérpadló alatt. 3

“A vérbeli izomautó-rajongók nem fogják kevesebb izgalommal beérni csak azért, mert a mindennapi életben a ‘higgadtabb’ autók is elegendőek, ezért az első számú prioritásunk az volt, hogy a Puma ST ugyanolyan magával ragadó legyen, mint minden ST-modell, de közben a Puma praktikuma se csorbuljon,” fogalmazott Stefan Muenzinger, a Ford Performance európai igazgatója. “Úgy gondoljuk, hogy a miénk a világ legjobban kezelhető kisméretű SUV-ja, ami közvetlen kapcsolatot teremt vezetőjével, és hamisítatlan ST-érzést kínál. Ezt az autót öröm vezetni!”

**Újraírja az agilitás fogalmát**

A Ford Performance együttműködött a Michelin márkával egy olyan gumiabroncs megtervezésében, ami tökéletesen illik a Puma ST továbbfejlesztett futóművéhez, de nem kíván kompromisszumot az SUV-k egyik legvonzóbb tulajdonságában: a rugózási kényelemben.

A Michelin Pilot Sport 4S gumik segítségével tökéletesen kihasználható az a plusz tapadás, amit a teljesítményfokozó csomag részeként rendelhető Quaife mechanikus, részlegesen önzáró differenciálmű biztosít.

A Puma ST az egyetlen kisméretű, nagy teljesítményű SUV az európai piacon, amiben LSD is működik, optimális ívmeneti tulajdonságokat biztosítva és minimumra mérsékelve az alulkormányzottságot, különösen akkor, amikor a vezető kihajt egy kanyarból.

A teljesen mechanikus rendszer a jobb tapadású kerékre több vonóerőt juttat, csökkentve ezzel a kerék kipörgését, teljes mértékben kiaknázva így a motor teljesítményét.

Az LSD összehangoltan működik a Nyomatékvektor Szabályozással, ami kanyarodás közben az ívbelső első kerék fékezésével javítja az úttartást és csökkenti az alulkormányzottságot. A Ford Performance mérnökei aprólékos munkával hangolták össze a két rendszer működését, hogy a Puma ST optimális tapadással haladjon a száraz útfelületen, de a vizes aszfalton is magabiztosan mozogjon.

A Puma ST-ben továbbfejlesztették a vállalat B-padlólemezét, ellensúlyozva az autó magasabb tömegközéppontját. A hátsó futómű csatoló rúdjának merevségét 2000 Nm/fokra növelték, így ez az elem több mint 40 százalékkal merevebb, mint a Fiesta ST-ben, és 50 százalékkal merevebb, mint a normál Pumában, emellett pedig a rendszerbe egy 28 mm-es kanyarstabilizátort építettek be. Az első futómű 24 mm-es kanyarstabilizátora is érezhetően javítja az autó stabilitását kanyarodáskor.

Szintén a menetstabilitást, a fordulékonyságot és a kormányreakciókat fokozzák a Ford által szabadalmaztatott erővektor-szabályozású rugók. A nem szabványos, nem felcserélhető, egyedi tekercsmintázatú rugók szabályozzák a hátsó futóműnél ébredő erőhatásokat, így a kanyarodás során jelentkező erők egyenesen a rugókra hatnak, fokozva a futómű oldalirányú merevségét és iránytartását.

A kifinomult felfüggesztési rendszerben elöl és hátul kétcsöves Hitachi lengéscsillapítók találhatók, amelyeknek szeleptechnológiája frekvenciafüggő csillapítást biztosít, hatásosabban szabályozva a karosszéria mozgását, ugyanakkor megőrizve a nagy sebességű haladás finom rugózását. Különleges felütésgátlók biztosítják, hogy a vezető nagy futómű-terhelés mellett is megőrizze uralmát a jármű fölött.

A Puma ST kormányművének áttételezése 11,4:1, ami majdnem 25 százalékkal gyorsabb, mint a normál Puma modellé. Ezt a kormánykar rövidítésével és a gyorsabb fogasléc-áttétellel sikerült elérni, amelyeknek köszönhetően az autó rövidebb idő alatt reagál a kormányparancsra.

“A kormányzás fontos terület az ST-modellek fejlesztésénél, hiszen elsősorban ez teremt kapcsolatot a vezető és jármű között. A Puma ST kormányműve rendkívül gyors, és ez a közvetlen, precíz reakció magabiztosságot ad, ami a vezetési élvezet kulcsa,” mondta el Muenzinger.

A hamisítatlan ST vezetési élmény érdekében a mérnökök a fékteljesítményt is optimalizálták. Az első tárcsafékek mérete 17 százalékkal, 325 mm-re nőtt, a hátsó tárcsák pedig 271 mm átmérőjűek. A Puma ST fékrásegítését úgy hangolták, hogy nagy sebesség mellett is megfelelő fékérzetet és visszajelzést adjon.

**Erőteljes, közvetlen EcoBoost teljesítmény**

A Ford kifinomult, 200 literes, 1,5 literes EcoBoost benzinmotorja – ami a többszörösen díjnyertes Fiesta ST-ben mutatkozott be először – a fejlett turbótöltés, a nagy nyomású közvetlen befecskendezés és a Kettős Független Változó Szelepvezérlés révén sportkocsihoz méltó teljesítményt ad le, miközben üzemanyag-fogyasztása visszafogott marad.

A tisztán alumíniumból készített blokk háromhengeres kialakítása már eleve magas forgatónyomatékot biztosít alacsony fordulatszám mellett is, és a teljesítményt tovább fokozza a radiális-axiális turbótöltő és az integrált kipufogócsonk, ami lerövidíti a kipufogógázok útját a hengerek és a turbótöltő között, ezért gyorsabban épül fel a töltőnyomás és minimumra csökken a turbólyuk.

A motor 6000 1/perc fordulatszámnál adja le csúcsteljesítményét, és 290 Nm forgatónyomatékot kínál a 2500-3500 1/perc közti fordulatszám-tartományban, így a Puma ST egyenletesen és magabiztosan gyorsít, és készségesen reagál a gázparancsra.

Az egyedi szívócső és a szabad áramlást biztosító kipufogórendszer mellett az autóhoz új, billenésgátló motorrögzítő bakokat is terveztek, amelyek a húzós kanyarokban minimumra csökkentik a blokk oldalirányú mozgásait, ugyanakkor a mindennapos használat során fontos komfortos rögzítést is biztosítják.

A háromhengeres erőforrás egyébként is sportos hangzását markánsabbá varázsolja az aktív kipufogószelep-technológia, így a vezetési élmény még élvezetesebb. A Ford Performance úgy hangolta a kipufogórendszert, hogy a hang passzoljon a Puma ST kifinomult SUV-karakteréhez, ezért az autó körülbelül 1 decibellel csendesebb, mint a Fiesta ST.

Az új modellben is megjelenik az az innováció, amivel az 1,5 literes EcoBoost erőforrás egyszerre lehet környezettudatos és sportos. A Ford vezette be elsőként a háromhengeres motorokban a hengerlekapcsolásos technológiát, ami automatikusan lekapcsolja az egyik henger üzemanyag-ellátását és szelepvezérlését, amikor nem szükséges a teljes motorteljesítmény használata; például amikor az autó egyenletes sebességgel, csekély motorterheléssel halad.

A technológia 14 ezredmásodperc – vagyis a szempillantásnál hússzor rövidebb idő – alatt képes kikapcsolni vagy beindítani az égést a hengerben. Ez a megoldás is hozzájárul ahhoz, hogy a Puma ST várható üzemanyag-fogyasztása 6,0 l/100 km, CO₂-kibocsátása pedig 134 g/km az NEDC szabvány szerint (WLTP: 6,9 l/100 km és 155 g/km).1 A motor korom-emisszióját részecskeszűrő technológia csökkenti.

Az autóban ugyanaz a közvetlenül és simán kapcsolható, hatfokozatú manuális sebességváltó működik, mint a Fiesta ST-ben; a rövidített végáttételnek köszönhetően a Puma ST 6,6 másodperc alatt gyorsít 0-100 km/órás tempóra, és a 19 colos könnyűfém keréktárcsákon gördülő jármű végsebessége 220 km/óra.

**Egy autó, ami igazodik vezetője pillanatnyi hangulatához**

A Puma ST sokoldalúságának kulcsa, hogy az autós többféle üzemmód között is választhat. A maximális vezetési élményt biztosító Versenypálya beállítás ugyanúgy rendelkezésre áll, mint az ST-modellekben most először megjelenő Eco üzemmód, így az autó mindig úgy viselkedik, ahogyan azt a vezetési környezet vagy a vezető hangulata diktálja.

* Normal üzemmódban a motorvezérlés, a kipörgésgátló, az elektronikus stabilitásvezérlés (ESC), az aktív kipufogószelep és az elektromos szervokormány (EPAS) beállításai természetes reakciókat és irányítási érzetet biztosítanak
* Eco üzemmódban a motorvezérlés és a gázpedál reakciói a lehető legtakarékosabb autózást szolgálják
* Sport üzemmódban a motorvezérlés és a gázparancs közvetlenebb lesz, az EPAS beállításai pedig közvetlenebb kormányvisszajelzéssel és finomabb irányíthatósággal segítik a lendületes közúti autózást. Az aktív hangvezérlő szelep kinyílik, sportosabb kipufogó- és motorhanggal töltve meg az utasteret. A Sport üzemmód egy külön erre szolgáló gombbal is bekapcsolható a kormánykeréken
* Versenypálya üzemmódban minden járműdinamikai jellemző a lehető leggyorsabb köridő elérését szolgálja; a kipörgésgátló kikapcsol, és az ESC kisebb mértékben avatkozik be

A háromféle üzemmódba kapcsolható ESC használatával a vezető megválaszthatja, hogy teljes, korlátozott, illetve nulla beavatkozást engedélyez a rendszernek.

A kizárólag versenypálya-használatra kifejlesztett opcionális Startvezérlés segítségével a vadonatúj Puma ST tulajdonosai egyenletes és lendületes gyorsítást élvezhetnek, amikor autójukkal álló helyből startolnak. A funkció a kormánykeréken elhelyezett kapcsolóval aktiválható, és a rendszer működését a 12,3 colos digitális műszeregységen megjelenő, külön erre tervezett grafikus kijelző mutatja.

Ha a vezető teljesen lenyomja a gázpedált, a rendszer felpörgeti a motort, és a fordulatszámot automatikusan a megengedett felső határon tartja; mindez a kijelzőn megjelenített műszeren követhető nyomon, ami jelzi, ha az autó készen áll a rajtra. A vezető ekkor teljesen felengedi a kuplungpedált, és a rendszer az elektronikus stabilitásvezérlés (ESC), a kipörgésgátló, a Nyomatékvektor Szabályozás és a Kormányzási Nyomaték Kompenzáció összehangolásával optimális állórajtot produkál, önállóan vezérelve a teljesítmény- és nyomatékleadást.

**Lenyűgöző látvány és bőséges felszereltség**

Az ereszkedő tetővonal és a látványos sárvédők már eleve sportos stílust kölcsönöznek a Pumának, amit az extrémebb Puma ST dizájn-elemek még karakteresebbé varázsolnak, hatásosan ötvözve a formát a funkcióval.

Az első lökhárító alján végigfutó, dombornyomott Ford Performance felirattal díszített légterelő közel 80 százalékkal növeli az autó orr-részén ébredő leszorító erőt, ami jobb menetstabilitást és tapadást eredményez. A nagyméretű tetőlégterelő szintén hatásosan javítja az aerodinamikát, akárcsak a hátsó lökhárítóval egybeépített diffúzor. A jellegzetes alsó és felső ST hűtőrácsok több levegőt szállítanak, javítva ezzel a motor hűtését.

Az alapfelszereltség részeként kínált 19 colos könnyűfém keréktárcsák Magnetite fényezéssel vagy csiszolt fém felülettel kérhetők, amelyek jól illenek a hatféle változatban választható (Agate Black, Desert Island Blue, Fantastic Red, Frozen White, Magnetic és Mean Green) karosszériaszínekhez. Ugyancsak széria a tető, a hűtőrács-keret, az oldalsó díszítő elemek, a tükörburkolatok és a tetőlégterelő lakkfekete fényezése, amelyek révén első pillantásra felismerhető a sportos modellváltozat.

Az utastér kialakítása legalább ennyire karakteres, ám mielőtt valaki beülne az autóba, még megcsodálhatja, amint a motorosan be- és kihajló külső tükrök borításából ST-logó vetül a földre, amikor nyitja az ajtózárat.

A dombornyomású ST-logóval díszített és jól tapadó Miko Dinamica anyaggal kárpitozott, fűthető Recaro sportülések remekül megtámasztják a vezető és az első utas testét, és a látványt stílszerűen egészíti ki az alul lapított karimájú kormánykerék és az ST váltógomb. Az ülések kárpitozásán, a váltókar borításán és az ST-emblémás padlószőnyegeken metálszürke varrás látható.

A Puma ST exkluzív stílusához tágas csomagtér társul, amely a kategória legnagyobb, 456 literes3 térfogatával büszkélkedhet, és amit az innovatív MegaBox tesz még praktikusabbá. Ez a sokrétű tárolási megoldás mély, jól variálható, 80 literes rekeszt jelent a csomagtérpadló alatt, amibe akár két golftáska is kényelmesen beleállítható.

A kényelmi alapfelszereltségben olyan tételek szerepelnek, mint a vezeték nélküli telefontöltő, a Quickclear szélvédőfűtés, az első-hátsó parkolóradar, az esőérzékelő ablaktörlő és a SYNC 3 kommunikációs és szórakoztató rendszer, amellyel a vezető egyszerű hangutasításokkal kezelheti az audiorendszert, a navigációt és a csatlakoztatott okostelefonokat.4

A rendszer kompatibilis az Apple CarPlay and Android Auto™ rendszerekkel, amelyek felár nélkül rendelkezésre állnak. A 8 colos központi érintőképernyőn a motor beindításakor a Ford Performance logója jelenik meg.

A szintén alapáras FordPass Connect beépített modem segítségével a Puma ST tulajdonosa a FordPass mobil alkalmazáson6 keresztül távirányítással is kezelhet egy sor funkciót, például a Távnyitás/zárást vagy a Járműkeresőt. A modemen keresztül működik a felhőalapú Vészhelyzet Előrejelzés2 is, tájékoztatva a vezetőt az úton kialakult veszélyes szituációkról, még akkor is, ha a baleset helyszíne még nem látható egy kanyar miatt, vagy a többi járműtől.

Az autó vezetőjét olyan technológiák segítik, mint az Aktív Fékezéssel kiegészített Ütközésre Figyelmeztető rendszer, az Aktív Parkolóasszisztens2, az Aktív Fékezéssel kiegészített Keresztirányú Forgalomfelügyelet2, vagy az Intelligens Sebességhatároló2.

“Az új Puma ST egy praktikus és kifinomult, mutatós SUV – egyben pedig egy lendületes izomautó, amit lenyűgöző érzés vezetni,” – tette hozzá Muenzinger.

# # #

**A sajtóanyagban olvasható adatok előzetes műszaki adatok, amelyek a nyomdába adás időpontjában helyesek voltak. Ugyanakkor a Ford vállalati filozófiája a folyamatos termékfejlesztés, ezért fenntartja annak jogát, hogy ezeket a jellemzőket bármikor megváltoztassa**

1 Az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás hivatalos adatait az értékesítés megkezdéséhez közelebbi időpontban teszi közzé a Ford.

Az üzemanyag/energiafogyasztási, CO2-kibocsátási és az elektromos üzemmódban megtehető hatótávolság adatait az Európai Unió 715/2007/EC számú szabványa által előírt technikai kívánalmak és műszaki adatok alapján, illetve a legfrissebb EC/692/2008 direktíva alapján regisztrálták. A könnyű haszongépjárművek típusbizonyítványa a Világszinten Összehangolt Könnyűgépjármű-Vizsgálati Eljárással (WLTP) készül, és üzemanyag/energiafogyasztási és CO2-kibocsátási adataikat az Új Európai Vezetési Ciklus (NEDC) és a WLTP eljárás szerint is mérik. A WLTP a 2020-as év végén váltja fel teljesen az NEDC eljárást. Az NEDC kivezetésének időszakában a WLTP által mért üzemanyag-fogyasztási és CO₂-értékeket visszaszámítják az NEDC szabvány szerinti értékekre; ez a 'korrelációs eljárás'. Az új értékek némileg különböznek majd a korábbi fogyasztási és emissziós értékektől, mivel a vizsgálat néhány eleme is megváltozik, így előfordulhat, hogy ugyanazon járműhöz különböző üzemanyag-fogyasztási és a CO2-kibocsátási adatok tartoznak.

2 A vezetéssegítő technológiák kiegészítő feladatot látnak el, és nem helyettesítik a vezető figyelmét, döntését és irányítását.

3 A csomagtér befogadó képességét a szállított tömeg és a tömeg eloszlása is befolyásolja.

4 Ne vezessen zavaró körülmények hatása alatt. Ha lehetséges, használja a rendszerek hangvezérlését; vezetés közben ne használjon kézben tartott készülékeket. Bizonyos funkciók zárolva lehetnek, amíg az autó sebességváltója menetfokozatba van kapcsolva. Nem minden funkció kompatibilis az összes telefonkészülékkel.

5 A rendszerek aktiválást igényelhetnek.

6 A bizonyos okostelefon-platformokkal kompatibilis FordPass App letölthető. Az üzenet- és adatforgalom mértéke változó lehet

***A Ford Motor Company***

*A Ford Motor Company globális vállalat, amelynek központja a Michigan állambeli Dearborn. A vállalat tevékenységi köre a Ford személyautók, haszongépjárművek, városi terepjárók (SUV) és elektromos hajtású autók, valamint a Lincoln luxusautók tervezése, gyártása, értékesítése, és a velük kapcsolatos szolgáltatások biztosítása. A vállalat a Ford Motor Credit Company révén pénzügyi szolgáltatásokat is nyújt. A Ford vezető szerepre törekszik az elektromos autók, a mobilitási megoldások – ezen belül az önvezető járművek –, valamint a konnektivitási szolgáltatások területén. A Ford mintegy 188.000 embert foglalkoztat világszerte. Amennyiben több információra van szüksége a Fordról, termékeiről vagy a Ford Motor Credit Company vállalatról, kérjük, keresse fel a* [*www.corporate.ford.com*](http://www.corporate.ford.com) *vagy a* [*www.ford.hu*](http://www.ford.hu) *honlapot.*

*A saját tulajdonú vállalatokban körülbelül 45.000 alkalmazottat, az összevont, illetve nem összevont közös vállalkozásokkal együtt pedig mintegy 58.000 embert foglalkoztató* ***Ford Európa*** *felel a Ford márkához tartozó autók gyártásáért, értékesítéséért és karbantartásáért Európa 50 piacán. A Ford Motor Credit Company mellett a Ford Európa üzleti tevékenysége magában foglalja a Ford Ügyfélszolgálat és 19 gyártóüzem (12 saját tulajdonú vagy összevont közös vállalat és 7 nem összevont közös vállalkozás) működtetését. Az első Ford autókat 1903-ban szállították Európába – ugyanabban az évben, amikor a Ford Motor Companyt alapították. Az európai gyártás 1911-ben indult meg.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sajtókapcsolat:** | Györke Orsolya |  |
|  | **Ford Közép- és Kelet-**  **Európai Értékesítő Kft.**  2000 Szentendre Galamb J. 3 |  |
|  | Tel: +36 26 802802 |  |
|  | email: [ogyorke@ford.com](mailto:ogyorke@ford.com) |  |