



Ford Puma Hybrid: un campeón de rally en tu casa

- El nuevo aspirante al WRC refleja el atractivo de la conducción eléctrica del SUV compacto de carretera Ford Puma con un prototipo que ya acumula una victoria en Montecarlo
- El Puma Rally1 cuenta con un motor híbrido enchufable y utilizará un combustible 100% sostenible y libre de fósiles en la competición a partir del próximo año
- M-Sport y Ford enfocan el WRC 2022 como líderes en tecnología híbrida

MADRID, 27 de enero, 2022 – El Ford Puma Hybrid Rally1 M-Sport ha dado la primera alegría del año a M-Sport con el triunfo Sébastien Loeb e Isabelle Galmiche en el Rally de Montecarlo, despejando las posibles dudas sobre el rendimiento en competición de un SUV híbrido. Una gran victoria para un modelo compacto que aprovecha todas las características más destacadas de su hermano fabricado en serie.

Y es que, funcionando con principios similares a los del Ford Puma EcoBoost Hybrid de carretera, el sofisticado motor híbrido captura la energía durante el frenado y la marcha lenta, almacenándola en una batería de 3,9 kWh antes de utilizarla para complementar el rendimiento ganador del campeonato del motor de gasolina EcoBoost de 1,6 litros con turbocompresor con el impulso de un motor eléctrico de 100 kW.

Además de su rendimiento a nivel de competición, el M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 también puede atravesar pueblos, ciudades y estaciones de servicio entre etapas utilizando energía puramente eléctrica. Utilizando una fuente de alimentación externa, el paquete de baterías puede cargarse en puntos de servicio específicos entre etapas.

M-Sport y Ford enfocan el WRC 2022 como líderes en tecnología híbrida

El triunfo del Ford Puma Hybrid Rally1 en el pasado Rallye Monte-Carlo abre una nueva era en el mundo de los rallyes, confirmándose la gran competitividad de las nuevas mecánicas híbridas y el modo contundente con que Ford la ha iniciado. Este impecable comienzo de temporada de los coches híbridos de la marca del óvalo es el resultado de una inteligente gestión de la carrera y de los recursos técnicos puestos a disposición de los pilotos por M-Sport. Evidentemente, la extraordinaria actuación del nueve veces Campeón del Mundo, Sébastien Loeb, hizo el resto, demostrando el piloto francés una maestría descomunal. Loeb estaba acompañado por una debutante en el mundial, Isabelle Galmiche, que demostró el acierto de su elección como segunda del mejor piloto de rallyes de todos los tiempos.

Loeb-Galmiche lograron un total de seis mejores tiempos en los tramos del rally monegasco y siempre batallaron en las posiciones de podio, atacando definitivamente la primera posición en la última etapa, en la que el dúo de Ford y el de Toyota, formado por Ogier-Veillas, lucharon de un modo increíble para consolidar su primera posición, que se decidió a favor de los pilotos de

Ford en los últimos compases de la prueba. Un debut de ensueño de Loeb en el M-Sport Ford World Rally Team, iniciando del mejor modo posible la nueva era híbrida del WRC.

El triunfo de Loeb en Monte-Carlo no es únicamente producto del saber hacer de un piloto como no hay otro, sino también de un coche bien concebido y diseñado, el Ford Puma Hybrid Rally1, que ha permitido ser exprimido por el piloto francés en un rally en el que todos los coches eran nuevos, de acuerdo con la nueva reglamentación híbrida que rige al WRC desde esta temporada. A la victoria de Loeb-Galmiche hay que sumar el extraordinario rendimiento de Craig Breen-Paul Nagle, que con el segundo de los Ford Puma Hybrid Rally1 consiguieron una magnífica tercera posición absoluta, mientras que la tercera unidad quedó situada en la quinta posición, conducida por Gus Greensmith-Jonas Andersson.

En el Campeonato del Mundo FIA, M-Sport Ford World Rally Team lidera la clasificación de constructores, mientras que Loeb-Galmiche son líderes en pilotos y copilotos, Breen-Nagle ocupan el cuarto lugar y Greensmith-Andersson el sexto, logrando este equipo su primer tiempo scratch en un tramo del WRC. El gran reto es ahora preparar el Puma Hybrid Rally1 para competir sobre la nieve y las bajas temperaturas del Rally Suecia (24 a 27 de febrero), carrera que no la disputará Loeb pero sí las otras tres tripulaciones del Puma ya vistas en Monte-Carlo. La temporada sin duda será apasionante y el interés deportivo y principalmente técnico es de los más apasionantes que se recuerdan.

¿Cómo funciona el Ford Puma Hybrid Rally1?

La nueva tecnología híbrida que se ha estrenado en el Campeonato del Mundo FIA de Rallyes de 2022 forma parte del plan de paulatina electrificación que se aplicará a partir de este año en el mundo de los rallyes. Tras lo visto en Monte-Carlo, el mundial tiene en el Ford Puma Hybrid Rally1 a su mejor producto en el trío que forman las tres marcas involucradas en la especialidad: M-Sport Ford, Hyundai y Toyota, esta última marca actual Campeona del Mundo. Las tres han tenido que construir vehículos completamente nuevos, con una carrocería con menos carga aerodinámica y principalmente un nuevo chasis tubular más reforzado que debe garantizar una mayor protección, tanto para los ocupantes como para la batería, un nuevo elemento que ya forma parte de la estructura de los actuales vehículos de rally.

Un Rally1 de nueva generación es un coche híbrido enchufable que combina un motor eléctrico de 100 kW con el habitual motor de combustión interna turboalimentado de 1.6 litros. Este motor ofrece unos 380 CV, que sumados a los 134 CV suplementarios que se obtienen por la potencia eléctrica, permiten disponer de unas puntas de más de 500 CV, al tiempo que se reducen notablemente las emisiones al utilizarse para el motor de explosión combustible 100% libre de hidrocarburos fósiles (lo componen compuestos sintéticos y bioderivados). La unidad híbrida de 100 kW y la batería de una capacidad de 3,9 kWh es común para las tres marcas, que tienen lógicamente el campo de acción abierto en cuanto a la refrigeración del conjunto de acuerdo con la estructura de la carrocería y al funcionamiento eficiente de la parte térmica.

Este plus de potencia eléctrica se puede utilizar únicamente en tres momentos concretos de cada especial y durante un breve período de segundos, todo ello controlado a través de una programación especial de la unidad de control electrónica del motor que lo gestiona. La suma de potencia de ambas motorizaciones se puede utilizar también durante 10" en la salida de los tramos, mientras que el modo completamente eléctrico debe usarse al pasar por pueblos en los tramos de enlace y obligatoriamente mientras se circule por el parque de asistencia.

Evidentemente el aprovisionamiento de combustible para el motor de explosión debe ir acompañado paralelamente de la carga de la batería, lo que se consigue al ciento por ciento en menos de media hora en el parque de asistencia. Independientemente de ello, el vehículo carga automáticamente sus baterías cuando se circula sin acelerar o en las frenadas, tal como sucede en los híbridos de calle, lo cual contribuye a una continua regeneración del sistema.

Esta primera victoria de M-Sport Ford en el mundial de los coches híbridos se produce después de una increíble cantidad de trabajo, duro y meticuloso, por parte del equipo y de una dedicación total de los ingenieros, tanto de M-Sport como de Ford, que han permitido el regreso del óvalo al primer puesto del campeonato.

Sébastien Loeb, que pocos días antes de tomar la salida del Rallye Monte-Carlo había acabado segundo en el raid Dakar de Arabia Saudita, estaba exultante en la llegada de Mónaco. Sus declaraciones eran claras al respecto: *“La realidad es que no esperaba tanto. Quería tener buen ritmo y pelear con los pilotos que estarían delante, pero pudimos luchar durante todo el rally con Ogier y finalmente ganar de una forma simplemente increíble”*.

"No he hecho demasiados rallyes en los últimos años, por lo que seguir luchando por la victoria me hace estar muy orgulloso de lo que hemos logrado. Las sensaciones con el Puma eran muy buenas desde el primer ensayo y eso me dio cierta confianza, pero no sabía muy bien cual sería mi nivel en plena carrera. Ahora tenemos la confirmación de que somos capaces de luchar para estar siempre delante”.

Rich Millener, director del M-Sport Ford World Rally Team, manifestó hace unos días que “mi felicidad y la de todos después de tanto estrés y trabajo duro, tratando durante meses que todo estuviera en su lugar para construir un vehículo realmente a la altura y conseguir hacerlo tan bien en el rally, nos llena a todos de orgullo. Logramos un resultado global de ensueño que llevará su tiempo asimilar del todo, pero no nos permitirá relajarnos ya que Suecia es nuestro siguiente gran desafío. Tecnológicamente hemos demostrado nuestro acierto y con la ayuda de todos, incluidos nuestros amigos de Ford, el equipo M-Sport seguirá luchando por la victoria en este año histórico”.

Sébastien Loeb: 80 victorias y sumando

Aunque no está decidida una posible segunda carrera de Sébastien Loeb con el M-Sport Ford World Rally Team, lo que sí ha podido lograr el alsaciano con el equipo del óvalo ha sido su 80ª victoria en el WRC, el que más en toda la historia de los rallyes, confirmando su tremenda calidad con 47 años, el más veterano en toda la historia en ganar un rally puntuable. El Ford Puma Hybrid Rally1 le ha permitido contar con un coche de primer nivel y alcanzar su primera victoria con un coche no Citroën, marca con la que concretó la totalidad de sus éxitos. Elegir el mejor coche de la nueva generación le ha permitido su octavo triunfo en Monte-Carlo, que le mantiene en la cúspide mundial.

Isabelle Galmiche: 25 años después, una mujer en lo más alto

Para esta participación en Monte-Carlo –y con su habitual copiloto retirado de la competición–, Loeb escogió a la veterana copiloto francesa Isabelle Galmiche (50 años), que debutaba en el WRC. Isabelle cuenta con un impresionante palmarés en rallyes regionales y nacionales franceses, pero obviamente con ningún piloto comparable al 9 veces Campeón del Mundo. Ejerció un papel sereno y profesional que Sébastien alabó al final de la carrera. Se da la circunstancia que la última mujer en subir al primer puesto en un rally del mundial lo hizo en

esta misma carrera hace 25 años: la italiana Fabrizia Pons. Todo un hito.

Ford y Monte-Carlo: Una historia de encuentros

Con el Puma Hybrid Rally1, Ford ha logrado su 10ª victoria en el Rallye Monte-Carlo, una historia de éxito que se inició en 1936 con el modelo V8 Speciale pilotado por Ion Zamfirescu-Petre Cristea y que prosiguió con los modelos V8 Coupé (1938), Zephir Mk1 (1953), Escort RS Cosworth (1994 y 1996), Focus RS WRC (2006), Fiesta S2000 (2010), Fiesta WRC (2017 y 2018) y este año con el nuevo Puma Hybrid Rally1. Además de este histórico triunfo, en esta edición del Monte-Carlo Ford logró la victoria en la categoría RC3 gracias al Ford Fiesta Rally3 de los finlandeses Sami Pajari-Enni Mälkönen, campeones del FIA Júnior de 2021.

Ford Puma: un ganador en casa

La tecnología EcoBoost Hybrid de 48 voltios de Ford ofrece altas prestaciones con una eficiencia energética mejorada, que integra el par eléctrico con un motor EcoBoost 1.0 de gasolina de tres cilindros capaz de entregar hasta 155 CV.

Puma es un nuevo capítulo en la identidad de diseño de Ford, con características que incluyen unos faros distintivos montados sobre el alerón y líneas atléticas. Proporciones inspiradas en los SUV ofrecen una altura de conducción elevada para aumentar la confianza y una capacidad de maletero de 456 litros, líder de su clase.

Las avanzadas tecnologías de asistencia a la conducción, que ofrecen una experiencia de conducción más simple y menos estresante, incluyen:

- Control de Crucero Adaptativo con Stop & Go, Reconocimiento de Señales con limitación de velocidad y Centrado en carril, para conducir sin esfuerzo tanto en autopista como en tráfico urbano.
- Nuevo Sistema de Información Local de Peligros, que puede informar de posibles peligros en la carretera antes de que sean visibles para el conductor o para los sensores del vehículo.

Puma es también el primer vehículo de su segmento que ofrece tecnología de manos libres en el portón del maletero como opción en todos sus acabados, así como masaje lumbar en los asientos para mayor comodidad y confort tanto del conductor como del pasajero, siendo de serie en el acabado Titanium. La línea Puma ST-Line, inspirada en Ford Performance, se ofrece con una distintiva carrocería deportiva que incluye llantas de aleación opcionales de 19 pulgadas en negro mate, suspensión deportiva y volante plano. La nueva variante Puma ST-Line X aumenta aún más el confort con los asientos de piel parcial y el sistema de sonido premium B&O Sound System.

Tecnología de motor avanzada

Puma es uno de los 14 vehículos electrificados que Ford habrá presentado para finales de este año. Los clientes del Puma son de los primeros en beneficiarse de la arquitectura híbrida de Ford, pensada para aumentar la eficiencia energética mientras complementa la experiencia de conducción divertida con un rendimiento más potente y sensible.

La tecnología EcoBoost Hybrid mejora el motor EcoBoost de gasolina de 1.0 litros del Puma con un generador/arranque por correa de 11,5 kW integrado (BISG). Sustituyendo al alternador estándar, el BISG permite la recuperación y almacenamiento de energía que

normalmente se pierde en la frenada y desplazamiento por inercia para cargar una batería de 48 voltios de litio-ion refrigerada por aire.

El BISG también actúa como un propulsor, integrándose con el motor y utilizando la energía almacenada para ofrecer un par de asistencia durante la conducción y aceleración normales, así como para hacer funcionar los sistemas eléctricos auxiliares del vehículo.

Ofrecido en variantes de 125 y 155 CV, el sistema híbrido inteligente y autorregulado monitoriza continuamente el uso del vehículo para determinar cuándo y cómo cargar la batería para obtener el mayor beneficio y cuándo utilizar la carga de la batería utilizando una de estas dos estrategias:

- Sustitución de par, que utiliza la función de motor eléctrico del BISG para ofrecer 50 Nm de par, reduciendo la cantidad de trabajo necesaria por parte del motor de gasolina para una mejora en la eficiencia de hasta un 9%, según los análisis WLTP. La sustitución de par contribuye a bajar las emisiones de CO₂ de 124 g/km y la eficiencia de combustible desde 5,4 litros/100 km para la variante de 125 CV WLTP (desde 96 g/km y 4,2 litros/100 km NEDC), y las emisiones de CO₂ desde 126 g/km y la eficiencia desde 5,5 litros/100 km para el de 155 CV WLTP (desde 99 g/km y 4,4 litros/100 km NEDC)¹
- Complemento de par, que utiliza la función de motor eléctrico del BISG para aumentar el par total disponible en hasta 20 Nm por encima del nivel disponible en el motor de gasolina a carga máxima –y entregar hasta un 50% más de par a regímenes más bajos– para mejorar el rendimiento

El BISG también ha permitido a los ingenieros de Ford reducir el ratio de compresión del motor EcoBoost de 1.0 litros y añadir un turbocompresor más grande para aumentar la potencia, al mitigar el retardo del turbo utilizando el complemento de par, que también hace girar el motor más rápido para mantener el impulso del turbocompresor.

Capaz de volver a arrancar el motor en unos 300 milisegundos –aproximadamente lo mismo que un abrir y cerrar de ojos– el BISG también permite a la tecnología Auto Start-Stop del Puma EcoBoost Hybrid operar en una gama de escenarios más amplia para aumentar el ahorro de combustible, incluyendo cuando se desliza en frenada por debajo de los 15 km/h (10 m/h) e incluso cuando el coche tiene una marcha puesta con el pedal del embrague pisado.

Las características de diversión al volante se mejoran aún más con la tecnología de Modo de conducción seleccionable de Ford, que permite a los conductores ajustar la respuesta del acelerador, el ESC y el control de tracción, además de los tiempos de cambio de marcha para modelos automáticos para ajustar la respuesta y rendimiento a las condiciones de conducción.

Los modos de conducción, que incluyen Normal, Eco, Sport, Slippery y Trail, permiten a los clientes adaptar su experiencia de conducción a las condiciones de la carretera, meteorológicas o de terreno a su gusto, cuya visualización gráfica se mostrará en el panel de instrumentos.

Puma mejora todavía más la arquitectura del coche B de Ford, que también ofrece una dinámica de conducción líder de su categoría para el Ford Fiesta. Una nueva suspensión trasera con eje de torsión más rígido, amortiguadores más grandes, vástagos más rígidos y

brazos superiores mejorados para reducir la fricción y aumentar la rigidez para ayudar a una dinámica de conducción líder de su categoría.

#

¹ Los consumos de energía/combustible declarados, las emisiones de CO₂ y la autonomía eléctrica se miden según los requisitos y especificaciones técnicas de la normativa europea (EC) 715/2007 según su última versión. El consumo de combustible y las emisiones de CO₂ se especifican para una variante de vehículo y no para un coche en particular. Los procedimientos de test estándar permiten comparar entre distintos tipos de vehículo y distintos fabricantes. Además de la eficiencia energética del coche, la conducción y otros factores no técnicos pueden afectar al consumo de energía/combustible, emisiones de CO₂ y autonomía eléctrica de un vehículo. CO₂ es el principal gas de efecto invernadero responsable del calentamiento global.

Desde el 1 de septiembre de 2017, algunos vehículos nuevos están siendo homologados utilizando el Procedimiento de Prueba de Vehículos Armonizado Mundial (WLTP) según la última versión de (EU) 2017/1151, que es un nuevo procedimiento más realista para medir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. Desde el 1 de septiembre de 2018 el WLTP ha empezado a sustituir el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), que es el procedimiento que se utilizaba antes. Durante el proceso de abandono del NEDC, las cifras de consumo de combustible y emisiones de CO₂ WLTP se correlacionan con el NEDC. Habrá alguna variación respecto a las emisiones y ahorro anteriores, ya que algunos de los elementos de los tests se han cambiado, es decir, el mismo coche puede tener distinto consumo de combustible y emisiones de CO₂.

² Las cifras oficiales homologadas de eficiencia y emisiones de CO₂ se publicarán más cerca de la fecha de inicio de ventas

³ Las funciones de asistencia al conductor son suplementarias y no sustituyen la atención, el buen juicio y la necesidad de controlar el vehículo por parte del conductor

⁴ En regiones donde lo permita la ley

Ford Motor Company es una compañía global con base en Dearborn, Michigan. Los negocios centrales de la compañía incluyen el diseño, fabricación, marketing, financiación y servicio de una línea completa de coches, furgonetas, SUVs y vehículos de pasajeros Ford incluyendo cada vez más versiones electrificadas, junto con vehículos de lujo Lincoln; ofrece servicios financieros a través de Ford Motor Credit Company y persigue posiciones de liderazgo en electrificación y soluciones de movilidad, incluyendo vehículos autónomos y servicios de conectividad. Ford emplea a aproximadamente 184.000 trabajadores en todo el mundo. Para más información sobre Ford, sus productos a nivel mundial o Ford Motor Credit Company, visiten www.corporate.ford.com.

Ford Europa es responsable de la producción, venta y mantenimiento de los vehículos de la marca Ford en 50 mercados individuales y emplea a aproximadamente 42.000 empleados en sus instalaciones de propiedad plena y en las joint ventures consolidadas, y a aproximadamente 55.000 personas si se incluyen los negocios no consolidados. Además de Ford Motor Credit Company, las operaciones de Ford Europa incluyen la División de Servicio al Cliente de Ford y 14 instalaciones de fabricación (10 propias y cuatro instalaciones de joint ventures no consolidadas). Los primeros coches Ford se enviaron a Europa en 1903, el mismo año en que se fundó Ford Motor Company. La producción europea comenzó en 1911.

Contacto: Cristina del Rey

Ford España
+34917145225
prensa@ford.com