

## El Ford Puma Hybrid, listo para competir en el Rally de Portugal con cinco pilotos y el retorno de Sébastien Loeb

- El nuevo aspirante al WRC participa con cinco pilotos, entre ellos Sébastien Loeb e Isabelle Galmiche, flamantes ganadores de la edición de este año del Rallye de 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

**LISBOA, 19 de mayo, 2022** – El Ford Puma Hybrid Rally1 M-Sport luchará por el podio en el Rally de Portugal entre el 19 y el 22 de mayo, en una cita que volverá a contar con la participación de Sébastien Loeb e Isabelle Galmiche, flamantes campeones de la edición de este año del Rally de Montecarlo. El SUV híbrido Ford volverá a demostrar su rendimiento en competición con hasta cinco pilotos en lid al volante de un modelo que aspira a todo.

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. Mediante el uso de una fuente de alimentación externa, su paquete de baterías puede cargarse en puntos de servicio específicos entre etapas.

Después de un inicio de temporada muy positivo con una victoria, un podio y otras tres posiciones entre los cinco primeros, el M-Sport Ford World Rally Team se dispone a afrontar el Rally de Portugal, cuarta cita de la temporada y primera sobre tierra, alineando una potente escuadra de cinco unidades Puma Hybrid Rally1. El equipo lo liderará Sébastien Loeb, ganador en Monte-Carlo que en esta prueba portuguesa realizará la segunda de sus apariciones puntuales del año. Loeb ha ganado dos veces en Portugal y ha sumado otras dos segundas posiciones.

El Campeonato del Mundo FIA de Rallies de 2022 significa para todas las marcas un importante desafío tecnológico por cuanto se trata de la primera temporada que se utiliza tecnología híbrida en todos los Rally1. En el caso de M-Sport Ford el rendimiento mecánico y electrónico está siendo magnífico, los resultados son buenos y las prestaciones de los Puma se muestran a un elevado nivel. Además, M-Sport Ford se convierte en el primer equipo oficial en la historia que alinea una potente formación con cinco coches Rally1 híbridos.

En cada salida los nuevos automóviles híbridos van evolucionando al ritmo que lo permiten las experiencias obtenidas en las carreras disputadas, que en el caso de M-Sport Ford se completa con sesiones de test en las que participan todos los pilotos del equipo. El regreso de Sébastien Loeb al seno de M-Sport Ford es una excelente noticia para todos, incluido lógicamente el propio WRC, por cuanto se trata del piloto más laureado de todos los tiempos y además el que ha anotado su nombre en el primer rally mundialista con coches híbridos de toda la historia.

Como en Monte-Carlo, **Sébastien Loeb** se las verá con Sébastien Ogier, las dos grandes figuras del momento de nuevo frente a frente. El piloto de Ford, con 80 victorias absolutas en el WRC, quiere aumentar esta cifra y el mejor anticipo de ello es su opinión sobre la máquina que pilota: *“La primera impresión con el Puma sobre tierra fue buena. Estoy bastante contento con la sensación que tuve mientras trabajábamos en la suspensión y las configuraciones del diferencial. Un solo día de test no es mucho cuando es la primera vez que conduces un coche sobre tierra, pero al final quedé contento con las sensaciones que tuve”*.

Para Loeb, que con la aislada victoria en Monte-Carlo figura 5º en el WRC, lo más importante *“será encontrar un ritmo lo más elevado posible. Espero lograrlo para pelear por las posiciones delanteras, si de entrada pudiera estar cerca del podio sería una buena actuación. El desafío que me presenta el Rally de Portugal es que saldré cuarto a los tramos, la limpieza del suelo de las pistas siempre es un desafío en este tipo de rally, en especial si está seco. Eso hace que no sepas qué esperar, por lo que debemos hacer un buen primer día y, para el resto, veremos dónde estamos”*.

**Craig Breen**, actual 3º en el WRC: *“Tengo muchas ganas de correr en Portugal, es un rally que no he disputado varios años, creo que la última vez fue en 2018. Hay muchos tramos nuevos y también algunos cambios desde la última vez que estuve allí. Los primeros tres rallies de la temporada fueron un poco únicos por sus características especiales, por lo que esperamos ver cuál será el ritmo del Puma en Portugal. En los ensayos hicimos un buen trabajo, me sentí bien al volante. Me gustaría tener un poco más de velocidad que la que mostramos en Croacia, pero trabajaremos al máximo para que eso sea posible”*.

**Gus Greensmith**, actual 7º en el WRC: *“Portugal es sin duda mi rally favorito y el primero que hice en el extranjero. Tengo muy buenos recuerdos de este rally, será la séptima vez que lo corro y considero que tengo mucha experiencia. Siento que estoy en el lugar correcto en el momento correcto con el Puma, con Jonas Andersson (el copiloto) y M-Sport. No hay presión ya que no estoy nominado para los puntos de constructor, así que correré para divertirme. Y por lo general, cuando me divierto las cosas van bien, así que ese es el plan”*.

**Adrien Fourmaux**: *“Esta será mi segunda vez en Portugal, el año pasado tuve buenas sensaciones así que estoy deseando subirme al Puma y ver cómo vamos. Es un evento realmente agradable, los espectadores son geniales y el ambiente fantástico. Esperamos con muchas ganas todos los rallies de tierra que se avecinan, quedan bastantes por delante, por lo que estamos expectantes de comenzar en Portugal y conseguir un buen resultado para el equipo”*.

**Pierre-Louis Loubet**: *“Portugal siempre ha sido mi rally favorito ya que en él he obtenido alguno de mis mejores resultados. Fue mi primer rally en el WRC cuando solo tenía 18 años, así que estoy deseando que llegue y espero que sea una gran segunda cita para nosotros esta temporada. Estábamos contentos con nuestro ritmo en Croacia y esperamos que con ese mismo ritmo y sin pinchazos nos vaya bien en Portugal y podamos lograr un buen resultado”*.

**Richard Millener, director del M-Sport Ford WRT:** *“Portugal siempre es un rally duro y dado que es nuestro primer rally sobre tierra con el nuevo Puma probablemente será un gran desafío. Con una alineación de cinco coches, el equipo ha estado trabajando bajo circunstancias excepcionales desde Croacia y para todos nosotros es un momento de orgullo ser el primer fabricante en presentar cinco vehículos Hybrid Rally1 en un mismo evento.*

*Según nuestro programa de desarrollo y los resultados de nuestro test previo al rally, creo que el Puma Hybrid funcionará bien en tierra ya que nuestros pilotos se sienten cómodos y confiados a su volante. Uno de los puntos principales del entusiasmo con que vive el equipo es el regreso de Sébastien Loeb e Isabelle Galmiche tras conseguir la victoria en el Monte-Carlo de principios de año. Es extraño pensar que sólo hemos tenido otras dos pruebas desde entonces, pero estamos muy emocionados de tenerlos de regreso para el primer rally de tierra. Es especialmente significativo contar con un icono del deporte con nosotros el mismo fin de semana que celebramos los 50 años del WRC. Su participación llega en el momento perfecto”.*

El rally portugués, que tendrá su base de carrera en las instalaciones de Exponor, en Oporto, si bien también una parte de su desarrollo tendrá lugar en Coimbra, cuenta con un itinerario en el que se incluyen 21 pruebas especiales sobre tierra (dos de ellas de más de 37 km) con un total de 330,16 km, el 21,74 % del total de kilómetros del rally. No será la portuguesa una competición sencilla por cuanto a los muchos kilómetros de velocidad se unirá una más que posible elevada temperatura que convertirá los tramos en difíciles desafíos. Todo ello hará más complicado este intenso inicio de temporada.

A lo largo de todo el fin de semana portugués el WRC celebrará los 50 años de existencia del campeonato, toda una fiesta que contará con la presencia de diversos campeones mundiales de la especialidad, entre ellos algunos pilotos que lo fueron de Ford en alguna fase de sus carreras deportivas como Sébastien Ogier, Ari Vatanen, Massimo Biasion, Carlos Sainz, Marcus Grönholm, Petter Solberg u Ott Tänak, además por supuesto de Sébastien Loeb.

También un buen número de coches míticos desfilarán en los diferentes escenarios del rally, entre los que no faltarán algunas de las máquinas más populares de los rallies de todos los tiempos, el Ford Escort RS 1800 y el Ford RS WRC. El WRC arrancó en 1973 y en estos 50 años y 619 rallies organizados, un total de 35 países han albergado una prueba puntuable para el Campeonato del Mundo, entre ellos por supuesto España, que cuenta con su prueba puntuable, el RallyRACC, desde el año 1991. Esta temporada 2022, el Rally de España se disputará entre los días 20 y 23 de octubre.

En los últimos años, M-Sport Ford ha logrado la victoria en Portugal 2017 (Ogier-Ingrassia, Ford Fiesta WRC) y 2012 (Østberg-Andersson, Ford Fiesta RS WRC). Anteriormente Ford había vencido en Portugal en 1999 (McRae-Grist, Ford Focus WRC), 1993 (Delecour-Grataloup, Ford Escort RS Cosworth) y 1979 (Mikkola-Hertz, Ford Escort RS 1800).

En Portugal también participarán diversos Ford Fiesta Rally2 de la categoría WRC2, así como los siete participantes en la que será tercera prueba del campeonato FIA Júnior, todos ellos con los Ford Fiesta Rally3 elaborados por M-Sport en su sede de Polonia.

### **¿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 rallies. 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.

### **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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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)<sup>1</sup>
- 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.

###

<sup>1</sup> Los consumos de energía/combustible declarados, las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> y autonomía eléctrica de un vehículo. CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup> Las cifras oficiales homologadas de eficiencia y emisiones de CO<sub>2</sub> se publicarán más cerca de la fecha de inicio de ventas

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> 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](http://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](mailto:prensa@ford.com)