



M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 pisze nową historię Rajdowych Mistrzostw Świata FIA WRC

- Wraz z nadejściem hybrydowych samochodów klasy Rally1 Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA WRC, które w tym roku obchodzą 50. urodziny, wkraczają w nową erę.
- Kompaktowych rozmiarów hybrydowy podzespół, w którym mieści się silnik elektryczny oraz akumulator, waży tylko 87 kg i jest umieszczony w tylnej części rajdowej Pumy Rally1.
- Silnik elektryczny ma moc 100 kW (136 KM), akumulator może zmagazynować 3,9 kWh energii, co wystarcza do tego, aby samochód poruszał się bezemisyjnie nie tylko w strefie serwisowej, ale również w innych częściach trasy, wyznaczonych przez organizatora rajdu.
- Maksymalna jednorazowa „dawka” elektrycznego „doładowania” jest kontrolowana przez FIA i zależy od długości odcinka specjalnego – im krótszy odcinek, tym jest większa.
- 1,6-litrowa turbodoładowana spalinalowa jednostka napędowa Ford EcoBoost osiąga maksymalną moc 380 KM, łączna maksymalna moc hybrydowego zespołu napędowego wynosi ok. 530 KM, a maksymalny moment obrotowy – ponad 500 Nm.

WARSZAWA, 29 kwietnia 2022 r. – Po 25 latach królowania na odcinkach specjalnych kilka generacji samochodów klasy WRC przeszło do rajdowej historii. Od tego roku zastąpiły je auta klasy Rally1 – takie, jak m.in. M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1, wyposażona w napęd hybrydowy typu plug-in, który na energii elektrycznej zapewnia jej zasięg ok. 5 km.

Dostawcą hybrydowej części zespołu napędowego dla wszystkich trzech producentów samochodów klasy Rally1 jest niezależna firma – Compact Dynamics. Aby zminimalizować koszt opracowania aut rajdowych nowej generacji, silnik spalinalowy jest w nich taki, jak w samochodach WRC. W Fieście WRC 1,6-litrowy turbodoładowany silnik spalinalowy Ford EcoBoost osiągał maksymalną moc 380 KM. Pozostała część układu napędowego Pumy Rally1 mocno różni się od stosowanego wcześniej w Fieście WRC. Prostsza konstrukcyjnie jest 5-biegowa przekładnia sekwencyjna, która przypomina tę stosowaną w autach klasy Rally2 – nie ma łopatek do zmiany biegów pod kierownicą i hydraulicznego układu sterowania ich zmianą. Puma Rally1 nie ma też centralnego mechanizmu różnicowego, zadowala się mechanizmem różnicowym przy każdej osi, co oznacza, że podział momentu obrotowego między osie jest stały i wynosi 50:50.

Największa technologiczna zmiana w samochodach rajdowych na przestrzeni 50 lat

Dzięki silnikowi elektrycznemu o mocy 100 kW (136 KM) i akumulatorowi, który może zmagazynować 3,9 kWh energii M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 nie tylko potrafi poruszać się bezemisyjnie przy wykorzystaniu energii elektrycznej, ale dysponuje również znakomitymi osiąganiami. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi jedynie 3,2 s. Zespół napędowy zapewnia też tzw. hybrid boost, czyli „doładowanie”. To dzięki niemu chwilowa maksymalna moc wynosi aż 530 KM. Maksymalna jednorazowa „dawka” elektrycznego „doładowania” jest kontrolowana

przez FIA i zależy od długości odcinka specjalnego – im krótszy odcinek, tym jest większa. Podczas najbliższej rundy WRC – Rajdu Chorwacji – największym jednorazowym „boostem” kierowcy samochodów klasy Rally1 będą dysponować na 3,65-kilometrowym odcinku testowym. Hybrid boost określony przez FIA dla tego „oesu” wynosi 230 kJ, a maksymalny czas „doładowania” – 3 sekundy. Na 3 najdłuższych odcinkach specjalnych Rajdu Chorwacji, około 20-kilometrowych, hybrid boost będzie mieć wartość 100 kJ.

Jak na hybrydę typu plug-in przystało, akumulator w samochodzie M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 może być ładowany nie tylko za sprawą odzysku energii podczas hamowania, ale również z zewnętrznego źródła energii, czyli przy pomocy ładowarki. W trakcie strefy serwisowej akumulator można doładować tak, aby M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 mógł opuścić ją wyłącznie przy użyciu silnika elektrycznego. Na starcie do odcinka specjalnego kierowcy zawsze dysponują pełną mocą układu napędowego, a poziom naładowania akumulatora wynosi ok 80%. Na mecie nie powinien być niższy niż 30%.

„Elektryfikacja” samochodów rajdowych najwyższej klasy to najważniejsza, ale nie jedyna zmiana, która weszła w życie z początkiem tego sezonu. Drugą, równie istotną z punktu widzenia zminimalizowania uciążliwości motorsportu na środowisko naturalne, jest obowiązek stosowania syntetycznego paliwa do zasilania silników spalinowych samochodów klasy Rally1. Nowa „benzyna” nie zawiera paliw kopalnych, w jej skład wchodzi wyłącznie składniki syntetyczne i biodegradowalne.

- Jednym z najbardziej niezwykłych aspektów rywalizacji WRC na przestrzeni lat było widoczne pokrewieństwo między najmocniejszymi samochodami rajdowymi i ich drogowymi odpowiednikami – powiedział Mark Rushbrook, dyrektor globalny Ford Performance. - Ford jest w pełni zaangażowany w zelektryfikowaną przyszłość motoryzacji, a udział samochodu M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1 w najtrudniejszych rajdach na świecie pomoże nam opracować jeszcze bardziej zaawansowane zelektryfikowane układy napędowe w autach, które mogą kupić klienci.

#

O Ford Motor Company

Ford Motor Company (NYSE: F) z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA, jest globalną firmą zaangażowaną w budowanie lepszego świata, w którym każda osoba ma prawo do swobodnego przemieszczania się i realizowania swoich marzeń. Strategia firmy Ford+ dążąca do stabilnego wzrostu i tworzenia wartości, łączy mocne strony, nowe możliwości i opiera się na stałych relacjach z klientami, by wzbogacić ich doświadczenia i budować ich lojalność. Ford projektuje, produkuje, sprzedaje oraz serwisuje całą gamę skomunikowanych pojazdów użytkowych, SUV-ów oraz samochodów osobowych - coraz częściej w wersjach zelektryfikowanych - marki Ford i luksusowej marki Lincoln. Firma Ford umacnia pozycję lidera w dziedzinie elektryfikacji pojazdów, inwestuje w rozwój mobilności, systemy autonomicznej jazdy oraz usługi dla pojazdów skomunikowanych, a także zapewnia usługi finansowe poprzez Ford Motor Credit Company. Firma zatrudnia około 183 tys. pracowników w zakładach na całym świecie. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Motor Credit Company na stronie corporate.ford.com.

Ford of Europe wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 41 tys. pracowników we własnych oddziałach i łącznie około 55 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 14 oddziałów produkcyjnych (10 spółek całkowicie zależnych oraz 4 nieskonsolidowane 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

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 lub www.youtube.com/fordofeurope