

# FORD AUTOTEAM

Tidningen för Fords Hela Serviceteam

3. specialutgåva 2021 S



Ärans decennier  
Ford  
rallysport







<https://www.surveymonkey.de/r/JZPF8VL>



## Klassiska bilar, förare och segrar

Få bilmärken kan mäta sig med Fords rallyhistoria. Fords rallybilar har alltid varit vinnare, från framgångarna i Monte Carlo-rallyt på 1930-talet och hela vägen till det nuvarande århundradets mästerskapssegrar.

I det här extranumret av Autoteam ser vi tillbaka på Fords rallyhistoria: vi väljer ut klassiska ögonblick och några av de fantastiska bilar och tekniska konstruktioner som har gjort Ford till en bestående maktfaktor i sporten.

Escort utmärker sig som tidernas sannolikt mest klassiska rallybil, och under det senaste decenniet har M-Sport i nära samarbete med Ford producerat en hel rad rallybilar för tävlande på alla nivåer inom sporten. Det finns verkligen en rallybil från Ford för alla som tävlar internationellt, från de ambitiösa förarna i Junior-VM i rally i den EcoBoost-drivna Ford Fiesta Rally4 till den senast vinnande Ford Fiesta WRC i Rally-VM (WRC).

Förändringarna inför 2022 är några av de mest spännande hittills. Med EcoBoost hybridteknik inför spritt nya Ford Puma Rally1 teknik som är helt ny för Rally-VM, när sporten nu har sitt sikte på en hållbar framtid.

Testa dina kunskaper om Ford och dess rallyhistoria genom att delta i vår onlinetävling. Du hittar den genom att skanna QR-koden eller följa länken ovan på din smart-phone eller surfplatta.

Lycka till och vi hoppas att du får mycket nöje med den här specialutgåvan av Autoteam.

Hälsningar  
Redaktionen på Autoteam

Producerad av OEConnection GmbH i samarbete med Ford of Europe GmbH. Den information som finns i denna publikation var korrekt vid tidpunkten för tryckning. Utrustningen av modellerna samt reparationsprocedurer kan variera mellan marknaderna. Vid tveksamheter gäller därför alltid de arbetsvillkor och -regler som gäller i aktuellt land. Ford Autoteam riktar sig speciellt till Fords återförsäljarföretag och deras medarbetare. Tidskriften är inte avsedd att distribueras till allmänheten eller till kunder. Informationen i Autoteam är konfidentiell.

All vidare tryckning, digital användning av något slag eller kopiering – även av utdrag – kräver vårt godkännande. Vi förbehåller oss samtliga rättigheter enligt upphovsrättslagen. Felaktigheter kan förekomma.

Bildkällor: Ford of Europe – Media Kits and Press Materials; Ford Etis; Ford – Global Asset Management; obs/Ford-Werke GmbH; M-Sport Ford; OEConnection GmbH; iStockphoto LP – the\_guitar\_mann, josefkubes, Sjo, falun, ximacx, blinow61; Wikipedia – Pasi Piesanen



4



6



8



10



12



14

## 4 | Hur det hela började

*Fords början inom rallyn och framgångarnas grunder.*

## 12 | Möjligheternas steg

*M-Sport och Ford skapar en rallyfamilj för förare på alla nivåer.*

## 6 | Rallyns guldålder

*När Ford Escort var rallyförarnas enda val.*

## 14 | Köra mot framtiden

*2022 är början på en ny era för Rally-VM, och för M-Sport Ford.*

## 8 | Fara och framgång

*Ur tragedin med Grupp B föddes klassikerna i Grupp A.*

## 16 | FIA Rally-VM 2022

*Främsta förändringarna för 2022 och VM-kalendern.*

## 10 | Legendernas tid

*Med det nya millenniet kom nya bilar, legendariska förare och många framgångar.*

# FORD AUTOTEAM

## Impressum – 3. specialutgåva 2021

**Ford Europe (TSO)**  
Wolfgang Rauh  
Michael A. Pack

**OEC produktchef**  
Darren Pettitt

**Teknisk redaktion**  
Jürgen Müller (ledning)  
Jon Scoltock (Freelancer)

**Utformning och design**  
Friedrich Krings (ledning)  
Michaela Goller

**Administration**  
Michaela Goller

Tillverkad och producerad av



**OECConnection GmbH**  
Siegfried-Leopold-Straße 58  
53225 Bonn  
TYSKLAND

## Kontaktdata

**Alla frågor rörande Autoteam-programmet ska adresseras till:**

Autoteam-Zentrale  
Siegfried-Leopold-Straße 58  
53225 Bonn · Tyskland  
Telefon: +49 (0)228 4037-585  
E-Mail: autoteam.de@oeconnection.com







## Hur det hela började

**Rallysportens födelse** *Fords historia inom motorsporten sträcker sig lika långt tillbaka som bilen i sig. Fordbilar vann tävlingar i början av 1900-talet, och rallyframgångarna följde snabbt. Framgångarna fortsatte under efterkrigstiden, och på 1960-talet ökade Fords rallyinsatser markant då grunden lades för Ford som ett av de bilmärken som förknippas starkast med sporten.*

Fords motorsporthistoria sträcker sig hela vägen tillbaka till 1901, då självaste Henry Ford tävlade i sin egen racerbil Sweepstakes. Med bara 26 hk slog Ford sin rival Alexander Winton, som körde sin Bullet med 71 hk, i ett lopp på 10 varv runt den 1,6 km långa Grosse Point-ovalen. Detta var Fords enda tävling som förare, men hans företag skulle gå vidare till att skapa en av alla biltillverkares mest lysande motorsporthistoria.

### Framgångar i Monte Carlo

Bara 10 år senare gjorde en av de mest berömda av alla motorsporttävlingar debut: Monte Carlo-rallyt. I tävlingens barndom startade rallyt från olika platser i Europa, och lagen kappkörde till furstendömet i tävlan om vad som skulle bli ett av rallyns mest eftertraktade priser. Tävlingen har utvecklats med åren och är nu centrerad

*Ford Model A Speedster från 1930.*





- ▲ Lotus Cortina var mer känd som racerbil, men visade sin potential även som rallybil med 1.6-liters Lotusmotorn med dubbla kamaxlar.
- Lotus Cortina vann både Akropolisrallyt och RAC-rallyt 1966.



kring Monte Carlo och alpvägarna i södra Frankrike, men de tidiga tävlingarna var typiska för den tidens rally.

Ford tog sin första seger i Monte Carlo-rallyt 1936, då den rumänska besättningen Petre G. Cristea och Ion Zamfirescu körde sin Ford V8 hela vägen från Aten i Grekland – med hjälp av sin mekaniker, Gogu Constantinescu. Den nederländska besättningen Gerard Bakker-Schut, Karel Ton och Klaas Barendrecht upprepade denna framgång i en liknande bil två år senare.

Det skulle dröja nästan två decennier innan Ford tog sin nästa seger i furstendömet. En annan nederländsk förare, Maurice Gatsonides, vann tävlingen 1953 tillsammans med sin brittiske kartläsare Peter Worledge. De körde en Ford Zephyr med en rak sexa på 2 262 kubik.

#### Fordmotorsportens födelse

Fords insatser i rally tog verklig fart på 1960-talet, i och med att Fords motorsportanläggning i brittiska Boreham inrättades. Området var ett före detta flygfält, och verkstäderna på Boreham skulle komma att stå för en rad av Fords rallybilar: från Ford Cortina till bland andra Ford Puma S1600. Boreham hade en egen testbana som inte bara användes för att testa racer- och rallybilar, utan även personbilar och lastbilar.

Ford Cortina kom att lägga grunden för vidare framgångar genom att bidra till utvecklingen av många koncept som senare användes i Ford Escort, särskilt Lotusmotorn på 1 558 kubik med dubbla kamaxlar som först användes i Lotus Cortina 1963.

Lotus Cortina var ett samarbete mellan Ford och den brittiska sportbiltillverkaren Lotus. Ford ville höja sitt anseende genom motorsport och hade redan utvecklat en relation med Lotus genom att leverera delar till deras sportbilar Seven och Elan. När man fattat beslutet att bygga en högpresterande version av Cortinan för motorsport anlätade Ford Lotus för att förverkliga planerna.

Dessa bilar är mest kända för sina framgångar som racerbilar, men de har också använts som rallybilar med debut 1963. Karosshöljet till dessa specialbilar hade förstärkningar kring bakvagnsupphängningen, och dörrar och motorhuv hade ytterlager av aluminium för lättare vikt – en tydlig influens från Lotus grundare, Colin Chapman.

En av de mest betydande ändringarna på Lotus Cortina var att i stället för standarden med bladfydrar monterades coilover-fjädrar och -dämpare baktill på bilen. Lotus tänkte att detta skulle öka prestandan, men den A-ram som ingick i axelns fäste i karossen var notoriskt opålitlig.

Från 1965 åtgick Lotus Cortina till de sedvanliga bladfydrarna, liknande de som finns på Ford Cortina GT, och genom detta blev bilarna mycket mer konkurrenskraftiga tack vare den förbättrade hållbarheten.

Bland Lotus Cortinas mest framstående segrar märks Akropolisrallyt 1966 med Bengt Söderström vid ratten, och RAC-rallyt i Storbritannien 1966 där svensken åter tog hem segern.

Tävlingen koms också ihåg för Formel 1-föraren Jim Clarks deltagande då han körde en annan Cortina, samt Roger Clark. Båda bröt i just den tävlingen, med båda har också blivit synonyma med Fords motorsporthistoria. Detta gäller särskilt för Roger Clark, som fick åtskilliga framgångar bakom ratten på Fords rallybilar under 1960- och 1970-talen. Han är den näst mest framgångsrike föraren i det brittiska rallymästerskapet med fyra titlar, varav en i en Cortina 1965.

#### Motorn i en Ford Modell A Speedster från 1929.







## Rallyns guldålder

***När Ford Escort var det enda alternativet*** Ford gav 1968 ut en liten bil av sedanmodell som inte bara blev en av de mest populära familjebilarna under de kommande tre decennierna, utan också en legend inom motorsporten. Ford Escort är så nära förknippad med rallykörning att den vinner än i dag.

Ford hade varit aktiva inom rally tidigare, men det var i slutet av 1960-talet och under 1970-talet som man fann sin högför. Ford Cortina hade sett lovande ut, men det var först när Lotusmotorn på 1 558 kubik med dubbla kamaxlar sattes i Escorten som allt föll på plats och den fulländade rallybilen från sportens guldålder föddes.

### Vägen till Mexiko

En tävling som verkligen befäste Escorten som rallylegend fick också en modell uppkallad efter sig till sin ära. I rallyt från London till VM i Mexiko 1970 färdades deltagarna från Wembley-stadion i London genom Europa och över Atlanten till Sydamerika, där de slutligen gick i mål i Mexico City. Rallyt anordnades som en hyllning till fotbolls-VM som spelats i England 1966 och sedan gick vidare till Mexiko 1970.

Över 2 500 mil skulle avverkas på 39 dagar, och med över 100 deltagande bilar skulle detta bli en av de största utmaningar en rallybesättning kunde ställas inför.

Ford-teamet mötte utmaningen med kraftigt modifierade Escorter, utrustade med skyddsburar och kofångare. För att säkerställa absolut pålitlighet användes den väl beprövade Kent-motorn som med sina 1 850 kubik genererade mindre än de dubbla kamaxlarnas 140 hk, men erbjöd en enkelhet som var lätt att underhålla.

Dessa härdade bilar skulle visa sig vara väl kapabla för utmaningen då Ford tog hem fyra av de sex topplaceringarna, och Hannu Mikkola och Gunnar Palm tog hem totalsegern.

Ford firade denna framgång med att ge ut Escort Mexico-bilen för vägkörning med förstärkt karosshölje och en Kent-motor på 1 599 kubik. Escort Mexico konstruerades med tävling i åtanke, och efter framgångarna i rallyt från London till Mexiko 1970 kom namnet Escort att förknippas med rally för evigt.

Rallyt London till Mexiko upprepades 1995, och precis som 1970 tog Hannu Mikkola och Gunnar Palm hem segern vid ratten på en Escort. Bilen i tävlingen 1995 hade en specifikation liknande originalets, men hade en unik 1990 års brittisk registreringsskylt eftersom Ford byggde den särskilt för tävlingen. Båda bilarna från 1970 och 1995 ägs än i dag av Ford of Britain.







◀ Hannu Mikkola upprepade sin seger från rallyt London till Mexiko 1970 i rallyt 1995, där han körde en ny Escort som Ford byggt för tävlingen.  
 ▼ Escort RS1800 uppgraderades sedan med en 2-liters Cosworth-motor med hela 250 hk.



◀ Ford Escort är fortfarande en av de mest klassiska rallybilarna någonsin.

### Andra generationens framgångar

Första generationens Escort hade visat sig vara en av de bästa rallybilarna som fanns, och den andra generationens bil skilde sig inte på den punkten. Den helt nya Escort som lanserades 1974 blev en rallysensations.

En ny modell lanserades som bas för rallybilens – RS1800. Den utrustades till en början med en Cosworth BDE-motor på 1 833 kubik, och hade breda förlängda aluminiumskärmar, en djup frontspoiler och betydande förstärkning av karossens konstruktion. I bakhjulen var bilen utrustad med den starkare Atlasaxeln, liknande den som fanns på Ford Capri 3.0. Standardväxellådan med fyra växlar byttes ut mot en femväxlad låda med cylindrisk kuggväxling från ZF.

Motorn i RS1800 omarbetades senare avsevärt. Ett nytt motorblock i aluminium användes, och kapaciteten ökades till 1 975 kubik. Den här motorn kallades Cosworth BDG och genererade hela 250 hk, vilket säkrade Escortens fortsatta dominans inom sporten under hela 1970-talet.

Ford vann sedermera tillverkartiteln i rally-VM 1976, och svensken Björn Waldegård vann den första förartiteln i rally-VM 1979, där Finlands Hannu Mikkola kom tvåa.

Det var dock inte bara i mästerskapen som Escorten utmärkte sig. Bilen hade även stora framgångar i enskilda rallyn. Mellan 1968 och 1981 tog Escorten hem sju segrar enbart i Finland. I den brittiska deltävlingen av rally-VM, RAC-rallyt, visade sig Escorten vara närmast oslagbar och tog hem åtta raka segrar mellan 1972 och 1979.

Förändringar i tekniken ledde till att Escorter med bakhjulsdrift försvann från rallyn på VM-nivå, men de är alltjämt populära bland amatörförare i hela Europa där många bilar med dåtidens specifikationer deltar i klassiska mästerskap, medan andra har uppdaterats med moderna motorer och växellådor för ännu bättre prestanda.

Första och andra generationens Escorter är alltjämt några av de mest klassiska rallybilar som någonsin byggts.

*Ari Vatanen (t.h.) och David Richards (t.v.) blev världsmästare i en Escort 1981.*





## Fara och framgång

***Två decennier av förändring Efter 1970-talets guldålder förde 1980-talet med sig både spänning och tragedi i rallyvärlden. Legender föddes, men katastrofer väntade ofta runt hörnet. Ur askan av dessa mörka dagar kom ett nytt format som förde rallyn till än högre höjder under 1990-talet.***

Ford Escort hade gett Ford framgångar och gav Ari Vatanen världsmästartiteln i rally-VM 1981. I och med lanseringen av en helt ny, framhjulsdreven Escort 1980 behövde Ford en ny taktik.

Den inleddes med RS1700T: en bakhjulsdreven version av den nya Escorten, utrustad med en turbomotor på 1,8 liter som byggde på den som fanns i mycket framgångsrika MK2 RS1800. Problemet var dock att sporten genomgick en revolution. Fyrhjulsdriften hade infunnit sig, och efter Audi Quattros framgångar ansåg Ford att RS1700T var olämplig och stoppade därför arbetet för att ändra riktning.

### Spänning och tragedi

Till svar på rivalernas utmaningar bestämde sig Ford för att skapa en egenutvecklad fyrhjulsdreven sportbil för Grupp B-rallyn. RS200 skulle ha samma 1,8 liters Cosworth-utvecklade BDT-motor som RS1700T, men den här gången skulle den monteras i mitten av bilen och matchas med ett egenutvecklat fyrhjulsdriftssystem.

Med dubbel länkarmsupphängning och dubbla stötdämpare i vardera hörnet var RS200 avsevärt mer avancerad än någon tidigare rallybil från Ford. Karossen hade vissa delar från Ford Sierran, däribland vindrutan och bakljusen, men större delen av den var tillverkad av glasfiber och ritad av Ghia. Den brittiska biltillverkaren Reliant anlätades av Ford för att bidra med tillverkningen av karossens delar, eftersom de hade avsevärd erfarenhet av glasfiber.

På grund av FIA:s regler tvingades Ford att tillverka 200 RS200-exemplar för vägtrafik, med omkring 250 hk. För rallybilen ökades detta till omkring 450 hk. RS200 gjorde sin WRC-debut i Rally-VM 1986 och slutade trea i Rally Sweden med Kalle Grundel vid ratten.

Efter en rad tragiska olyckor och dödsfall förbjöds dessvärre Grupp B mot slutet av 1986 års säsong, och rallykarriären för RS200 var därmed över. Detta innebar dock inte bilen hade nått vägs ände. Många av dem användes fortsatt i rallycross, och norska Martin Schanche blev FIA:s

Europamästare i rallycross 1991 i en vidareutvecklad version av bilen med en 2,1-liters turbomotor.

### Rallyns pånyttfödelse

I och med slutet för Grupp B blev Grupp A huvudkategorin för världsmästerskapen i rally. Fansen var till en början besvikna över förlusten av "superbilarna" i Grupp B, men Grupp A-eran bjöd på en av sportens mest spännande perioder.

Fords första Grupp A-rallybil var Sierra RS Cosworth. Sierran med sin 2,0-liters turbomotor ryktades kunna generera upp till 400 hk. Tvåhjulsdriften innebar en nackdel för bilen i grusrallyn, men den franske föraren Didier Auriel förde Sierran till seger i Tour de Corse-rallyt 1988, och bilen vann åtskilliga regionala mästerskap under dess korta karriär.

Inför 1990 introducerade Ford Sierra RS Cosworth 4x4, men det var 1993 som de lanserade en rallybil som skulle bli en av decenniets mest klassiska. Ford Escort RS Cosworth hade testats sedan 1990, men gjorde sin WRC-debut i Rally-VM 1993. Francois





◀ Cosworth BDT-turbomotor på 1,8 liter från Escort RS1700T skulle fortsatt användas i Ford RS200 .

▼ Ford Sierra RS Cosworth blev Fords första Grupp A-rallybil efter att Grupp B förbjöds 1986.

▲ Ford of Britain still äger än i dag den Escort RS Cosworth som Francois Delecour körde till seger i Portugisiska rallyt 1994.

► Ford RS200 hade dubbla stötdämpare och en mittmonterad turbomotor.



Delecour och Miki Biasion körde var sin bil, och båda tog en pallplats i det årets Monte Carlo-rally.

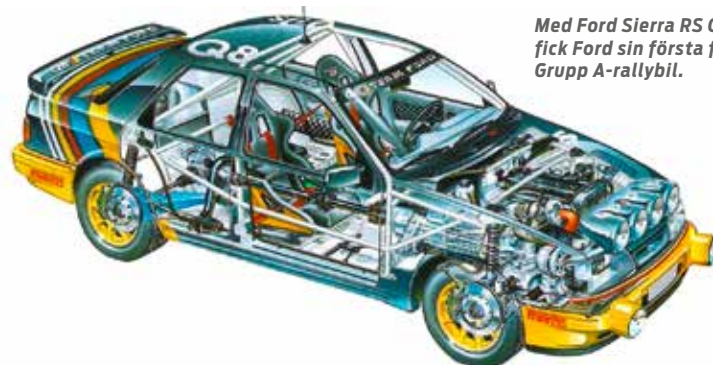
Det blev en explosiv säsong för den fyrhjulsdrivna Escorten då Delecour tog hem tre segrar och Biasion en, vilket gav Delecour en andraplats i förarmästerskapen och Ford en andraplats i tillverkarnas mästerskap under deras allra första säsong med bilen.

Sju ytterligare segrar för denna Escort RS Cosworth under de följande åren är bara en del av sanningen, eftersom den vann flera mästerskap runt om i Europa, däribland i Tyskland, Storbritannien, Spanien, Frankrike, Italien, Schweiz och Finland.

Inför 1997 uppdaterades Escorten väsentligt för att uppfylla de nya WRC-reglerna. Motorn omarbetades med en ny turbokompressor, och bakvagnens fjädrande armupphängning byttes ut mot ett system med Macpherson-stag. WRC-Escorten hade också omarbetade hjulhus och en aggressivare aerodynamik.

Den största förändringen var dock att bilarna nu skulle skötas av Malcolm Wilsons företag M-Sport, baserat i nordvästra England. Wilson hade vunnit det brittiska rallymästerskapet 1994 i sin egen Escort RS Cosworth, men under hans vägledning skulle Ford genomgå ytterligare en mycket framgångsrik period inom världsmästerskapen i rally på sin väg in i det nya millenniet.

Escorten tog sitt avsked i slutet av WRC-säsongen 1998, där två bilar tog en pallplats i det säsongsavslutande RAC-rallyt i Storbritannien. Därmed avslutades en 30 år lång period med denna högt älskade rallybil, och en ny era inleddes.



Med Ford Sierra RS Cosworth 4x4 fick Ford sin första fyrhjulsdrivna Grupp A-rallybil.





## Legendernas tid

**Rally in i det nya millenniet** Med M-Sport som ledare av Fords VM-rallyteam följde stora förändringar under 1990-talet, och ett av de mest intressanta partnerskap som någonsin skådats i mästerskapen. Ford kom också att vinna ytterligare två tillverkartitlar mot det mest framgångsrika teamet i sportens historia.

För 1999 chockade Ford världen genom att rekrytera 1995 års rallyvärldsmästare, Colin McRae. Den skotske föraren erbjöds ett rekordarvode, och hans bedrifter i VM-rallybilen Ford Focus tillsammans med kartläsaren Nicky Grist skulle ge upphov till några av de mest dramatiska scener som rallyvärlden någonsin sett.

### En ny era

Eftersom namnet Escort numera var historia lanserade Ford för 1999 en helt ny rallybil, baserad på Ford Focus, som redan hade visat sig vara en ledande bil för vägkörning i sin klass. Focusen var byggd enligt WRC:s senaste regler på den tiden, och hade en turboversion av Zetec-motorn på 2 liter.

WRC:s regler tillät mycket större frihet än de tidigare Grupp A-reglerna, så bilen kunde byggas om till fyrhjulsdrift och använda aktiva differentieraler som kunde ställas för maximerad dragkraft på olika vägunderlag.

Motorn var starkt specialkonstruerad, med kolgrafitimpregnerade motorblock för extra styrka, egenkonstruerade insugs- och avgasgrenrör samt en Garrett-turbokompressor. Denna var monterad lägre i chassit, och bilens struktur ändrades väsentligt för att ge utrymme åt en drivlina och upphängning som var starka nog att tåla påfrestningarna i världens tuffaste rallyn. Med omkring 300 hk och ett vridmoment på otroliga 550 Nm hade WRC-Focusen häpnadsväckande prestanda.

Under Focusens debutsäsong tog McRae två raka segrar i Safarirallyt

och Portugisiska rallyt, och visade därmed den nya bilens potential. Den brittiska duon vann ytterligare sju gånger under de följande tre säsongerna.

Under 2001 var de bara en hårsman från att vinna mästerskapet. I ledning inför den sista deltävlingen, RAC-rallyt i Storbritannien, behövde McRae bara placera sig bättre än sin brittiska rival, Richard Burns, för att säkra sin andra titel. En stor krock redan på den fjärde specialsträckan innebar att han missade vinsten i mästerskapet, men detta rally utmärkte återigen McRae som en av sportens legendariska förare.

**Ford Focus WRC, Akropolisrallyt 2000.**







◀ Colin McRae, som förmodligen är tidernas mest berömda rallyförare, körde för Ford mellan 1999 och 2002.



▲ The Ford Focus RS WRC 03 var den största utvecklingen under första generationens Focus WRC:s livslängd. Den hade en stor bakflygel samt frontspoiler för bättre aerodynamisk prestanda.

◀ Ford Fiesta ST gav unga förare möjlighet att visa vad de går för.



Under 2003 års säsong presenterade Ford ännu en förnyelse av Ford Focus, RS WRC 03 som konstruerats av Christian Loriaux, en av rallyns mest respekterade ingenjörer. Bilen var den dittills mest avancerade rallybilen av Focus-modell, med mycket större flyglar för extra nedåtkraft, och mycket större uppmärksamhet hade lagts på att optimera viktfordelningen och minimera den totala vikten.

#### Engagemanget för juniorförare

Utöver att skapa bilar till sportens toppnivå hade M-Sport också ett starkt engagemang för att hitta framtidens rallyförare. År 2005 lanserade de en rallyversion av Fiesta ST.

Fiesta ST byggdes enligt Grupp N-specifikationen och hade stora likheter med sin masstillverkningsläkting, men hade ställbara Reiger-stötdämpare och tätstegad växellåda med dog-inkoppling för ökad hållbarhet och acceleration.

Dessa bilar gav många unga förare möjlighet att visa vad de går för, däribland Craig Breen, som ingår i M-Sport Fords VM-rallyteam 2022.

#### Utmanar världens bästa

Mellan 2004 och 2012 dominerade Citroën världsmästerskapen i rally, då Sébastien Loeb vann nio förarmästerskap på raken. Under denna stora utmaning presenterade Ford en helt ny Ford Focus RS WRC för 2005, baserad på den då nya Ford Focus-bilen för väggörning. Den nya bilen med ny kaross, motor och aerodynamik skulle visa sig vara extremt framgångsrik.

En vidareutvecklad version av bilen, framtagen för 2006 års säsong, gav Ford deras första tillverkartitel sedan 1978, och Finlands Marcus Grönholm tog andraplatsen i Rally-VM:s förarmästerskap efter att ha missat titeln med endast en poäng. Teamets framgång upprepades 2007 med ytterligare en tillverkartitel, och Grönholm slutade åter som tvåa i förarmästerskapet, endast fyra poäng efter Loeb.

Under 11 säsonger tog Focusen hem 44 WRC-rallysegrar och två tillverkar-mästerskap. Dess nemesiss skulle visa sig vara den franske föraren Sébastien Loeb, som fortfarande är den mest framgångsrike föraren i sportens historia.

2005 testade fransmannen till och med en Focus RS WRC, och var nära att gå med i Ford-teamet som en permanent medlem. Nu är detta möjligt igen, för Loeb har deltagit vid ett till utförligt testprogram hos M-Sport Ford, denna gång med nya Puma Rally1. Så just nu är den stora frågan om detta kommer att utmynna i ett ännu större samarbete.

Ford vann Rally-VM:s tillverkarmästerskap 2006 och 2007 med sin Ford Focus.







## Möjligheternas steg

**Skapar en rallyfamilj** Under det senaste decenniet har M-Sport Fords VM-rallyteam skapat en hel familj av rallybilar, bidragit till att utveckla juniortalang och gett förare i hela världen möjligheter. Stora framgångar har kantat vägen, och höjdpunkten var segrarna i FIA:s rally-VM 2017 och 2018.

Ford-bilar har varit populära inom rally i flera decennier, och efter att ha lett VM-rallyteamet i över 10 framgångsrika år har M-Sport arbetat hårt med att skapa en möjligheternas steg.

### Bygga upp stegen

FIA införde 2011 en ny ordning för rallytävlandet då den högsta WRC-kategorin gick över till en mer kostnadsmedveten 1,6-litersbil, och en rad kategorier skapades därunder för att tjäna som en möjligheternas steg för unga förare. M-Sport välkomnade det här konceptet med öppna armar, och under de följande 10 åren skapade de en rad rallybilar som lämpade sig för internationella rallytävlingar på alla nivåer.

Den mycket konkurrenskraftiga Ford Fiesta R2, med en 1,6-litersmotor på 160 hk, utgjorde grunden för WRC-akademien 2011–2013 och bidrog till att hitta framtida topptalanger bland förare. Detta lyckades eftersom Elfyn Evans och Craig Breen vann 2011 och 2012, och båda har framgångsrikt gått vidare till toppnivån.

Sedan 2017 till i dag har Fiesta upprepat valts som bilen för Junior-VM i rally, först i form av omarbetade 1,0-liters EcoBoost R2T, och från 2020 används den senaste Fiesta Rally4. Med sin 1,0-liters EcoBoost-motor på 210 hk och

femväxlade sekventiella överföringssystem är Fiesta Rally4 det perfekta redskapet för att låta framtidens förare visa vad de går för. Utöver den fantastiska prestandan erbjuder den även låga driftskostnader eftersom motor och växellåda bara behöver byggas om var 2 000:e km.

Det är dock inte bara juniorförare som har haft fördel av Fiestans rallyegenskaper. Fiesta R5, och mer nyligen Rally2, har varit bland de mest framgångsrika rallybilarna genom tiderna. Med 1,6-liter EcoBoost-drift med 4WD och unik upphängning och aerodynamik används dessa specialbyggda rallybilar av rallyförare i hela världen. De har vunnit åtskilliga rallyn och mästerskap, däribland fyra raka europeiska rallymästerskapstitlar mellan 2015 och 2018.

Denna hängivenhet till att skapa möjligheter har åter visats under senare tid, då M-Sport var först med att presentera en bil byggd för den nya Rally3-formeln. Konstruerad som en fyrhjuldriven rallybil har Fiesta Rally3 en 1,5-liters EcoBoost-motor på 215 hk som bygger på motorn i Fiesta ST. Denna matchas av ett femväxlat sekventiellt överföringssystem och ett specialbyggt fyrhjuldriftssystem som ger Fiesta Rally3 fantastisk prestanda och ännu större möjligheter för förare på deras väg mot sportens topp. För 2021 kommer Fiesta Rally3 att ersätta Fiesta Rally4 som den exklusiva bilen för Junior-VM i rally.





◀ Ford Fiesta Rally4 användes i Junior-VM i rally. För 2022 ersätts den med nya Fiesta Rally3.



▲ Ford Fiesta R5 har med sina fyra europeiska rallymästerskapstitlar varit en av Fords mest framgångsrika rallybilar.



▲ Senaste Fiesta Rally3 erbjuder en fyrhjuldriven rallybil på ingångsnivå, med en EcoBoost-motor på 215 hk.



▲ Den nuvarande generationen WRC-bilar har avancerad aerodynamik, däribland en stor bakre diffusor.

### Mästerskapsframgångar

Under 2017 infördes några av de mest spännande tekniska reglerna på flera år. WRC-bilarna skulle fortfarande vara baserade på samma B-klassbilar som hade utgjort grunden sedan 2011, men flera viktiga regeländringar gjorde det möjligt för teamen att skapa de snabbaste rallybilarna någonsin.

M-Sport Fords VM-rallyteam försatt inte denna möjlighet. Med den dåvarande fyrfaldige rallyvärldsmästaren Sébastien Ogier som ledare för teamet visade sig Ford Fiestan med 380 hk vara den främsta utmaningen. Ogier segrade i Monte Carlo och Portugal och tog pallplatser i alla utom 3 av de 13 rallyna, och vann därmed överlägset förarmästerskapet.

Med hjälp av Ogiers teamkamrater Ott Tänak och Elfyn Evans kunde M-Sport för första gången ta hem tillverkartiteln 2007. Detta var ingen enstaka framgång eftersom Ogier vann förarmästerskapet igen 2018, och fyra rallyn längs vägen.

### Förberedelser för 2022

Den globala pandemin har varit utmanande för sportvärlden, så för 2021 har M-Sport Fords VM-rallyteam i högsta grad fokuserat på att utveckla den helt nya Ford Puma Rally1 inför 2022.

Detta har fördröjt utvecklingen av Fiesta WRC, men teamets inriktning på att utveckla förartalang är lika stark som nånsin. Både Adrian Fourmaux och Gus Greensmith har fortsatt visat sin talang och potential för framtiden.

Under 2021 tog Fourmaux sin första vinst på en specialsträcka i Safarirallyt i Kenya: en viktig milstolpe för alla nya förare. Greensmith har också fortsatt att utvecklas i mästerskapet: ett nytt partnerskap med erfarna kartläsaren Chris Patterson har gett den unge brittiske förarens prestationer ett lyft.

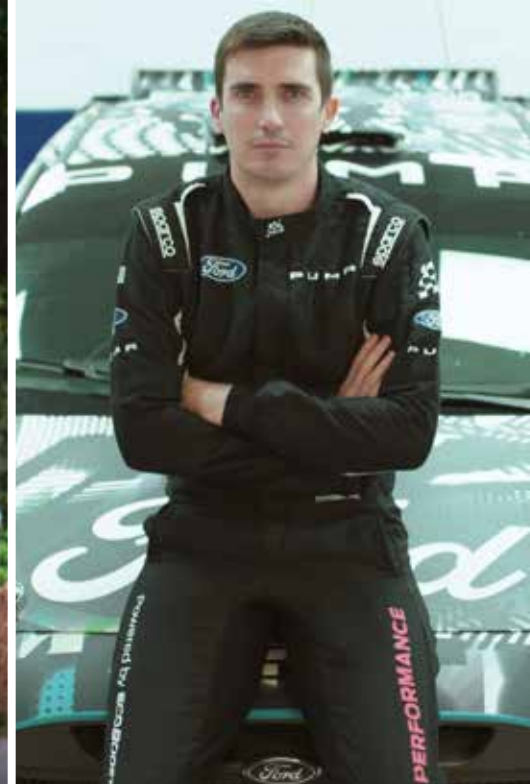
2021 har varit ett förändringarnas år för teamet, men utsikterna för 2022, och glädjen över de nya bilarna och den nya föraren Craig Breen, innebär att det finns mycket att se fram emot.

## FIA Rally-VM 2021

Tillverkareställning 2021		
	Märke	Poäng
1	Toyota Gazoo Racing	520
2	Hyundai Motorsport	462
3	M-Sport Ford	199
4	Hyundai 2C Competition	68

Förarställning 2021 (sista specialsträckan)			
	Förare	WRC-bil	Poäng
1	Sébastien Ogier	Toyota Yaris	230
2	Elfyn Evans	Toyota Yaris	207
3	Thierry Neuville	Hyundai i20 Coupé	176
4	Kalle Rovanperä	Toyota Yaris	142
5	Ott Tänak	Hyundai i20 Coupé	128
6	Dani Sordo	Hyundai i20 Coupé	81
7	Takamoto Katsuta	Toyota Yaris	78
8	Craig Breen	Hyundai i20 Coupé	76
9	Gus Greensmith	Ford Fiesta	64
10	Adrien Fourmaux	Ford Fiesta	42





## Köra mot framtiden

**En ny bil för en ny era** För 2022 introducerar FIA:s Rally-VM den mest revolutionära uppsättning tekniska regler som serien någonsin sett. De helt nya bilarna är säkrare, kraftfullare och kommer för första gången använda hybridteknik och hållbara bränslen för att minska inverkan på miljön. Ford Puma Rally1 var den första av dessa nya bilar att presenteras.

Med början i Monte Carlo-rallyt i januari går FIA:s Rally-VM in i en ny era. Bilarna kommer för första gången att vara elektriska, med ett nytt hybridssystem som ger mer kraft, och än viktigare: mindre utsläpp. M-Sport Fords nya WRC-utmanare återspeglar den kompakta Ford Puma SUV:ens tilltalande elektrifiering som gör den rolig att köra, och är konstruerad för att möta de bästa i världen.

M-Sport Fords VM-rallyteam presenterade en prototyp av sin nya Puma Rally1-hybridbil på Goodwoods Festival of Speed i juli, och har sedan dess genomfört grustest nära sin bas i Storbritannien samt asfaltstest i Spanien.

### Hållbarhet

En av de viktigaste drivkrafterna bakom reglerna för Rally1 2022 har varit att göra bilarna mer hållbara. Konceptet "Global tävlingsmotor" har överförts från de nuvarande VM-rallybilarna, och Puma Rally1 har därför kvar den egenutvecklade 1,6-liters EcoBoost-turbomotorn som genererar omkring 380 hk.

Denna har dock förstärkts med ett sofistikerat hybrid-system med en 100 kW elmotor och ett batteri på 3,9 kWh. Detta kan aktiveras med olika lägen beroende på hur

teamet har valt att programmera systemet, och ger en boost på ca 130 hk. Detta innebär att Puma Rally1 kan nyttja över 500 hk.

Hybridsystemet i Puma Rally1 drivs enligt liknande principer som Puma EcoBoost-hybridbilen för väggörning. Drivlinan fångar upp energi som normalt tappas vid bromsning och frihjulning, och lagrar denna i ett batteri som kan driva en elmotor för att förbättra bränsleekonomin i en bil för väggörning eller ge en prestandaboost – i Puma Rally1:s fall på hela 100 kW för multipla boosts på upp till tre sekunder vid tävlingskörning.

Puma Rally1 kan också köras helt elektriskt i sträckor på upp till 20 km, och kan därmed vara utsläppsfri under körning i känsliga områden såsom tätorter.

Puma Rally1 kan också anslutas till en laddningspunkt i serviceparken och ladda batteriet från 20 till 80 procent på ca 20 minuter.

Utöver eldriften kommer alla Rally1-tävlande att köra på fossilfritt bränsle från 2022. Syntetiska och biologiskt nedbrytbara komponenter blandas till ett bränsle som är hundra procent hållbart.





- ◀ Med en 1,6-liters EcoBoost-motor och 100 kW elmotor kan Puma Rally1 nyttja över 500 hk.
- ◀ Craig Breen har testat Puma Rally1 sedan september.

## Säkerhet

Säkerheten är en central del i Rally1-kategorin, och för första gången kommer alla Rally1-bilar ha samma säkerhetscell. Av kostnadsskäl har utvecklingen och testningen av den nya säkerhetscellen utförts av sportens styrande organ: Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Tidigare har WRC-bilar baserats på ett karosshölje från masstillverkningen som sedan stärkts med tillägg av en FIA-godkänd skyddsbur, samt andra plåtar och fästen konstruerade av respektive team. Med den här enhetliga inställningen har FIA nu lyckats ordna till utrymmet inuti bilen och konstruera skyddsburen så att den skyddar passagerarna bättre vid en olycka.

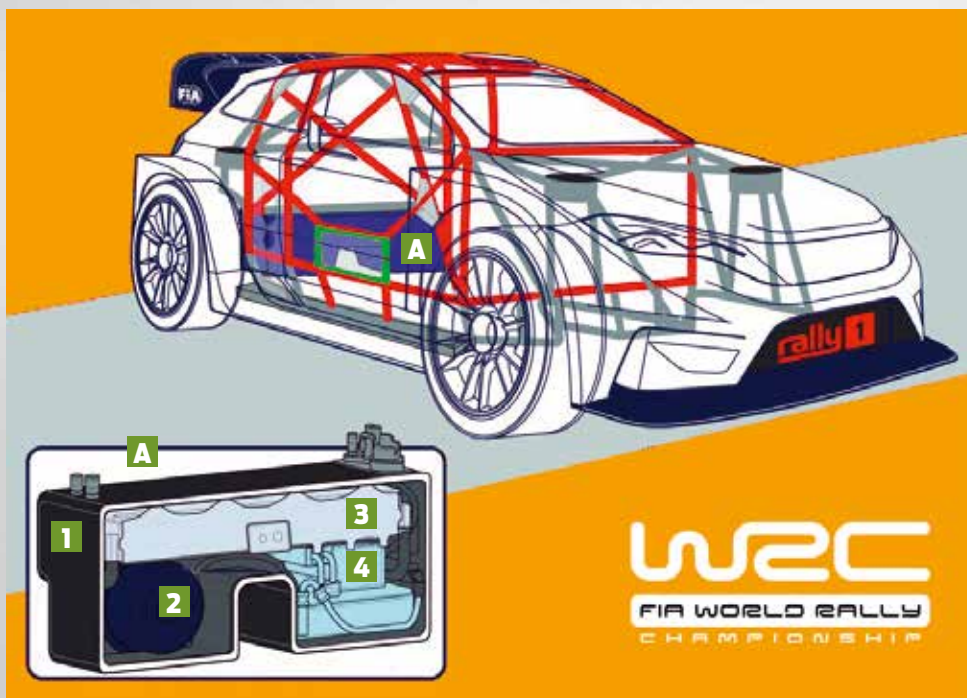
Den nya säkerhetscellen har väsentligt förbättrat krockskydd, med den nya konstruktionen med dubbla rullbyglar som kan absorbera upp till 115 procent mer energi än äldre konstruktioner. Risken för intrång i kabinen har också minskats väsentligt. I frontalkrocktester hade kabinintrången minskat med 70 procent, och intrången vid en sidokrock – den farligaste typen av kollision – hade minskat med 51 procent.

När hybridteknik nu används för första gången kommer nya Puma Rally1 även ha ett varningssystem med rött och grönt ljus som informerar besättning, serviceteam och chefer om elsystemets status.

Hybridsystemet, som väger 95 kg, är inrymt i ett kolfiberhus som har testats för stötar på upp till 70 g. Allt detta innebär att Puma Rally1 kommer vara både säker och kraftfull.

## Ny stjärna

Det är inte bara bilen som är ny för 2022. M-Sport Fords VM-rallyteam kommer att se helt annorlunda ut för den nya säsongen, under ledarskap av Irlands Craig Breen tillsammans med kartläsaren Paul Nagle. Adrien Formaux och Gus Greensmith kommer också att visa upp sina imponerande färdigheter på tävlingsbanorna. Med Sébastien Loeb, som testade Puma Rally1 utförligt i september 2021, kan en till förare gå med i teamet och delta aktivt i åtminstone några tävlingar. Oavsett vad som händer så är det mycket spännande saker på gång.



Säkerheten har varit en central del i konstruktionen av de nya Rally1-bilarna, med en helt ny säkerhetscell och ett slutet hus för hybridsystemet.

- Säkerhetscell
- Dubbel bygel – Ökat rullmotstånd
- Förstärkta dörrsträvor – Bättre sidokrockskydd

- A) Hybridenhet
- 1) Slutet kolfiberhus
  - 2) 650 V MGU (100 kW / 180 Nm)
  - 3) 3,9 kWh batteri
  - 4) Inverterar-/batterihanteringssystem



## FIA Rally-VM 2022

För Rally-VM-säsongen 2022 är allt förändrat. Nya tekniska regler innebär att vi får se de säkraste, kraftfullaste och miljövänligaste bilarna någonsin.

Rally1 ersätter den högsta WRC-kategorin, och för 2022 introducerar M-Sport Fords VM-rallyteam Ford Puma Rally1 som tillämpar EcoBoost-hybridteknik.

Med en hybridboost för de befintliga 1,6-liters "globala tävlingsmotorer" som använts i Rally VM:s 5 senaste säsonger kan Rally1-bilarna generera över 500 hk, vilket innebär att de kommer bjuda på högre prestandanivåer än mästerskapet sett tidigare.

Bilarna kommer att kunna köras helt elektriskt mellan specialsträckor, och användningen av biologiskt nedbrytbart bränsle innebär att Rally-VM kommer att vara renare än någonsin.

Utöver den nya bilen finns det även nya medlemmar i teamet. Craig Breen ansluter sig till M-Sport tillsammans med sin ordinarie kartläsare Paul Nagle, och den irländska duon kommer att leda teamet i dess försök att bli det första som vinner ett Rally1-mästerskap.

Mästerskapet inleds i Monte Carlo i januari och avslutas i Japan i november, enligt planerna. Med nya bilar, nya förare och 13 rallyn runt om i världen som sätter dem på prov bör FIA Rally-VM 2022 bli en av de mest spännande säsongerna hittills.

Kalendern för FIA Rally-VM  
2022

Deltävling	Land	Datum
1	Monaco (Monte Carlo)	20–23 jan.
2	Sverige	24–27 feb.
3	Kroatien*	21–24 apr.
4	Portugal	19–22 maj
5	Italien	2–5 jun.
6	Kenya	23–26 jun.
7	Estland	14–17 jul.
8	Finland	4–7 aug.
9	Nordirland*	18–21 aug.
10	Grekland	8–11 sep.
11	Nya Zeeland*	29 sep.–2 okt.
12	Spanien	20–23 okt.
13	Japan	10–13 nov.

\*I mån av kontrakt

Infolänk: [www.wrc.com](http://www.wrc.com)

