Scan me

NVSPORT/22

Notícias de Viana

SUPLEMENTO ESPECIAL XXVIII EDIÇÃO | 12 MAIO 2022
PARTE INTEGRANTE DO JORNAL Nº 2026 NÃO PODE SER VENDIDO SEPARADAMENTE

triauto

VOLVO

POWERED BY PASSION

19-22/05/2022

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

RALLYDEPORTUGAL.PT

ORGANIZAÇÃO
acp AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

PATROCINADORES
vodafone
ultimate
Turismo Centro Portugal
porto.norte

WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
PIRELLI 150
TW STEEL
AsahiKASEI
wolf LUBRICANTS
FORUM8
ATLANTIS
FANATEC
INNOVATIONIST
nacon
IMPEX
PLAYSEAT
ProGRADE

VIANA 2023
DO CASTELO
CIDADE EUROPEIA
DO DESPORTO
European City of Sport

CARGLASS®
carglass.pt

A CARGLASS® É TODO-O-TERRENO!

REPARAÇÃO E SUBSTITUIÇÃO
DE VIDRO AUTOMÓVEL

APRESENTE O CÓDIGO
"CARGLASSRALLY2022"
E GANHE

OFERTA
Higienização

VÁLIDA NAS AGÊNCIAS
CARGLASS® VIANA DO CASTELO
MEADELA E AREOSA
até 30 Julho 2022

CONTACTE O SEU MEDIADOR DE SEGUROS

CARGLASS® VIANA DO CASTELO AREOSA · Av. da Povoença 333, Areosa · 4900-874 VIANA DO CASTELO
CARGLASS® VIANA DO CASTELO MEADELA · Rua da Igreja, n.º 284 · 4900-717 VIANA DO CASTELO

ÍNDICE
INDEX

EDITORIAL PAULO HOMEM /PAULO HOMEM EDITORIAL 5

ANO ATÍPICO WRC 2021 /ATYPICAL YEAR WRC 2021 7

COMO FUNCIONAM OS RALLY 1 /HOW RALLY 1 WORKS 8

CAMPEONATO WRC2 /WRC2 CHAMPIONSHIP 11

CAMPEONATO JUNIOR WRC /WRC JUNIOR CHAMPIONSHIP 13

CALENDÁRIO WRC 2022 /2022 WRC CALENDAR 14

RESUMOS WRC 2022 /2022 WRC SUMMARIES 15

CLASSIFICAÇÕES WRC 2022 /2022 WRC RESULTS 21

POLÍTICA AMBIENTAL /ENVIRONMENTAL POLICY 22

PALMARÉS /AWARDS 23

ELFYN EVANS VENCE PELA 1ª VEZ EM PORTUGAL /ELFYN EVANS WINS FOR THE 1ST TIME IN PORTUGAL 25

MAPAS /MAPS **HORÁRIOS** /SCHEDULE 29

LISTA DE INSCRITOS /ENTRY LIST 33

EQUIPA TOYOTA /TOYOTA TEAMS 35

EQUIPA HYUNDAI /HYUNDAI TEAMS 37

EQUIPA M-SPORT FORD /M-SPORT FORD TEAMS 39

RESTANTES EQUIPAS /OTHER TEAMS 42

ENTREVISTA RICARDO TEÓDOSIO /RICARDO TEÓDOSIO INTERVIEW 50

PASSATEMPOS /CONTESTS 68

SOLUÇÕES /SOLUTIONS 73

ATÉ 2023... /UP TO 2023... 74

LIVEOFIR

BARCA MARINA

COUDELARIA RIO LIMA
LUSITANOS

WeldSTEEL consulting

EXPOSTEEL

ALTA EXPETATIVA
HIGH EXPECTATION

Todos os anos a vontade de ver os melhores pilotos de ralis nos melhores carros de rali se renova, com o aproximar de mais uma edição do Vodafone Rally de Portugal. Porém, este ano não só se renova como supera a tradicional expetativa que todos os anos vivemos por esta fase do ano.

Não é difícil perceber as razões para tal. Pela primeira vez vamos poder ver os novos Rally1 (antes chamados de WRC), autênticos super carros de ralis, que passaram a integrar uma tecnologia híbrida que permite que os pilotos possam dispor em alguns momentos cerca de 500 cv de potência. Temos que recuar ao tempo dos famosos Grupo B, dos anos 80, para vermos carros com potências semelhantes a estes novos Rally1, mas isto dá-nos logo uma dimensão de quanto performantes são estes novos carros e, como tal, o potencial de espetáculo que poderão proporcionar é enorme, sendo isso um fator de grande atração para o público.

Apesar de chegarem ao Vodafone Rallly de Portugal já com três provas realizadas, a verdade é que o nosso rali irá ditar novos desafios a estes Rally1, sendo talvez os mais importantes da temporada até ao momento. Caso o tempo seco se verifique, o pó e as temperaturas mais elevadas (face aos primeiros ralis do ano), irão colocar à prova os sistemas híbridos destes Rally1, nomeadamente do que diz respeito à capacidade de refrigeração da componente elétrica, que até ao momento tem dado tantas dores de cabeça às equipas e aos pilotos.

Pelos poucos testes que tive oportunidade de ver, uma coisa é certa, estes novos Rally1 são “brutais” no seu desempenho, autênticos devoradores de terra, proporcionando momentos de grande espetacularidade nas mãos destes autênticos “maestros” que são os pilotos que os vão tripular.

Felizmente para nós, como adeptos de ralis, vamos ter ainda um bónus neste Vodafone Rally de Portugal, que é poder ver na mesma prova os “reformados” Sebastien Ogier (Toyota Yaris Rally1) e Sebastien Loeb (Ford Puma Rally1), que travaram uma épica luta pela vitória na prova de estreia do Mundial deste ano (Monte Carlo), e que apesar de não estarem nos ralis a tempo inteiro, têm experiência mais do que suficiente para entrarem na luta pelos primeiro lugares.

Por falar na luta pela vitória, não é hábito que o líder do Mundial de Ralis, quando chega ao nosso rali, consiga lutar por esse feito. Quer isto dizer que o jovem “maravilha” Kalle Rovanpera (a grande coqueluche do Mundial de Ralis da nova geração) vai ter muitas dificuldades por ser o primeiro a abrir os troços com o seu Toyota Yaris Rally1, mas a verdade é que já nada nos pode surpreender depois do que temos visto das suas prestações.

Thierry Neuville é sempre uma incógnita, assim como o seu Hyundai I20 Rally1, que ainda não atingiu a fiabilidade e competitividade desejada este ano. Otto Tanak, com um carro idêntico, já deu nas vistas e tem na terra mais argumentos e uma boa posição de partida (quinto), pelo que podemos esperar que lute pela vitória.

Vencedor em 2021, Elvyn Evans quererá repetir nova vitória com o seu Yaris, um resultado que tanto precisa se ainda quer ter uma palavra a dizer nas contas do título de 2022.

Ao todo vamos poder ver 12 carros Rally1 na estrada (um record este ano), pelo que o espetáculo está garantido, aos quais se vão juntar os melhores pilotos dos Rally2 (que disputam o WRC2) e ainda os do Campeonato de Portugal de Ralis.

Bons ralis, mas em segurança!!!

Paulo Homem

Every year the desire to see the best rally drivers in the best rally cars is renewed as another edition of the Vodafone Rally of Portugal approaches. However, this year it is not only renewed, but it also exceeds the traditional expectation that we live every year for this phase of the year.

It is not difficult to understand the reasons for this. For the first time we will be able to see the new Rally1 (previously called WRC), authentic rally super cars, which now incorporate hybrid technology that allows the drivers to have, at times, around 500 hp of power. We have to go back to the famous Group B cars of the 80's to see cars with similar power to these new Rally1 cars, but this gives us an idea of how powerful these new cars are and, as such, the potential for spectacle that they can provide is enormous, which will be a great attraction for the public.

Despite coming to the Vodafone Rallyly of Portugal with three races already completed, the truth is that our rally will dictate new challenges to these Rally1s, perhaps the most important of the season so far. In case of dry weather, the dust and the higher temperatures (compared to the first rallies of the year), will put to test the hybrid systems of these Rally1, namely in what concerns the cooling capacity of the electric component, that has given so many headaches to the teams and pilots so far.

From the few tests I had the opportunity to see, one thing is certain, these new Rally1 are "brutal" in their performance, authentic land devourers, providing moments of great spectacularity in the hands of these authentic "maestros" that are the pilots that will crew them.

Fortunately for us, as rally fans, we will have a bonus in this Vodafone Rally of Portugal, which is to see in the same rally the "retired" Sebastien Ogier (Toyota Yaris Rally1) and Sebastien Loeb (Ford Puma Rally1), who had an epic fight for the victory in the opening race of this year's World Rally (Monte Carlo), and although they are not in full-time rallies, they have more than enough experience to fight for the first place.

Speaking about the fight for the victory, it is not usual that the leader of the World Rally Championship, when he arrives at our rally, can fight for this achievement. This means that the young "wonder" Kalle Rovanpera (the great new generation of the World Rally Championship) will have a lot of difficulties to be the first to open the sections with his Toyota Yaris Rally1, but the truth is that nothing can surprise us after what we have seen from his performances.

Thierry Neuville is always an unknown quantity, as is his Hyundai I20 Rally1, which has not yet reached the desired reliability and competitiveness this year. Otto Tanak, with an identical car, has already been noticed and has more arguments and a good starting position (fifth), so we can expect him to fight for the victory.

Winner in 2021, Elvyn Evans will want to repeat the victory with his Yaris, a result that he needs if he still wants to have a say in the 2022 title.

In all, we will see 12 Rally1 cars on the road (a record this year), so the spectacle is guaranteed, which will be joined by the best Rally2 drivers (that dispute the WRC2) and also the Portuguese Rally Championship drivers.

Good rallies, but with safety!!!

Paulo Homem

termak®
hvac systems

VENTILAÇÃO

CLIMATIZAÇÃO

HOTELARIA

comercial@termak.pt
www.termak.pt
258 938 388

ANO ATÍPICO WRC 2021

ATYPICAL YEAR WRC 2021

Competitividade ao longo do ano e o título decidido apenas na última prova do campeonato foram a nota dominante do WRC 2021. Apesar da incerteza até ao final, Sebastien Ogier e Julien Ingrassia saborearam novo título mundial – o oitavo das suas carreiras – deixando o título de construtores nas mãos da Toyota.

A primeira metade da temporada foi bastante favorável a Ogier e à Toyota, com o francês a averbar as vitórias em Montecarlo, Croácia, Sardenha e Quénia, às quais se juntou o pódio em Portugal (rali igualmente vencido pela marca nipónica com Elfyn Evans). O campeonato parecia correr de feição ao pluri-campeão do mundo mas a segunda metade da temporada mostrou alguma perda de rendimento sendo o melhor resultado antes da derradeira ronda, um terceiro posto conquistado na Grécia.

Chegados a Monza, Ogier e Ingrassia fizeram-se valer dos seus pergaminhos fechando o ano com nova vitória, que lhes deu acesso ao champanhe do título.

Elfyn Evans e Scott Martin, também em Toyota, acabaram por ser a "sombra" mais visível dos novos campeões. Conquistaram a vitória em Portugal e Finlândia apenas, mas foram bastante regulares nas posições do pódio levando a discussão do cetro até Monza. O segundo lugar final no Campeonato é um justo prémio para a dupla britânica e uma mostra de poderio por parte da Toyota, que se mostrou um passo acima de toda a concorrência.

E falar em concorrência é falar na Hyundai. A braços com um i20 WRC pouco colaborante e diversos momentos, o melhor que a marca conseguiu foram as vitórias no Rali do Àrtico por parte de Ott Tanak, e nos ralis da Bélgica e Catalulha por parte de Thierry Neuville.

Neuville, navegado por Martijn Wydaeghe somou mais 5 pódios numa temporada de altos e baixos que arredaram a dupla das contas do título muito cedo. O terceiro lugar final foi o possível para a dupla que viveu o seu momento de glória ao vencer em casa o Rally de Ypres de forma quase indiscutível.

Também a viver momentos de glória esteve o jovem prodígio Kalle Rovanpera cuja primeira vitória absoluta da carreira surge no Rali da Estónia, feito que viria a repetir logo de seguida na Grécia. Contudo, o jovem finlandês navegado por Jonne Haltunnen não teve um ano fácil com alguns resultados menos conseguidos a limitarem a posição final no campeonato, o quarto posto.

A encerrar o Top 5, Ott Tanak e Martin Jarveoja certamente não quererão recordar a temporada de 2021, bastante desastrosa para uma dupla ex-campeã do Mundo e cujas pretensões passavam pela revalidação do título. Uma única vitória e apenas mais três pódios foram os resultados de relevo da dupla estónia que acabou por falhar a presença no último rali do ano.

Andreas Mikkelsen encerrou um ano de ouro em que juntou os títulos de Campeão da WRC2 e de Campeão Europeu de Ralis, provando que o Skoda Fabia continua a ser o carro de referência no segundo escalão dos ralis em todo o mundo.
Na WRC 3, o título foi também para a França, com Yohan Rossel a sagrar-se campeão após as vitórias em Montecarlo, Sardenha e Ypres.

Competitiveness throughout the year and the title decided only in the last race of the championship were the dominant note of the WRC 2021. Despite the uncertainty until the end, Sebastien Ogier and Julien Ingrassia savoured another world title - the eighth of their careers - leaving the constructors' title in Toyota's hands.

The first half of the season was very favourable to Ogier and Toyota, with the French driver winning in Montecarlo, Croatia, Sardinia and Kenya, followed by the podium in Portugal (rally also won by the Japanese brand with Elfyn Evans). The championship seemed to be going well for the multiple world champion but the second half of the season showed some loss of performance with the best result before the last round being a third place achieved in Greece.

When they arrived at Monza, Ogier and Ingrassia lived up to their reputation, closing the year with another victory, which gave them access to the champagne of the title.

Elfyn Evans and Scott Martin, also in Toyota, ended up being the most visible shadow of the new champions. They took victory in Portugal and Finland only, but were quite regular on the podium positions taking the title fight to Monza. The final second place in the Championship is a fair prize to the British duo and a demonstration of power to Toyota, which proved to be a step above all the competition.

And talking about competition means talking about Hyundai. With an i20 WRC that was not very cooperative at various times, the best the brand could do was win the Arctic Rally for Ott Tanak, and the Belgian and Catalunya rallies for Thierry Neuville.
Neuville, navigated by Martijn Wydaeghe, added another 5 podiums in a season of ups and downs that put the duo out of the title race very early. The final third place was the best possible for the duo, who lived their moment of glory when they won the Ypres Rally almost undisputedly at home.

Also experiencing moments of glory was the young prodigy Kalle Rovanpera whose first absolute victory of his career came in the Estonian Rally, a feat he would repeat soon after in Greece.

However, the young Finnish driver navigated by Jonne Haltunnen did not have an easy year, with some less successful results limiting his final position in the championship, the fourth place.
Closing the top five, Ott Tanak and Martin Jarveoja certainly won't want to remember the 2021 season, which was a disaster for a former World Champion duo, whose pretensions were to win the title again. A single victory and only three more podiums were the outstanding results of the Estonian duo that ended up missing the last rally of the year.

Andreas Mikkelsen ended a golden year in which he combined the titles of WRC2 Champion and European Rally Champion, proving that the Skoda Fabia continues to be the reference car in the second stage of rallying all over the world.

In WRC 3, the title also went to France, with Yohan Rossel becoming champion after victories in Montecarlo, Sardinia and Ypres.

BOSCH Service

CALÇADA & COSTA
OFICINA AUTO

PONTE DE LIMA - 258 942 394

COMO FUNCIONAM OS RALLY 1

HOW RALLY1 WORKS

A FIA e o promotor do WRC explicaram em comunicado o funcionamento dos novos Rally1, que se irão estrear no Rali de Monte Carlos.

Os carros da Toyota Gazoo Racing, Hyundai Motorsport e M-Sport Ford World Rally Team, combinam um motor elétrico de 100 kW com o mesmo motor turbo a gasolina de 1,6 litro que alimenta o WRC desde 2017.

Então, como a energia híbrida será utilizada pelas equipas? É em parte regido pelos novos regulamentos da FIA, em parte a critério dos pilotos.

Vamos tomar como exemplo um dia fictício durante uma ronda do WRC. A bateria de 3,9 kWh de um carro Rally1 foi totalmente carregada durante a noite por carregamento híbrido plug-in. No início da manhã, piloto e co-piloto saem do parque de serviço "silenciosamente" e sem emissões com energia elétrica total.

O troço de abertura do dia está a 35 km de distância. Partes do traçado não competitivo de ligação entre o parque de serviço e a partida do primeiro troço da etapa passam por áreas urbanas. Algumas dessas estradas estão marcadas como Zonas de Veículo Elétrico Híbrido (HEV) no roadbook. O piloto desliga o motor turbo, o carro fica em silêncio novamente.

No modo totalmente elétrico, os carros Rally1 terão até 10 km de autonomia elétrica total. A energia é restrita a 50% para prolongar a vida útil da bateria. Saindo da cidade e continuando pelas estradas rurais, o motor de combustão ganha vida novamente. Cada vez que o piloto trava ou desacelera, o sistema híbrido recupera a energia normalmente perdida e recarrega a bateria. A unidade motor-geradora (MGU) trava adicionalmente o carro e carrega a bateria. O objetivo é atingir 80% do estado de carga (SOC) quando o carro chegar à etapa especial. Quando as luzes ficam verdes no início do troço, o piloto pode usar toda a potência do motor elétrico de 100kW e os 380cv do motor turbo para arrancar.

Este modo Stage Start está disponível por um máximo de 10 segundos ou até que o piloto solte o acelerador ou pise no pedal do travão pela primeira vez. Durante a etapa, cabe ao piloto usar a energia elétrica armazenada na bateria da forma mais eficiente possível, de acordo com estratégias individuais armazenadas na unidade de controle do motor (ECU). No Stage Mode, a energia é usada na aceleração e restaurada na travagem. Para poder usar novamente o impulso híbrido, o piloto deve acumular energia de regeneração suficiente por meio da travagem.

A recuperação por frenagem é limitada a 30kW, não importa o quão forte o piloto trave. Por outro lado, a potência disponível em W é de 100. Portanto, ao longo de um troço, a energia da bateria vai esgotar-se.

Quando o carro do Rally1 voa até o final do troço e pára no controlo de chegada algumas centenas de metros depois, todo o processo começa novamente.

The FIA and the WRC promoter have explained in a statement how the new Rally1 cars, which will make their debut at the Monte Carlos Rally, work.

The cars from Toyota Gazoo Racing, Hyundai Motorsport and M-Sport Ford World Rally Team, combine a 100 kW electric motor with the same 1.6 litre turbo petrol engine that has powered the WRC since 2017.

So how will the hybrid power be used by the teams? It's partly governed by the new FIA regulations, partly at the drivers' discretion.

Let's take as an example a fictional day during a WRC round. The 3.9 kWh battery of a Rally1 car was fully charged overnight by plug-in hybrid charging. In the early morning, driver and co-driver leave the service park "silently" and emission-free with full electric power.

The opening section of the day is 35km away. Parts of the non-competitive route connecting the service park and the start of the first section of the stage pass through urban areas. Some of these roads are marked as Hybrid Electric Vehicle (HEV) Zones in the roadbook. The driver switches off the turbo engine, the car goes silent again.

In all-electric mode, Rally1 cars will have up to 10 km of full electric range. Power is restricted to 50% to prolong battery life. Leaving the city and continuing on country roads, the combustion engine comes to life again. Each time the driver brakes or decelerates, the hybrid system recovers the energy normally lost and recharges the battery.

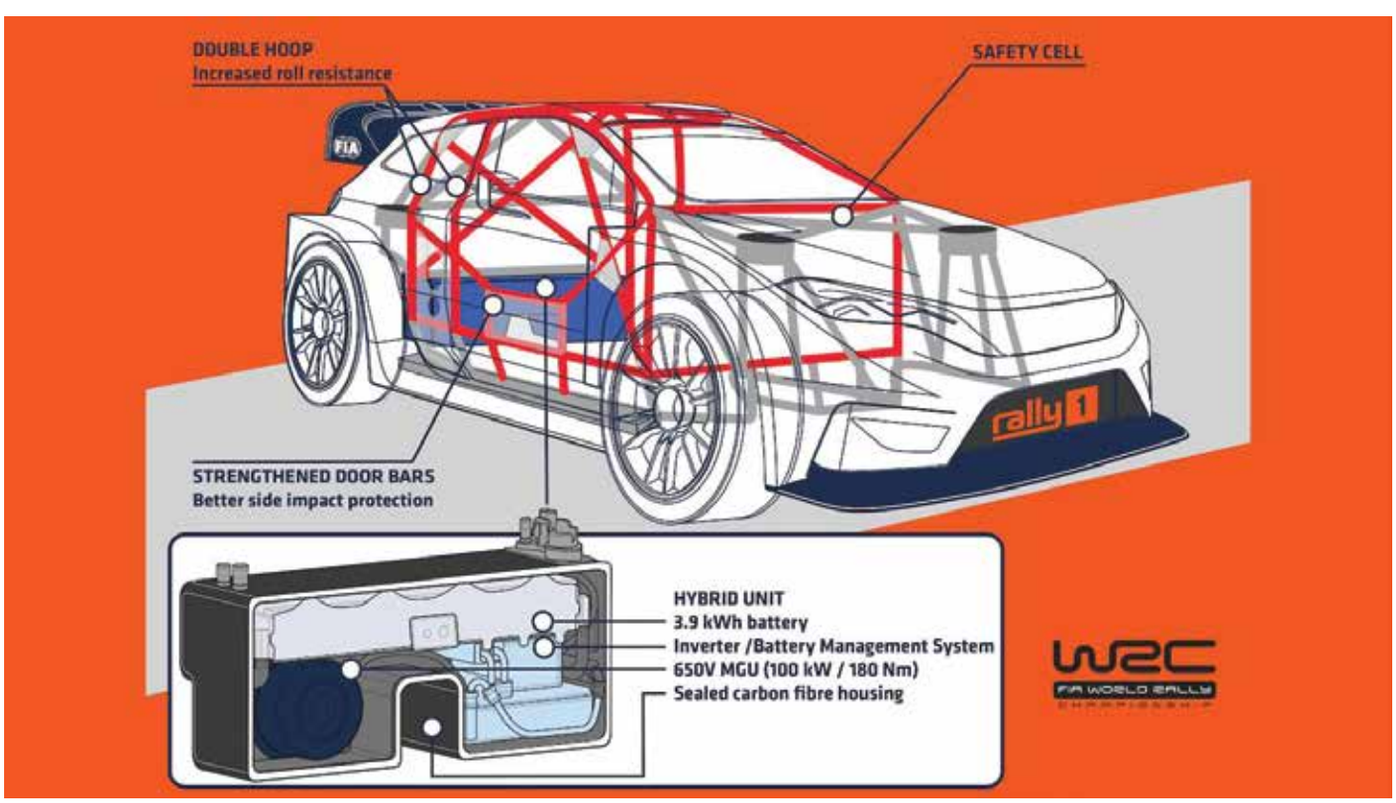
The motor-generator unit (MGU) additionally brakes the car and charges the battery. The aim is to reach 80% state of charge (SOC) when the car reaches the special stage. When the lights turn green at the start of the section, the driver can use the full power of the 100kW electric motor and the 380hp of the turbo engine to start.

This Stage Start mode is available for a maximum of 10 seconds or until the rider releases the accelerator or steps on the brake pedal for the first time. During the stage, it is up to the rider to use the electrical energy stored in the battery as efficiently as possible, according to individual strategies stored in the engine control unit (ECU). In Stage Mode, the energy is used when accelerating and restored when braking. To be able to use the hybrid boost again, the driver must accumulate sufficient regeneration energy through braking.

Recovery by braking is limited to 30kW, no matter how hard the rider brakes. On the other hand, the available power in W is 100. Therefore, over the course of a section, the battery power will run out.

When the Rally1 car flies to the end of the section and stops at the finish control a few hundred metres later, the whole process starts again.

Stage Mode Strategy



Estratégia Stage Mode

O piloto não terá a oportunidade de ativar manualmente uma potência extra, por exemplo, por meio de um sistema "push-to-pass". Em vez disso, várias estratégias estarão disponíveis por meio de programas de software. As equipas poderão criar até três "mapas" personalizados para decidir como implantar a potência híbrida de 100kW durante uma prova especial de classificação. Esses mapas serão baseados apenas na indicação dada pelo piloto (pedal do acelerador e travão). Eles permitirão a liberação de energia de uma maneira adaptada ao estilo do piloto e às condições da estrada.

A quantidade de energia libertada com cada pressão do acelerador será decidida pela duração do troço e pelo estado de carga da bateria.

Por exemplo, um troço curto e uma bateria cheia significam que a energia elétrica pode ser fornecida por mais tempo com cada aplicação do acelerador. Um troço longo significa que há menos energia disponível a cada uso do acelerador.

Para reutilizar o impulso híbrido, um piloto deve acumular energia de regeneração suficiente para criar o que é chamado de "regeneração válida". Após cada regeneração válida e na próxima vez que o piloto pressionar o acelerador, a energia elétrica estará disponível, dependendo dos parâmetros selecionados pela escolha do mapa.

Os pilotos podem também podem criar até três mapas para as fases de regeneração. Isso oferece a chance de personalizar como e quando a regeneração é utilizada, pois isso terá o mesmo efeito que a travagem do motor no carro.

A unidade híbrida será pré-programada de acordo com a distância de cada etapa individual em quilómetros e fará a gestão da duração da energia disponível para tentar garantir que haja acesso suficiente em toda a etapa.

Dez factos rápidos sobre o sistema híbrido dos Rally1:
• O sistema híbrido de alto desempenho da Compact Dynamics pesa 84kgs, é composto por uma unidade motor-geradora (MGU), bateria e unidade de controle com um desenho compacto, proporcionando assim a máxima densidade de potência.
• São vedados em uma carcaça de fibra de carbono para resistir a forças e impactos em caso de acidente. A unidade é projetada para suportar um 70G.
• A MGU opera até às 12.000 rpm.
• A bateria de 3,9 kWh opera até 750 volts e é fornecida pelo parceiro da Compact Dynamics, Kreisel Electric, com sede na Áustria.
• O sistema oferece 100kW (134hp) de potência e 180Nm de torque durante a aceleração máxima.
• O pacote híbrido eleva os níveis máximos de desempenho para mais de 500 cv, ao mesmo tempo que reduz as emissões nocivas.
• Além de recuperar energia na estrada, a bateria pode ser recarregada por uma fonte de alimentação plug-in no parque de serviço.
• Para carregar de 20 a 80 por cento levará cerca de 20 minutos.
• São permitidos no máximo três mapas de reforço diferentes e três mapas de regeneração diferentes.
• O mapeamento dos percursos rodoviários é livre.

The driver will not have the opportunity to manually activate extra power, for example by means of a push-to-pass system. Instead, various strategies will be available via software programs.

Teams will be able to create up to three custom 'maps' to decide how to deploy the 100kW hybrid power during a special qualifying race.

These maps will be based only on the indication given by the driver (accelerator and brake pedal). They will allow the release of power in a way adapted to the rider's style and the road conditions.

The amount of power released with each pressure of the throttle will be decided by the duration of the section and the state of charge of the battery

For example, a short section and a full battery mean that power can be supplied for longer with each throttle application. A long stretch means that less power is available with each use of the throttle.

To reuse the hybrid boost, a pilot must accumulate enough regeneration energy to create what is called a "valid regeneration". After each valid regeneration and the next time the pilot presses the throttle, power will be available, depending on the parameters selected by the map choice.

Drivers can also create up to three maps for the regeneration phases. This offers the chance to customise how and when regeneration is used, as this will have the same effect as engine braking on the car.

The hybrid unit will be pre-programmed according to the distance of each individual stage in kilometres and will manage the duration of the available power to try and ensure there is sufficient access throughout the stage.

Ten fast facts about Rally1's hybrid system:
• Compact Dynamics' high-performance hybrid system weighs 84 kgs, it comprises a motor-generator unit (MGU), battery and control unit in a compact design, thus providing maximum power density.
• They are sealed in a carbon fibre housing to resist forces and impacts in the event of an accident. The unit is designed to withstand a 70G.
• The MGU operates up to 12,000 rpm.
• The 3.9 kWh battery operates up to 750 volts and is supplied by Compact Dynamics' partner, Kreisel Electric, based in Austria.
• The system delivers 100kW (134hp) of power and 180Nm of torque during maximum acceleration.
• The hybrid package raises maximum performance levels to over 500hp, while reducing harmful emissions.
• In addition to recovering power on the road, the battery can be recharged by a plug-in power supply at the service park.
• To charge from 20 to 80 per cent will take around 20 minutes.
• A maximum of three different boost maps and three different regeneration maps are allowed.
• The mapping of road routes is free.

ALUMINO29
SERRALHARIA DE ALUMÍNIOS
(+351) 258 733 513
www.alumino29.pt
geral@alumino29.pt

CAMPEONATO WRC 2

WRC 2 CHAMPIONSHIP

O WRC2 é o palco de todos os carros da categoria Rally2 (antigos R5), o segundo patamar do WRC atrás dos novos carros Rally1 com motor híbrido. Os principais carros são:
• Citroën C3
• Ford Fiesta
• Hyundai i20N
• Skoda Fabia
• Volkswagen Polo GTI

Especificações técnicas:
Motores de 1,6 litros, injeção de combustível, turboalimentados, quatro cilindros equipados com um restritor de entrada de ar de 32 mm
Potência de saída de cerca de 285bhp
Tração permanente nas quatro rodas, caixa sequencial de cinco velocidades
Diferenciais mecânicos dianteiros e traseiros
Jantes de 7 x 15 polegadas para terra, Jantes de 8 x 18 polegadas para asfalto
Travões de 300 mm de diâmetro para terra, 355 mm para asfalto
Peso: mínimo 1230kg. 1390kg com piloto e co-piloto

Como funciona o WRC2 Open Championship?
Todas as rondas do WRC contam para o WRC2, mas pilotos e co-pilotos só podem nomear sete provas para pontuar, das quais contam os seis melhores resultados.

Existem outras classes dentro do WRC2?
Sim. Pilotos e co-pilotos com menos de 30 anos são elegíveis para o Campeonato Júnior WRC2. No lado oposto, pilotos e co-pilotos com mais de 50 anos são elegíveis para a WRC Masters Cup.

Existem pontos de Power Stage?
Sim, os três pilotos mais rápidos na etapa final do fim de semana marcarão três, dois e um pontos. Esses pontos contam para a classificação geral do campeonato.

WRC2 is the home for all Rally2 cars, the sport's second tier behind the new hybrid-powered Rally1 cars. The main cars to look out for are:
• Citroën C3
• Ford Fiesta
• Hyundai i20 N
• Skoda Fabia
• Volkswagen Polo GTI

Technical Specifications
• Technical Group: Rally2
• 1.6-litre, fuel injection, turbocharged, four cylinder engines fitted with a 32mm air intake restrictor
• Power output about 285bhp
• Permanent four-wheel drive, five-speed sequential gearbox with paddle-shift on steering
• Mechanical front and rear differentials
• 7 x 15inch wheels for gravel, 8 x 18inch wheels for asphalt
• 300mm diameter brakes for gravel, 355mm for asphalt
• Weight: 1230kg minimum. 1390kg with driver and co-driver

How does the WRC2 Open Championship work?
Every round of the WRC season features WRC2, but drivers and co-drivers can only nominate seven scoring rounds. Their best six results count.

Are there other classes within WRC2?
Yes. Drivers and co-drivers under the age of 30 are eligible for the WRC2 Junior Championships. At the other end of the spectrum, drivers and co-drivers over the age of 50 are eligible for the WRC Masters Cup.

Are there Power Stage points?
Yes, the three fastest drivers on the final stage of the weekend will score three, two and one points. These points count towards their overall championship standing.

LUSITANIA
Seguros juntos

Aposte em equipas fortes e vencedoras!

Com uma presença marcante na região do Minho, a **Lusitania** dispõe de uma oferta abrangente e flexível para os seus clientes.

Fale connosco!

VIANA DO CASTELO
Balcão
Alameda João Alves Cerqueira, 470 e 472
4900-050 Viana do Castelo
T (+351) 258 806 270
balcaoviscastelo@lusitaniaz.pt

CERVO SEGUROS
Agente Loja
Rua José Espregueira, Loja 10
4900-459 Viana do Castelo
T (+351) 258 811 217 M (+351) 917 353 465
cervoseguros@sapo.pt

JOSÉ ADELINO
Agente Loja
Rua Comend. José Oliveira Carneiro Bouças, 51
4980-624 Ponte da Barca
T (+351) 258 453 837 M (+351) 933 536 101
joseadelinoseguros@hotmail.com

MEDISIL III
Agente
Rua Cidade de Vandoeuvre, 54
4990-015 Ponte de Lima
T (+351) 258 027 588 M (+351) 910 381 281
pontedelima@medisil.pt

NOVA INTEGRAL SEGUROS
Agente Loja
Largo de S. Domingos, 104
4900-330 Viana do Castelo
T (+351) 258 817 600 M (+351) 961 768 221
integralseguros@sapo.pt

LUSITANIA, COMPANHIA DE SEGUROS, S.A.
Rua de S. Domingos à Lapa, 35 1249-130 Lisboa PORTUGAL
C.S. 12.500.000 Euros • NIPC 501 889 168 • Matriculada na C.R.C. de Lisboa

T (+351) 210 407 510 (Dias úteis, das 08h30 às 19h30)
lusitania@lusitania.pt • **lusitania.pt**

As linhas telefónicas indicadas, quando aplicável, têm o custo de uma chamada para a rede fixa ou móvel nacional.

CAMPEONATO JUNIOR WRC

WRC JUNIOR CHAMPIONSHIP

Novo no FIA Junior WRC? Não se preocupe. Descubra tudo o que precisa saber sobre o campeonato de 2022, incluindo quais são os carros, onde acontecem os ralis e muito mais.

Para jovens pilotos de rali, escolher a carreira certa para acelerar suas oportunidades de alcançar o nível mais alto dos ralis pode ser uma perspetiva assustadora. Existem dezenas - se não centenas - de series que atendem a talentos emergentes em nível regional, nacional e internacional.

No topo dessa escala está o FIA Junior WRC - o campeonato que deu a pilotos como Sébastien Ogier, Elfyn Evans e Thierry Neuville o "empurrão" final para alcançarem o escalão máximo dos ralis mundiais.

A partir de 2022 - assim como na categoria de primeira principal - há algumas mudanças no FIA Junior WRC.

QUEM É ELEGÍVEL?
O campeonato aceita inscrições de pilotos nascidos em ou após 1 de janeiro de 1992. Portanto, se você tem 30 anos ou menos, você é elegível.

QUAIS SÃO OS CARROS?
Pela primeira vez, a competição mudará de tração dianteira para tração nas quatro rodas. Todos os concorrentes FIA Junior WRC irão conduzir em condições idênticas os Ford Fiesta Rally3 construídos e assistidos pela M-Sport Polónia.
O Fiesta Rally3 é baseado no modelo de estrada padrão da Ford, mas desenvolve 215 cv no seu motor de 1,5 litro e 400 Nm de binário. A potência é transmitida para as quatro rodas através de uma caixa sequencial de cinco velocidades.

EXISTE UM PRÊMIO?
Sim! E é o maior dos ralis...
Para 2022, o pacote de prêmios do campeão incluirá quatro participações com tudo pago em eventos europeus do WRC aos comandos de um Ford Fiesta Rally2 (o nível acima do Rally3). O vencedor também terá a oportunidade de testar na segunda-feira antes de cada evento para ganhar mais experiência.
Se o campeão do Junior WRC conseguir reunir um orçamento extra, marcará ainda presença em dois ralis adicionais como uma opção de custo máximo que foi acordada e definida pela FIA, que também inclui um teste de segunda-feira.

PORQUE DEVO ENTRAR?
Porque é a maneira mais econômica de aprimorar as suas capacidades e ganhar experiência nos eventos ao nível do WRC. Entre os ex-Campeões Junior incluem-se os pilotos Sébastien Ogier, Sébastien Loeb, Elfyn Evans e Dani Sordo.

New to the FIA Junior WRC? Don't worry. Find out everything you need to know about 2022 championship, including what the cars are, where rallies take place and more.

For young rally drivers, picking the right career path to accelerate your chances of reaching the sport's top level can be a daunting prospect. There are tens - if not hundreds - of series that cater towards up-and-coming talent at regional, national and international level.

At the top of that tree, though, is the FIA Junior WRC - the championship that has given drivers like Sébastien Ogier, Elfyn Evans and Thierry Neuville a foot in the door to go on to bigger things. In fact, graduates from the FIA Junior WRC have combined to produce 440 WRC podiums.

From 2022 - just like in the top-tier category - there are some changes within the FIA Junior WRC.

WHO IS ELIGIBLE?
The championship will be accepting entries from drivers who were born on or after 1 January 1992. So, if you're aged 30 or below, you are eligible.

WHAT ARE THE CARS?
For the first time ever, the series will switch from front-wheel to four-wheel drive. All FIA Junior WRC competitors will drive identical Ford Fiesta Rally3 cars built and maintained by M-Sport Poland.
The Fiesta Rally3 is based on Ford's standard road-going model, but delivers 215bhp from its 1.5 litre engine and 400Nm of torque. This is sent to all four wheels via a five-speed sequential gearbox.

IS THERE A PRIZE?
Yes! And it's the biggest in rallying...
For 2022, the champion's prize package will include four arrive and drive rallies on European WRC events in an M-Sport Ford Fiesta Rally2 car (the next step up from Rally3). The winner will also get the chance to test the Monday before each event to gain more experience.
Should the Junior WRC Champion be able to provide extra budget, two additional rounds will be available as a cost-capped option that has been agreed and set by the FIA which also includes a Monday test.

WHY SHOULD I ENTER?
Because it's the most cost-effective way to home your skills and gain on-event experience at WRC level. Former champions include WRC drivers Sébastien Ogier, Sébastien Loeb, Elfyn Evans and Dani Sordo.

JR CONSTRUÇÕES
JOÃO RODRIGUES, REGO & MARTINS, LDA.
Um investimento na qualidade...
Avenida Rocha Páris 8
4900-494 Viana do Castelo
T. 258 821 566 | construcoesjr@sapo.pt
f. CONSTRUCOESJRRM

CALENDÁRIO WRC 2022

2022 WRC CALENDAR

	EVENTO	DATA	VENCEDOR
1.	WRC RALLYE MONTE-CARLO	20.01. - 23.01.2022	S. LOEB
2.	WRC RALLY SWEDEN	24.02. - 27.02.2022	K. ROVANPERÄ
3.	WRC CROATIA RALLY	21.04. - 24.04.2022	K. ROVANPERÄ
4.	WRC VODAFONE RALLY DE PORTUGAL	19.05. - 22.05.2022	-
5.	WRC RALLY ITALIA SARDEGNA	02.06. - 05.06.2022	-
6.	WRC SAFARI RALLY KENYA	23.06. - 26.06.2022	-
7.	WRC RALLY ESTONIA	14.07. - 17.07.2022	-
8.	WRC SECTO AUTOMOTIVE RALLY FINLAND	04.08. - 07.08.2022	-
9.	WRC YPRES RALLY BELGIUM	18.08. - 21.08.2022	-
10.	WRC EKO ACROPOLIS RALLY GREECE	08.09. - 11.09.2022	-
11.	WRC REPCO RALLY NEW ZEALAND	29.09. - 02.10.2022	-
12.	WRC RALLYRACC - CATALUNYA RALLY DE ESPAÑA	20.10. - 23.10.2022	-
13.	WRC FORUM8 RALLY JAPAN	10.11. - 13.11.2022	-

biojaq®
SOLUÇÕES DE AQUECIMENTO
Recuperadores de calor • Salamandras • Caldeiras • Lareiras a bioetanol
enjoy your home!
Venda e instalação de equipamentos por todo o país através de revendedores oficiais
www.biojaq.com • geral@biojaq.com
258 845 133 • 961 625 764
Parque Empresarial da Meadela, lote 14
Viana do Castelo
Importador oficial das marcas
bg Metalfire dru froling
JOLLY MEC PALAZZETTI Dik Geurts wanders

RALI DE MONTE DE CARLO
O REGRESSO DO REI

MONTECARLO RALLY: THE RETURN OF THE KING

Na estreia de uma nova era dos ralis a nível mundial, com os novos Rally1 híbridos a assumirem todo o protagonismo, o Rali de Montecarlo voltou a marcar de forma apoteótica o arranque da temporada de 2022 do Campeonato do Mundo de Ralis.

De forma mais ou menos previsível, Sebastien Ogier, agora navegado por Benjamin Veillas, levou o Toyota Yaris Rally1 ao comando logo na fase inicial do rali, a mítica noite do Turini, mas o segundo dia de competição viu a M-Sport no seu expoente máximo, com um reforço que dispensa apresentações – Sebastien Loeb – a tomar as rédeas da prova. Num dia em que o Yaris Rally1 apenas somou um triunfo em classificativas, o Puma oficial foi rei e senhor com Loeb, navegado por Isabelle Galmiche a dominar por completo terminando a etapa no comando.

Porém, e à boa maneira antiga, na segunda etapa deu-se o contra ataque da Toyota com Ogier ser o mais eficaz nos troços de neve e gelo, amealhando uma "confortável" vantagem sobre Loeb partindo para o derradeiro dia na melhor posição possível para averbar a vitória.

Elfyn Evans e Scott Martin, no segundo Yaris oficial ainda se mantiveram por dentro da luta mas uma saída de estrada deixava a dupla britânica fora da contenda pelo que o rali via-se reduzido a uma luta a 2 no ultimo dia de competição.

E quando falamos do Rali de Montecarlo nunca poderemos falar em certezas. Apesar da sua vantagem na frente da prova, Sebastien Ogier foi o protagonista do "golpe de teatro" quando, no penúltimo troço da prova sofria um furo e caía para o segundo posto por troca com Sebastien Loeb.

A Power Stage viria a ser uma classificativa de nervos com apenas 9 segundos e meio entre os "Sebastien" e viria mesmo a ser Loeb o ultimo a rir, batendo o seu compatriota por uma magra meia décima de segundo, à qual foram ainda somando 10 segundos de penalização a Ogier por falsa partida.

Vitória histórica para a M-Sport neste regresso da lenda Loeb ao WRC, ele que regressou de 2 semanas de Rali Dakar no qual disputou mais de 8 mil duríssimos quilômetros e nem o facto de mal ter testado o Puma o impediu de um regresso categórico à disciplina máxima dos ralis.

Sebastien Ogier e Benjamin Veillas terminaram em segundo na frente de outro Ford Puma, o de Craig Breen e Paul Nagle, autores de uma prova muito inteligente na qual souberam aproveitar os azares alheios para amealharem um excelente pecúlio de pontos para a equipa britânica.

Kalle Rovanpera e Jonne Haltunen fizeram um rali em crescendo, foram apreendendo este novo Yaris Rally1 e terminaram com a vitória na Power Stage, somando o quarto posto final.

Em bom plano também, Gus Greensmith e Jonas Andersson terminaram na quinta posição, tendo o jovem piloto vencido a primeira classificativa da sua carreira no WRC, provando que o Puma Rally1 será o carro a bater nas próximas provas.

A Hyundai teve em Montecarlo um rali para esquecer com diversos problemas a afetarem todos os seus carros, obrigando às desistências de Ott Tanak e de Oliver Solberg. Thierry Neuville e Martijn Whydaeghe foram os únicos da marca coreana a terminar a prova, num discreto sexto posto final.

Andreas Mikkelsen e Torstein Ericksson venceram a WRC2 com o Skoda Fabia, Sami Pajari, navegado por Enni Malkonen levou o Ford Fiesta Rally3 ao triunfo na WRC3 e nos R-GT, foi a dupla Raphael Astier / Frederic Vauclare a subir ao degrau mais alto do pódio com o Alpine.

In the debut of a new era of rallying at world level, with the new hybrid Rally1 taking all the lead, the Montecarlo Rally again marked the start of the 2022 season of the World Rally Championship in an apothegic manner.

More or less predictably, Sebastien Ogier, now navigated by Benjamin Veillas, took the Toyota Yaris Rally1 to the command in the very first stage of the rally, the mythical Turini night, but the second day of competition saw M-Sport at its best, with a reinforcement that needs no introduction - Sebastien Loeb - taking the reins of the race. On a day when the Yaris Rally1 only managed one victory in qualifying, the official Puma was king and master, with Loeb, navigated by Isabelle Galmiche, completely dominating and finishing the stage in command.

However, and in a good old-fashioned way, in the second stage there was the counter attack of Toyota, with Ogier being the most efficient in the snow and ice sections, saving a "comfortable" advantage over Loeb, leaving for the last day in the best possible position to take the victory.

Elfyn Evans and Scott Martin, in the second official Yaris, were still on the inside of the fight, but a breakdown left the British duo out of contention, so the rally was reduced to a two-way fight on the last day of the competition.

And when we talk about the Montecarlo Rally, we can never talk about certainties. Despite his advantage at the front, Sebastien Ogier was the protagonist of the "coup de theatre" when, in the penultimate section of the race, he suffered a puncture and fell to the second place by swapping with Sebastien Loeb.

The Power Stage was a nervous qualifying, with only 9 and a half seconds between Sebastien and it was Loeb who had the last laugh, beating his compatriot by half a tenth of a second, to which Ogier also received a 10 second penalty for false start.

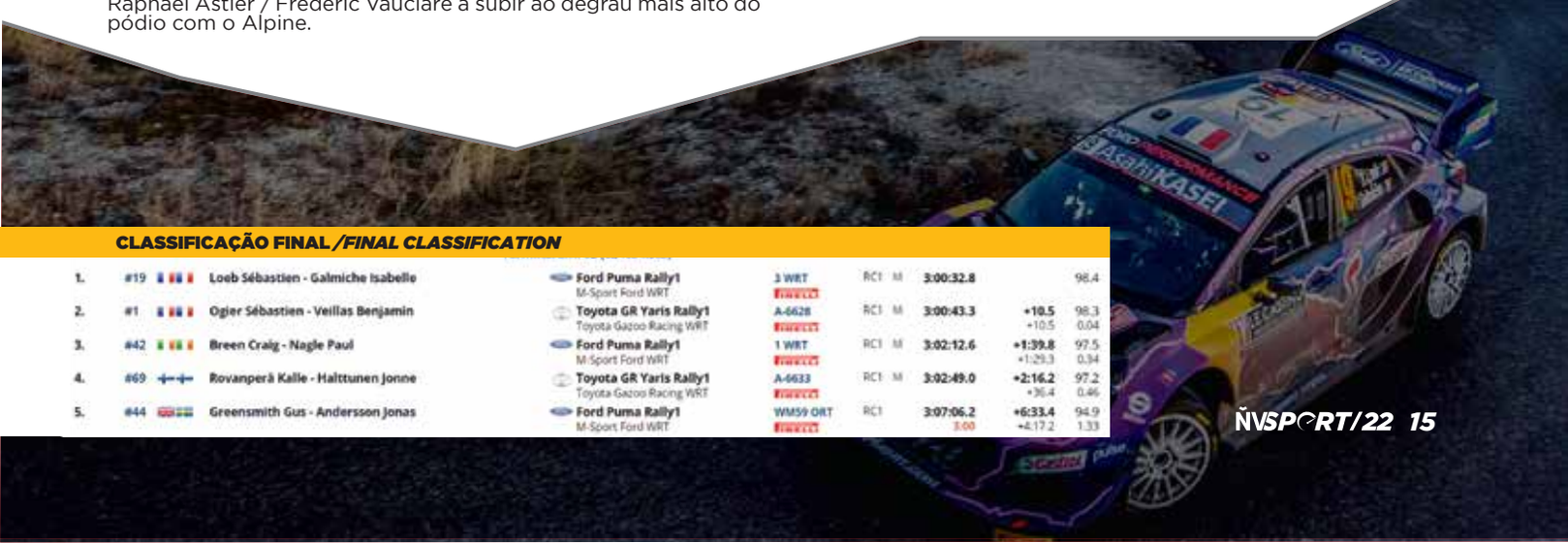
Historic victory for M-Sport in this return of the legend Loeb to the WRC, who came back from two weeks of Dakar Rally in which he fought more than 8 thousand very hard kilometres and not even the fact that he barely tested the Puma stopped him from a categorical return to the top discipline of rallying.

Sebastien Ogier and Benjamin Veillas finished second in front of another Ford Puma, that of Craig Breen and Paul Nagle, authors of a very intelligent race in which they knew how to take advantage of the misfortunes of others to collect an excellent amount of points for the British team.

Kalle Rovanpera and Jonne Haltunen made a growing rally, learning this new Yaris Rally1 and ended with the victory in the Power Stage, taking fourth place.

Also in good shape, Gus Greensmith and Jonas Andersson finished in fifth position, with the young driver winning the first WRC qualifying of his career, proving that the Puma Rally1 will be the car to beat in the next races.

Hyundai had a race to forget in Montecarlo with several problems affecting all their cars, forcing the retirements of Ott Tanak and Oliver Solberg. Thierry Neuville and Martijn Whydaeghe were the only two from the Korean brand to finish the race, in a discrete sixth place.
Andreas Mikkelsen and Torstein Ericksson won WRC2 with the Skoda Fabia, Sami Pajari, navigated by Enni Malkonen took the Ford Fiesta Rally3 to victory in WRC3 and in R-GT, it was the Raphael Astier / Frederic Vauclare duo who climbed to the top step of the podium with the Alpine.



CLASSIFICAÇÃO FINAL /*FINAL CLASSIFICATION*

1.	#19	Loeb Sébastien - Galmiche Isabelle	Ford Puma Rally1	M-Sport Ford WRT	3 WRT	RC1	M	3:00:32.8			98.4
2.	#1	Ogier Sébastien - Veillas Benjamin	Toyota GR Yaris Rally1	Toyota Gazoo Racing WRT	A-6628	RC1	M	3:00:43.3	+10.5	+10.5	98.3 0.04
3.	#42	Breen Craig - Nagle Paul	Ford Puma Rally1	M-Sport Ford WRT	1 WRT	RC1	M	3:02:12.6	+1:39.8	+1:29.3	97.5 0.34
4.	#69	Rovanperä Kalle - Halttunen Jonne	Toyota GR Yaris Rally1	Toyota Gazoo Racing WRT	A-6633	RC1	M	3:02:49.0	+2:16.2	+36.4	97.2 0.46
5.	#44	Greensmith Gus - Andersson Jonas	Ford Puma Rally1	M-Sport Ford WRT	WM59 ORT	RC1		3:07:06.2	+6:33.4	+4:17.2	94.9 1.33

RECIROSA LDA

Comércio por grosso de sucatas e desperdícios metálicos
Centro de abate de Veículos em Fim de Vida

258 813 275
sucatasrosas@gmail.com

KALLE ROVANPERA VENCE NA SUÉCIA E LIDERA MUNDIAL

KALLE ROVANPERA WINS IN SWEDEN AND LEADS THE WORLD

Kalle Rovanpera e Jonne Haltunen levaram o Toyota Yaris Rally1 ao triunfo no Rali da Suécia, segunda prova do Campeonato de 2022, nesta que foi a terceira vitória absoluta na carreira da dupla finlandesa. 21 anos depois do triunfo de Harri Rovanpera naquele país nórdico, agora foi a vez do seu filho prodígio Kalle inscrever o nome no quadro de honra da prova e liderando agora o campeonato.

Thierry Neuville e Martijn Wydaeghe terminaram em segundo lugar com 22 segundos de diferença para os vencedores, neste que foi o primeiro pódio da Hyundai, depois da prova "apagada" na abertura do campeonato em Monte Carlo.

Regressados ao escalão máximo dos ralis com as cores da Toyota, Esapekka Lappi e Jarn Ferm encerraram as contas do pódio enquanto Takamoto Katsuta e Aaron Jonhston terminaram na posição seguinte completando um excelente pecúlio para a Toyota na Suécia.

Pelas cores da M-Sport, Gus Greensmith e Jonas Andrersson foram os quintos classificados numa prova complicada para o construtor britânico, já que todos os seus Puma Rally1 sofreram alguns problemas de motor que condicionaram os resultados finais.

Oliver Solberg e Elliot Edmondson, aos comandos do segundo melhor Hyundai, terminaram no sexto posto final.

A WRC 2 viu uma interessante luta pela vitória entre Ole.Christian Veiby e Andreas Mikkelsen, com a vantagem a pender para este último que assim bisa no campeonato pelas cores da Skoda (Toksport WRT). Já na WRC 3, o triunfo foi para as mãos do jovem Jon Armstrong e do seu navegador Brian Hoy. Pela negativa, o destaque vai para Elfyn Evans e Scott Martin, que estiveram envolvidos na luta pela vitória até ao ultimo dia quando um erro os atirou para fora de estrada obrigando ao abandono.

Também sem sorte continuou a dupla Ott Tanak / Martin Jarveoja. Começaram o rali na liderança até o sistema hibrido do seu Hyundai acionar as luzes vermelhas de alarme colocando um ponto final no bom desempenho da dupla. Regressados em "Super Rally", Tanak e Jarveoja ainda conseguiram vencer a Power Stage mas o resultado final fica muito aquém das suas expectativas, dando continuidade a uma incrível série de azares que vem perseguindo a dupla desde há muito tempo.

Kalle Rovanpera and Jonne Haltunen drove the Toyota Yaris Rally1 to victory in the Swedish Rally, the second race of the 2022 Championship, in what was the third outright victory in the Finnish duo's career. 21 years after Harri Rovanpera's triumph in the Nordic country, it was now the turn of his prodigy son Kalle to inscribe his name on the honour roll of the race and now lead the championship.

Thierry Neuville and Martijn Wydaeghe finished second, 22 seconds behind the winners, in what was the first podium for Hyundai, after the lacklustre opening race in Monte Carlo.

Returning to the top rally stage in Toyota colours, Esapekka Lappi and Jarn Ferm rounded off the podium, while Takamoto Katsuta and Aaron Jonhston finished in the next position to complete an excellent result for Toyota in Sweden.

For M-Sport, Gus Greensmith and Jonas Andrersson were fifth in a complicated race for the British manufacturer, as all their Puma Rally1 cars suffered some engine problems that affected the final results.

Oliver Solberg and Elliot Edmondson, driving the second best Hyundai, finished in sixth place.

WRC 2 saw an interesting fight for the victory between Ole.Christian Veiby and Andreas Mikkelsen, with the advantage going to the latter, who thus doubles up the championship in Skoda colours (Toksport WRT). In WRC 3, the triumph went to the young Jon Armstrong and his navigator Brian Hoy.

On the negative side, the highlight went to Elfyn Evans and Scott Martin, who were involved in the fight for victory until the last day when a mistake threw them off the road, forcing them to retire.

Also out of luck continued the Ott Tanak/Martin Jarveoja duo. They started the rally in the lead until their Hyundai's hybrid system went into red alarm, putting an end to the duo's good performance. Back in "Super Rally", Tanak and Jarveoja still managed to win the Power Stage but the final result falls far short of their expectations, continuing an incredible run of bad luck that has dogged the duo for a long time.

CLASSIFICAÇÃO FINAL /*FINAL CLASSIFICATION*

1.	#69	Rovanperä Kalle - Halttunen Jonne	Toyota GR Yaris Rally1 Toyota Gazoo Racing WRT	A-6633	RC1	M	2:10:44.9		121.5
2.	#11	Neuville Thierry - Wydaeghe Martijn	Hyundai i20 N Rally1 Hyundai Shell Mobis WRT	ALZ WR 903	RC1	M	2:11:06.9	+22.0 +22.0	121.2 0.08
3.	#4	Lappi Esapekka - Ferm Janne	Toyota GR Yaris Rally1 Toyota Gazoo Racing WRT	A-6628	RC1	M	2:11:15.5	+30.6 +8.6	121.0 0.12
4.	#18	Katsuta Takamoto - Johnston Aaron	Toyota GR Yaris Rally1 Toyota Gazoo Racing WRT NG	A-6629	RC1	M	2:13:04.3	+2:19.4 +1:48.8	119.4 0.53
5.	#44	Greensmith Gus - Andersson Jonas	Ford Puma Rally1 M-Sport Ford WRT	3 WRT	RC1	M	2:14:05.3	+3:20.4 +1:01.0	118.5 0.76

TRAN
QUILI
DADE

5T

Junte os seus seguros na Tranquilidade.

Ao 2º seguro já está a ganhar.

Fale com o seu agente ou vá a tranquilidade.pt

Para mais informações sobre a atribuição de descontos e vouchers por favor consulte tranquilidade.pt. Não dispense a consulta de informação pré-contratual e contratual legalmente exigida. Tranquilidade é uma marca da Generali Seguros S.A. registada na ASF com o nº 1197.

grupo GENERALI

VITÓRIA E LIDERANÇA DO CAMPEONATO PARA ROVANPERA

VICTORY AND CHAMPIONSHIP LEAD FOR ROVANPERA

Kalle Rovanpera e Jonne Haltunen foram os grandes dominadores do Rali da Croácia, terceira prova do WRC 2022. A dupla da Toyota instalou-se no comando logo na primeira classificativa e foi paulatinamente ganhando vantagem a todos os adversários, conseguindo uma diferença de mais de 1 minuto e 20 para o segundo classificado até meio da manhã do segundo dia, quando um furo diluiu toda essa confortável vantagem. Ainda assim, a dupla finlandesa soube segurar a vantagem até ao último dia, mas a história do rali ainda não tinha terminado.

Faltavam apenas duas classificativas para o final do rali quando a chuva apareceu em força e permitiu a Ott Tanak e Martin Jarveoja assumirem a liderança da prova com somente 1,4 segundos de avanço sobre os homens da Toyota, deixando todas as decisões para a Power Stage. Mas aqui, Rovanpera entrou determinado a "vender cara a derrota" e fruto de uma condução épica, recuperou o primeiro lugar somando à vitória na Power Stage, o triunfo no rali com 4,3 segundos de vantagem sobre Tanak.

A Hyundai teve mais um rali bastante complicado com Oliver Solberg a desistir depois do seu I20 Rally1 ser consumido pelas chamas. Por seu lado Thierry Neuville teve problemas de alternador e ainda foi penalizado por exceder os limites de velocidade numa ligação. Contudo, Neuville e o seu navegador Martijn Whydaeghe ainda conseguiram recuperar até ao terceiro lugar final, o que acaba por ser, juntamente com o resultado de Tanak, uma boa recompensa de pontos para o construtor coreano. Craig Breen e Paul Nagle foram os melhores da M-Sport com o 4º posto final, embora sem nunca terem estado em condições de lutar pela vitória (algo que já se previa no seio do construtor britânico, à falta de um piloto "de ponta").

Elfyn Evans / Scott Martin e Takamoto Katsuta / Aaron Johnston levaram os seus Toyota Yaris ao 5º e 6º posto final, respetivamente. Na WRC 2 Yohan Rossel e Valentin Sarreaud foram "reis e senhores" ao levarem o Citroen C3 Rally2 ao 7º posto absoluto. Lauri Joona e Mikael Korhonen conquistaram a vitória na WRC3 Junior.

O Campeonato do Mundo de Ralis é liderado por Kalle Rovanpera, que soma agora 76 pontos, mais 29 que o segundo classificado Thierry Neuville.
Nos construtores, a Toyota comanda destacada com 126 pontos, contra os 84 que soma a Hyundai.

Kalle Rovanpera and Jonne Haltunen dominated the Croatian Rally, the third race of the WRC 2022. The Toyota duo took the lead from the very first qualifying and gradually gained an advantage over all their rivals, managing a difference of more than 1.20 minutes to the second place until mid-morning of the second day, when a puncture diluted all that comfortable advantage. Even so, the Finnish duo managed to hold on to their advantage until the last day, but the story of the rally wasn't over yet.

With only two qualifying sessions to go, the rain appeared in force and allowed Ott Tanak and Martin Jarveoja to take the lead of the race with only 1.4 seconds ahead of the Toyota men, leaving all decisions to the Power Stage. But here, Rovanpera came in determined to "sell his defeat" and, thanks to an epic drive, recovered the first place, adding to his victory in the Power Stage, the triumph in the rally with 4.3 seconds ahead of Tanak.

Hyundai had another complicated rally with Oliver Solberg dropping out after his I20 Rally1 was consumed by flames. Thierry Neuville had alternator problems and was also penalised for exceeding the speed limit on one link. However, Neuville and his navigator Martijn Whydaeghe still managed to recover to third place, which, along with Tanak's result, is a good points reward for the Korean manufacturer.

Craig Breen and Paul Nagle were the best from M-Sport with the 4th final position, although they were never in a position to fight for the victory (something that was already expected within the British manufacturer, due to the lack of a "top" driver).
Elfyn Evans / Scott Martin and Takamoto Katsuta / Aaron Johnston took their Toyota Yaris to the 5th and 6th final places, respectively.

In WRC 2 Yohan Rossel and Valentin Sarreaud were "kings and lords" taking their Citroen C3 Rally2 to 7th place overall. Lauri Joona and Mikael Korhonen took the victory in WRC3 Junior.
The World Rally Championship is led by Kalle Rovanpera, who now has 76 points, 29 more than second-placed Thierry Neuville. In the constructors' category, Toyota leads the standings with 126 points, as opposed to Hyundai's 84.

CLASSIFICAÇÃO FINAL /*FINAL CLASSIFICATION*

1.	#69	Rovanperà Kalle - Halttunen Jonne	Toyota GR Yaris Rally1 Toyota Gazoo Racing WRT	A-6633	RC1	M	2:48:21.5			98.4
2.	#8	Tänak Ott - Järveoja Martin	Hyundai i20 N Rally1 Hyundai Shell Mobis WRT	ALZ WR 904	RC1	M	2:48:25.8	+4.3 +4.3		98.3 0.02
3.	#11	Neuville Thierry - Wydaeghe Martijn	Hyundai i20 N Rally1 Hyundai Shell Mobis WRT	ALZ WR 903	RC1	M	2:50:42.5 2:00	+2:21.0 +2:16.7		97.0 0.51
4.	#42	Breen Craig - Nagle Paul	Ford Puma Rally1 M-Sport Ford WRT	OM59 ORT	RC1	M	2:51:28.8	+3:07.3 +46.3		96.6 0.68
5.	#33	Evans Elfyn - Martin Scott	Toyota GR Yaris Rally1 Toyota Gazoo Racing WRT	A-6631	RC1	M	2:52:07.5	+3:46.0 +38.7		96.2 0.82

GON'GET®

INSPIRING TRAVELS

Rua Luís de Freitas Branco nº26 B,
1600-490 Lisboa Portugal

T: +351 211 642 944 | E: geral@gonget.pt

www.gonget.pt

RNAVT 9412

CLASSIFICAÇÃO PILOTOS/EQUIPAS

RESULTS PILOTS/TEAMS

POS.	PILOTO												TOTAL
1	K. ROVANPERÄ	12 + 5 (4.)	25 + 4 (1.)	25 + 5 (1.)									76
2	T. NEUVILLE	8 + 3 (6.)	18 + 3 (2.)	15 (3.)									47
3	C. BREEN	15 (3.)	0 + 1 (36.)	12 + 2 (4.)									30
4	S. LOEB	25 + 2 (1.)	- (-.)	- (-.)									27
5	O. TÄNAK	- (R.)	0 + 5 (20.)	18 + 4 (2.)									27
6	T. KATSUTA	4 (8.)	12 + 2 (4.)	8 (6.)									26
7	G. GREENSMITH	10 (5.)	10 (5.)	0 (15.)									20
8	S. OGIER	18 + 1 (2.)	- (-.)	- (-.)									19
9	E. EVANS	0 + 4 (21.)	- (R.)	10 + 3 (5.)									17
10	E. LAPPI	- (-.)	15 (3.)	0 (49.)									15
11	A. MIKKELSEN	6 (7.)	6 (7.)	- (-.)									12
12	O. SOLBERG	- (R.)	8 (6.)	- (R.)									8
13	Y. ROSSEL	- (-.)	- (-.)	6 (7.)									6
14	O. VEIBY	- (-.)	4 (8.)	- (-.)									4
15	K. KAJETANOWICZ	- (-.)	- (-.)	4 (8.)									4
16	E. LINDHOLM	- (-.)	- (-.)	2 + 1 (9.)									3
17	E. CAIS	2 (9.)	- (-.)	- (-.)									2
18	J. HUTTUNEN	- (-.)	2 (9.)	- (-.)									2
19	N. GRYAZIN	1 (10.)	- (-.)	1 (10.)									2
20	E. KAUR	- (-.)	1 (10.)	- (-.)									1
21	A. FOURMAUX	- (R.)	- (R.)	- (R.)									0
22	L. BERTELLI	- (-.)	- (D.)	- (-.)									0
23	P. LOUBET	- (-.)	- (-.)	0 (47.)									0

POS.	EQUIPAS												TOTAL	
1	TOYOTA GAZOO RACING WRT	39 (2 + 4.)	44 (1 + 3.)	43 (1 + 5.)										126
2	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY	13 (5.)	34 (2 + 6.)	37 (2 + 3.)										84
3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	42 (1 + 3.)	17 (5 + 8.)	21 (4 + 7.)										80
4	TOYOTA GAZOO RACING WRT NG	8 (6.)	14 (4.)	8 (6.)										30

Augusto Portela

www.augustoportela.pt

Estrada da Igreja 26 | 4925-416 Lanheses | Viana do Castelo
Email: augustoportela@sapo.pt | Telm.: 96 562 55 63

RALLY E NAS ZONAS VERDES

FIA ACTION FOR ENVIRONMENT | FIA Sustainability Accreditation

apa agência portuguesa do ambiente

PALMARÉS

AWARDS

EDIÇÃO	ANO	EQUIPA	CARRO
54	2021	ELFYN EVANS - SCOTT MARTIN	TOYOTA YARIS WRC
53	2019	OTT TÄNAK – MARTIN JÄRVEOJA	TOYOTA YARIS WRC
52	2018	THIERRY NEUVILLE - NICOLAS GILSOUL	HYUNDAI SHELL MOBIS WRT
51	2017	SÉBASTIEN OGIER – JULIEN INGRASSIA	FORD FIESTA WRC '17
50	2016	KRIS MEEKE – PAUL NAGLE	CITROËN DS3 WRC
49	2015	JARI-MATTI LATVALA – MIKKA ANTTILLA	VOLKSWAGEN POLO R WRC
48	2014	SÉBASTIEN OGIER – JULIEN INGRASSIA	VOLKSWAGEN POLO R WRC
47	2013	SÉBASTIEN OGIER – JULIEN INGRASSIA	VOLKSWAGEN POLO R WRC
46	2012	MADS ØSTBERG – JONAS ANDERSSON	FORD FIESTA RS WRC
45	2011	SÉBASTIEN OGIER – JULIEN INGRASSIA	CITROËN DS3 WRC
44	2010	SÉBASTIEN OGIER – JULIEN INGRASSIA	CITROËN C4 WRC
43	2009	SÉBASTIEN LOEB – DANIEL ELENA	CITROËN C4 WRC
42	2008	LUCA ROSSETI – MATTEO CHIARCOSSI	PEUGEOT 207 S2000
41	2007	SÉBASTIEN LOEB – DANIEL ELENA	CITROËN C4 WRC
40	2006	ARMINDO ARAÚJO – MIGUEL RAMALHO	MITSUBISHI LANCER EVO IV
39	2005	DANIEL CARLSSON – MATTIAS ANDERSON	SUBARU IMPREZA WRC
38	2004	ARMINDO ARAÚJO – MIGUEL RAMALHO	CITROËN SAXO KIT CAR
37	2003	ARMINDO ARAÚJO – MIGUEL RAMALHO	CITROËN SAXO KIT CAR
36	2002	DIDIER AURIOL – THIERRY BARJOU	TOYOTA COROLLA WRC
35	2001	TOMMI MAKINEN – RISTO MANNISENMAKI	MITSUBISHI LANCER EVO IV
34	2000	RICHARD BURNS – ROBERT REID	SUBARU IMPREZA WRC
33	1999	COLIN MCRAE – NICKY GRIST	FORD FOCUS WRC
32	1998	COLIN MCRAE – NICKY GRIST	SUBARU IMPREZA 555
31	1997	TOMMI MAKINEN – SEPPO HARJANNE	MITSUBISHI LANCER EVO IV
30	1996	RUI MADEIRA – NUNO R. SILVA	TOYOTA CELICA GT FOUR
29	1995	CARLOS SAINZ – LUIS MOYA	SUBARU IMPREZA 555
28	1994	JUHA KANKKUNEN – NICKY GRIST	TOYOTA CELICA GT FOUR
27	1993	FRANÇOIS DELECOUR – DANIEL GRATALOUP	FORD ESCORT COSWORTH
26	1992	JUHA KANKKUNEN – JUHA PIIRONEN	LANCIA DELTA INTEGRALE
25	1991	CARLOS SAINZ – LUIS MOYA	TOYOTA CELICA GT FOUR
24	1990	MASSIMO BIASION – TIZIANO SIVIERO	LANCIA DELTA INTEGRALE
23	1989	MASSIMO BIASION – TIZIANO SIVIERO	LANCIA DELTA INTEGRALE
22	1988	MASSIMO BIASION – CARLO CASSINA	LANCIA DELTA INTEGRALE
21	1987	MARKKU ALEN – ILKKA KIVIMAKI	LANCIA DELTA 4WD
20	1986	JOAQUIM MOUTINHO – EDGAR FORTES	RENAULT 5 TURBO
19	1985	TIMO SALONEN – SEPPO HARJANNE	PEUGEOT 205 T16
18	1984	HANNU MIKKOLA – ARNE HERTZ	AUDI QUATTRO S2
17	1983	HANNU MIKKOLA – ARNE HERTZ	AUDI QUATTRO S2
16	1982	MICHÈLE MOUTON – FABRIZIA PONS	AUDI QUATTRO S1
15	1981	MARKKU ALEN – ILKKA KIVIMAKI	FIAT 131 ABARTH
14	1980	WALTER ROHRL – CHRISTIAN GEISTDORFER	FIAT 131 ABARTH
13	1979	HANNU MIKKOLA – ARNE HERTZ	FORD ESCORT RS 1800
12	1978	MARKKU ALEN – ILKKA KIVIMAKI	FIAT 131 ABARTH
11	1977	MARKKU ALEN – ILKKA KIVIMAKI	FIAT 131 ABARTH
10	1976	SANDRO MUNARI – SILVIO MAIGA	LANCIA STRATOS HF
9	1975	MARKKU ALEN – ILKKA KIVIMAKI	FIAT 124 ABARTH
8	1974	RAFAELLE PINTO – ARNALDO BERNACCHINI	FIAT 124 ABARTH
7	1973	JEAN-LUC THÉRIER – JACQUES JAUBERT	ALPINE RENAULT 1800
6	1972	ACHIM WARMBOLD – JOHN DAVENPORT	BMW 2002 TI
5	1971	JEAN-PIERRE NICOLAS – JEAN TODT	ALPINE RENAULT 1600
4	1970	SIMO LAMPINEN – JOHN DAVENPORT	LANCIA FULVIA HF
3	1969	FRANCISCO ROMÃOZINHO – "JOCAMES"	CITROËN DS PROTO
2	1968	TONY FALL – RON CRELLIN	LANCIA FULVIA HF
1	1967	CARPINTEIRO ALBINO – SILVA PEREIRA	RENAULT 8 GORDINI

ESQUEMA RADICAL
CONFECÇÕES

VIANA 2023 DO CASTELO

CIDADE EUROPEIA DO DESPORTO

European City of Sport

www.ced2023viana-castelo.pt

CÂMARA MUNICIPAL VIANA DO CASTELO

aces europe

aces portugal

ELFYN EVANS VENCE PELA PRIMEIRA VEZ EM PORTUGAL

ELFYN EVANS WINS FOR THE FIRST TIME IN PORTUGAL

Elfyn Evans e Scott Martin foram os grandes vencedores do Vodafone Rali de Portugal 2021. A dupla da Toyota gastou 3 horas, 38 minutos e 26,2 segundos para cumprir as 2ª provas especiais de classificação propostas pelo ACP Motorsport, e que levaram a caravana do WRC a percorrer as paisagens da região centro e norte do país.

Dani Sordo foi quem melhor começou o rali garantindo o comando na secção matinal do primeiro dia, seguido de Thierry Neuville e Ott Tanak. As triplas do construtor coreano pareciam ter acertado com os ares das serras da Lousã, Góis e Arganil e, embora sem nunca se distanciarem demasiado dos adversários, este parecia um resultado perfeito para a formação de Andrea Adamo.

Mas o golpe de teatro viria a ter o seu epicentro em Mortágua: Thierry Neuville capota e Dani Sordo sofre uma saída de estrada, deixando Tanak na frente.

Se para Sordo o mal foi minimizado com uma pequena queda para o terceiro posto, já o piloto belga perdeu imenso tempo vindo a desistir já na ligação para Lousada. Neuville viria a regressar em Super Rally.

Com estas incidências na passagem única por Mortágua, Elfyn Evans colocou o seu Toyota no segundo posto a 6 segundos de Tanak com Dani Sordo a ocupar o degrau mais baixo do pódio a 3 segundos do piloto britânico, encerrando o Top 3 da primeira etapa.

No segundo dia, o piloto da Estónia entrou ao ataque vencendo as 3 classificativas matinais, dilatando a sua vantagem sobre Elfyn Evans e quando tudo parecia encaminhado para a Hyundai e Ott Tanak terminarem esta segunda etapa na liderança do Rali de Portugal, um rude golpe nas aspirações da equipa coreana deitou por terra a excelente prestação que Tanak vinha a construir. O piloto da Hyundai deu um toque com a traseira direita do seu i20 WRC em Amarante 2, danificando irremediavelmente a suspensão. Estava consumado o abandono do piloto, passando o britânico da Toyota a ser o primeiro classificado do rali, seguido de Dani Sordo e Sebastien Ogier.

A ultima etapa do Vodafone Rali de Portugal 2021 não trouxe grande história à classificação final.

Com o melhor tempo em 4 das 6 classificativas disputadas nesta derradeira etapa, Elfyn Evans e Scott Martin confirmaram uma saborosa vitória para a Toyota, a primeira da dupla britânica em solo nacional.

Dani Sordo e Borja Rozada levaram o seu Hyundai ao segundo lugar final, num dia em que não estiveram em posição de abater os pouco mais de 10 segundos de atraso, vindo a terminar o rali com uma diferença de 28,3 segundos para os vencedores.

Particularmente "apagados" na prova portuguesa, Sebastien Ogier e Julien Ingrassia minimizaram os estragos ao segurar o degrau mais baixo do pódio, resultado que permite à dupla campeã em título manter a liderança do WRC, agora com somente 2 pontos de vantagem para os seus colegas de equipa, vencedores do rali.

Takamoto Katsuta e Daniel Barrit confirmaram também um 4º posto final que evidencia uma enorme evolução que a dupla da Toyota tem vindo a conquistar nestas ultimas provas.

Nas posições seguintes, as duplas da M-Sport mostraram finalmente o Ford Fiesta oficial no mapa dos "bons cronos". Gus Greensmith e Chris Patterson terminaram na 5ª posição enquanto os seus colegas de equipa Adrien Fourmaux e Renault Jamoul encerraram o Top 6.

Elfyn Evans and Scott Martin were the big winners of the Vodafone Rally of Portugal 2021. The Toyota duo spent 3 hours, 38 minutes and 26.2 seconds to complete the two special classification events proposed by ACP Motorsport, which took the WRC caravan through the landscapes of the central and northern regions of the country.

Dani Sordo was the one who started the rally best, taking the lead in the morning section of the first day, followed by Thierry Neuville and Ott Tanak. The triples from the Korean manufacturer seemed to have settled in the air of the Lousã, Góis and Arganil mountains and, although never too far behind their opponents, this seemed like a perfect result for Andrea Adamo's team.

But the coup de theatre had its epicentre in Mortágua: Thierry Neuville flipped over and Dani Sordo had a spin-off, leaving Tanak in the front.

If for Sordo the harm was minimized with a small drop to the third place, the Belgian driver lost a lot of time and had to give up in Lousada. Neuville would come back in Super Rally.

With these incidences in Mortágua, Elfyn Evans put his Toyota in the second place, 6 seconds behind Tanak, with Dani Sordo occupying the lowest step of the podium, 3 seconds behind the British driver, completing the top 3 of the first stage.

On the second day, the Estonian driver went on the attack, winning the three morning classifications, increasing his advantage over Elfyn Evans, and when everything seemed to be on track for Hyundai and Ott Tanak to finish this second stage leading the Portuguese Rally, a big blow to the Korean team's aspirations ruined the excellent performance that Tanak had been building. The Hyundai driver touched the right rear of his i20 WRC at Amarante 2, damaging the suspension. The driver abandoned the car, and the British driver from Toyota took the first place of the rally, followed by Dani Sordo and Sebastien Ogier.

The last stage of the Vodafone Rally of Portugal 2021 didn't bring much to the final classification.

With the best time in four of the six qualifying stages, Elfyn Evans and Scott Martin confirmed a tasty victory for Toyota, the first for the British duo on national soil.

Dani Sordo and Borja Rozada took their Hyundai to the second place, in a day when they were not in a position to close the 10 seconds gap, ending the rally with a 28,3 seconds gap to the winners.

Particularly "lacklustre" in the Portuguese rally, Sebastien Ogier and Julien Ingrassia minimised the damage by holding the lowest step of the podium, a result that allows the defending champion duo to keep the WRC leadership, now with only 2 points ahead of their team mates, winners of the rally.

Takamoto Katsuta and Daniel Barrit also confirmed a 4th place, which shows a huge evolution that the Toyota duo has been achieving in the last few races.
In the following positions, the M-Sport duo showed finally the official Ford Fiesta in the map of the "good chronos". Gus Greensmith and Chris Patterson finished in 5th position, while their team mates Adrien Fourmaux and Renault Jamoul completed the top six.

FLEXY

20 anos
Serralharia
Nova Era
Monção
Alumínio | PVC
(00351) 251 531 909
serralharia.novaera@gmail.com
facebook.com/novaera.serralharia
PME líder '19
PME excelência '19

DUPLA GARANTIA

Para Comprar ou Vender em Viana do Castelo

Find your new home with us.

António Freitas
968 038 122
ajfreitas@remax.pt | remax.pt/ajfreitas

Paulo Maciel
965 889 474
paulomgomes@remax.pt | remax.pt/paulomgomes

RE/MAX | PRO
O SONHO COMEÇA AQUI

RE/MAX GOLDEN · ESTRELA · PRESIDENTE · EXECUTIVE

Rua Júlio Dinis, 849 | 4050-327 Porto, Portugal

TÁXI VIANENSE
www.taxivianense.com | taxi@taxivianense.com

Central
(+351) 258 826 641
(+351) 969 000 778
(+351) 967 051 545

A sua mobilidade é a nossa missão.

VAMOS CONTIGO A TODO LADO.
#TRIAUTODESPORTO

PATROCINADOR OFICIAL

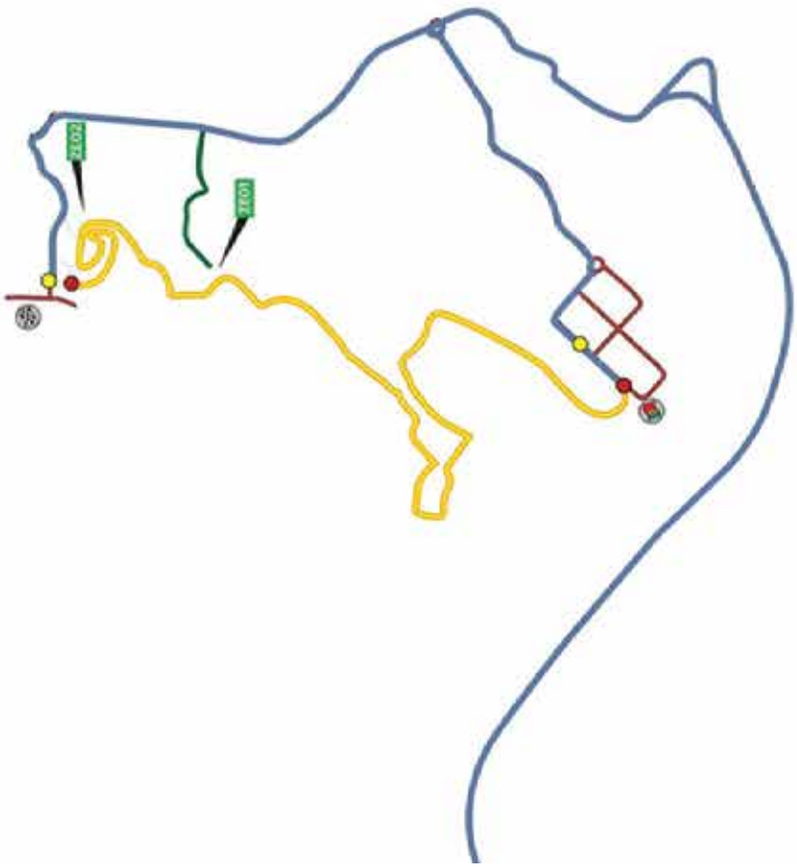
Notícias de Viana Sport

VOLVO triauto

Avenida Nássica, nº175
4485-574 Modivas - **Vila do Conde**

Zona Industrial de Neiva, 1ª Fase
4935-231 Neiva - **Viana do Castelo**

triauto.com.pt
automoveis@triauto.com.pt



rally de Portugal 2022

vodafone

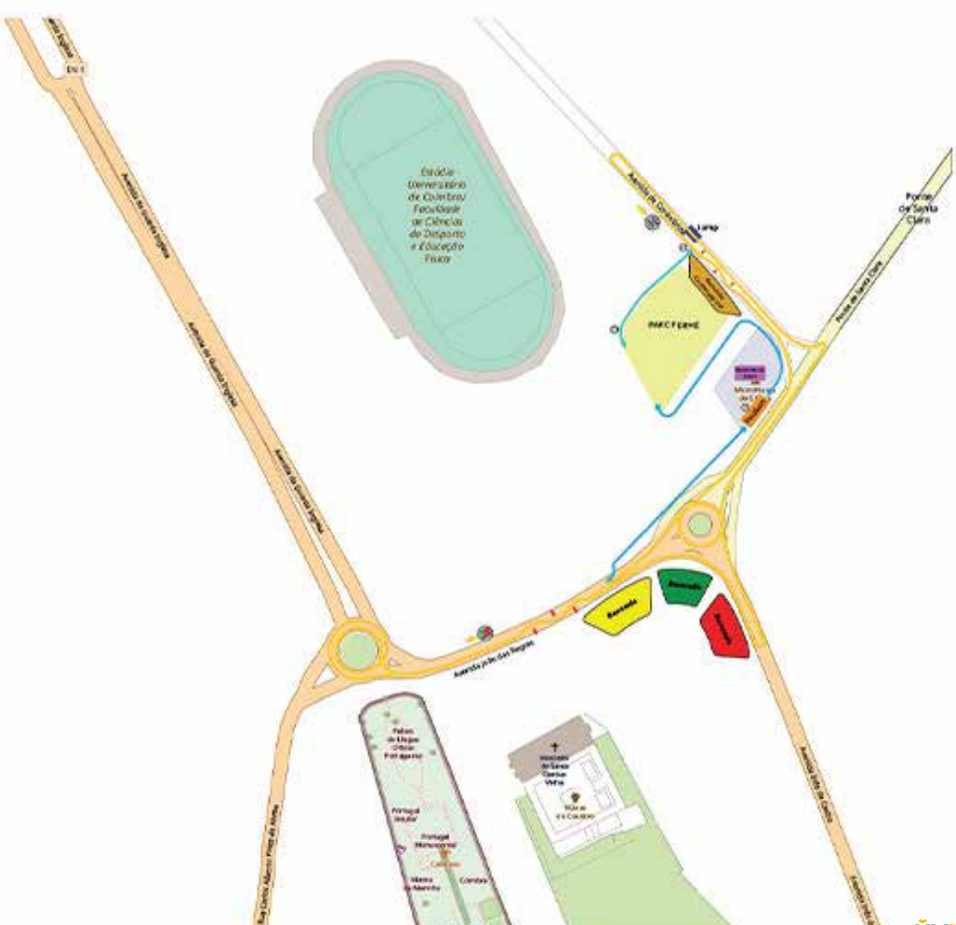
AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

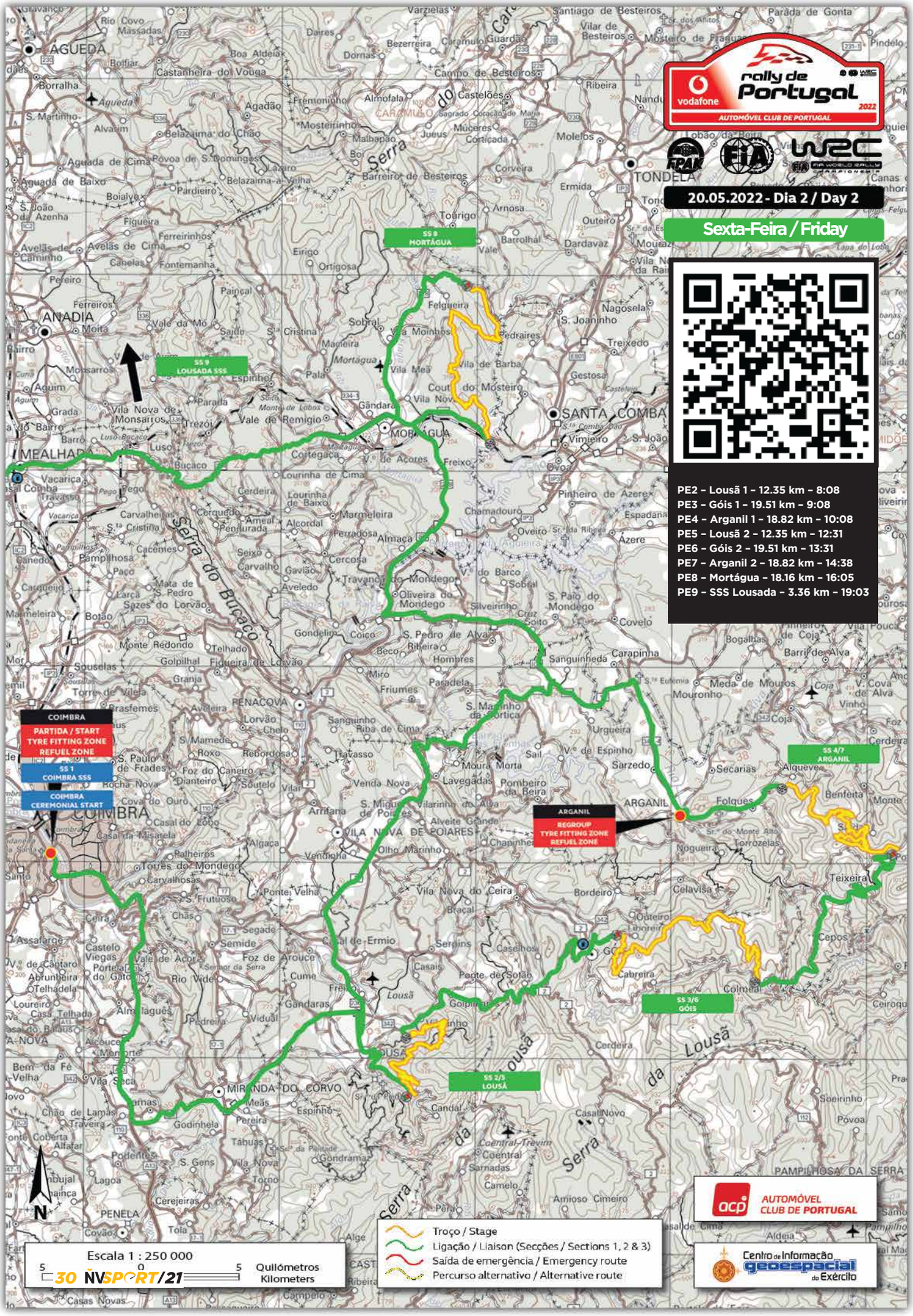
PAREDES SHAKEDOWN

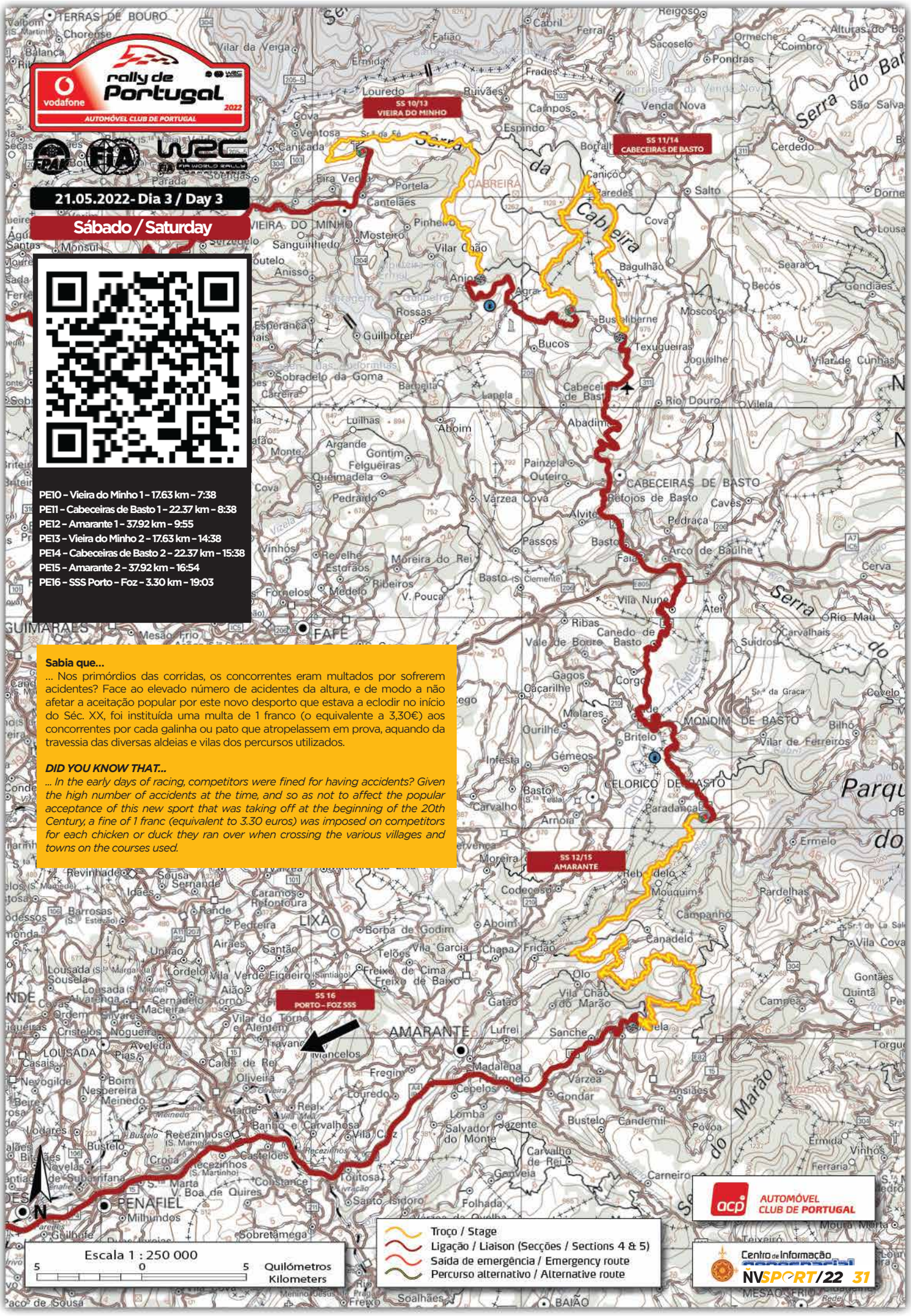
19.05.2022 - Dia 1 / Day 1

Quinta-Feira / Thursday

	Shakedown	4.62 km	09:01
SS1	SSS Coimbra	2.82 km	19:03




rally de Portugal
vodafone
2022
AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL
20.05.2022 - Dia 2 / Day 2
Sexta-Feira / Friday
PE2 – Lousã 1 – 12.35 km – 8:08
PE3 – Góis 1 – 19.51 km – 9:08
PE4 – Arganil 1 – 18.82 km – 10:08
PE5 – Lousã 2 – 12.35 km – 12:31
PE6 – Góis 2 – 19.51 km – 13:31
PE7 – Arganil 2 – 18.82 km – 14:38
PE8 – Mortágua – 18.16 km – 16:05
PE9 – SSS Lousada – 3.36 km – 19:03
SS 8 MORTÁGUA
SS 9 LOUSADA SSS
COIMBRA
PARTIDA / START
TYRE FITTING ZONE
REFUEL ZONE
SS 1 COIMBRA SSS
COIMBRA CEREMONIAL START
ARGANIL
REGROUP
TYRE FITTING ZONE
REFUEL ZONE
SS 4/7 ARGANIL
SS 3/6 GÓIS
SS 2/5 LOUSÃ
Troço / Stage
Ligação / Liaison (Secções / Sections 1, 2 & 3)
Saída de emergência / Emergency route
Percurso alternativo / Alternative route
Escala 1 : 250 000
5 0 5 Quilómetros
Kilometers
AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL
Centro de Informação geoespacial do Exército


rally de Portugal
vodafone
2022
AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL
21.05.2022- Dia 3 / Day 3
Sábado / Saturday
PE10 – Vieira do Minho 1 – 17.63 km – 7:38
PE11 – Cabeceiras de Basto 1 – 22.37 km – 8:38
PE12 – Amarante 1 – 37.92 km – 9:55
PE13 – Vieira do Minho 2 – 17.63 km – 14:38
PE14 – Cabeceiras de Basto 2 – 22.37 km – 15:38
PE15 – Amarante 2 – 37.92 km – 16:54
PE16 – SSS Porto – Foz – 3.30 km – 19:03
SS 10/13 VIEIRA DO MINHO
SS 11/14 CABECEIRAS DE BASTO
SS 12/15 AMARANTE
SS 16 PORTO – FOZ SSS
Sabia que...
... Nos primórdios das corridas, os concorrentes eram multados por sofrerem acidentes? Face ao elevado número de acidentes da altura, e de modo a não afetar a aceitação popular por este novo desporto que estava a eclodir no início do Séc. XX, foi instituída uma multa de 1 franco (o equivalente a 3,30€) aos concorrentes por cada galinha ou pato que atropelassem em prova, aquando da travessia das diversas aldeias e vilas dos percursos utilizados.
DID YOU KNOW THAT...
... In the early days of racing, competitors were fined for having accidents? Given the high number of accidents at the time, and so as not to affect the popular acceptance of this new sport that was taking off at the beginning of the 20th Century, a fine of 1 franc (equivalent to 3.30 euros) was imposed on competitors for each chicken or duck they ran over when crossing the various villages and towns on the courses used.
Escala 1 : 250 000
5 0 5 Quilómetros Kilometers
Troço / Stage
Ligação / Liaison (Secções / Sections 4 & 5)
Saída de emergência / Emergency route
Percurso alternativo / Alternative route
acp AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL
Centro de Informação
NVSPORT/22 31

Sabia que...

... O Circuito do Estoril tem também uma importante contribuição na história do Rali de Portugal?
Nas décadas de 70 e 80, o Circuito do Estoril acolhia uma prova complementar de Slalom já após a conclusão do rali. Este Slalom não contava para a classificação e era apenas uma atração para os espectadores que, aos milhares enchiam as bancadas e assistiam em segurança à perícia dos pilotos e à espetacularidade das máquinas.

DID YOU KNOW THAT...

... The Estoril Circuit also has an important contribution in the history of the Rally of Portugal?
In the 70's and 80's, the Estoril Circuit hosted a complementary Slalom race after the end of the rally. This Slalom didn't count for the classification and was just an attraction for the spectators that, by the thousands, filled the stands and watched in safety the skill of the drivers and the spectacular machinery.

rally de Portugal 2022
vodafone
AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

22.05.2022 - Dia 4 / Day 4

Domingo / Sunday

PE17 – Felgueiras 1 – 9.18 km – 7:08
PE18 – Montim 1 – 8.75 km – 7:57
PE19 – Fafe 1 – 11.18 km – 8:38
PE20 – Felgueiras 2 – 9.18 km – 10:08
PE21 – Montim 2 – 8.75 km – 10:57
PE22 – Fafe 2 [Power Stage] – 11.18 km – 12:18

LISTA DE INSCRITOS

ENTRY LIST

Count	No.	Competitor	Driver Co-Driver	Nat	Car	Class Group	Priority Eligibility
1	69	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Kalle ROVANPERÄ Jonne HALTTUNEN	FIN FIN	TOYOTA GR Yaris Rally1	RC1 Rally1	P1 M
2	11	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Thierry NEUVILLE Martijn WYDAEGHE	BEL BEL	HYUNDAI i20 N Rally 1	RC1 Rally1	P1 M
3	42	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Craig BREEN Paul NAGLE	IRL IRL	FORD Puma Rally1	RC1 Rally1	P1 M
4	19	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Sébastien LOEB Daniel ELENA	FRA FRA	FORD Puma Rally1	RC1 Rally1	P1 M
5	8	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Ott TANAK Martin JÄRVEOJA	EST EST	HYUNDAI i20 N Rally 1	RC1 Rally1	P1 M
6	18	TOYOTA GAZOO RACING WRT NG	Takamoto KATSUTA Aaron JOHNSTON	JPN IRL	TOYOTA GR Yaris Rally1	RC1 Rally1	P1 M/I
7	44	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Gus GREENSMITH Jonas ANDERSSON	GBR SWE	FORD Puma Rally1	RC1 Rally1	P1
8	1	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Sébastien OGIER Benjamin VELLAS	FRA FRA	TOYOTA GR Yaris Rally1	RC1 Rally1	P1 M
9	33	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Elfyn EVANS Scott MARTIN	GBR GBR	TOYOTA GR Yaris Rally1	RC1 Rally1	P1 M
10	16	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Adrien FOURMAUX Alexandre CORIA	FRA FRA	FORD Puma Rally1	RC1 Rally1	P1 M
11	7	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Pierre-Louis LOUBET Vincent LANDAIS	FRA FRA	FORD Puma Rally1	RC1 Rally1	P1
12	6	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Dani SORDO Candido CARRERA	ESP ESP	HYUNDAI i20 N Rally 1	RC1 Rally1	P1 M
13	20	TOKSPORT WRT	Andreas MIKKELSEN Torstein ERIKSEN	NOR NOR	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
14	21	HYUNDAI MOTORSPORT N	Teemu SUNINEN Mikko MARTIKYLA	FIN FIN	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
15	22	TOKSPORT WRT 2	Nikolay GRYAZIN Konstantin ALEKSANDROV	ANA ANA	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2
16	23	HYUNDAI MOTORSPORT N	Oliver SOLBERG Elliott EDMONDSON	SWE GBR	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
17	24	TOKSPORT WRT	Martin BULACIA Marcelo CERDOHARNESIAN	BOL ARG	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
18	25	KAJETAN KAJETANOWICZ	Kajetan KAJETANOWICZ Maciej SZCZEPANIAK	POL POL	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
19	26	FR SPORT	Yoann BONATO Benjamin BOULLOUD	FRA FRA	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
20	27	CHRISTOPHER INGRAM	Christopher INGRAM Craig DREW	GBR GBR	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
21	28	JAN SOLANS	Jan SOLANS Rodrigo SANJUAN	ESP ESP	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
22	29	SAINTELOC JUNIOR TEAM	Eric CAMILLI Thibaut DE LA HAYE	FRA FRA	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
23	30	EERIK PIETARINEN	Eerik PIETARINEN Antti LINNAKETO	FIN FIN	VOLKSWAGEN Polo GTI	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
24	31	GRM VOTORSPORT	Georg GRAMMÉL James MORGAN	PRT GBR	VOLKSWAGEN Polo GTI	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
25	32	VACCO ACCR TEAM	Erik CAIS Petr TEŠINSKÝ	CZE CZE	FORD Fiesta Mk8	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
26	34	BRUNO BULACIA	Bruno BULACIA Marc MARTI	BOL ESP	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
27	35	HYUNDAI MOTORSPORT N	Fabrizio ZALDIVAR Carlos DEL BARRIO	PRY ESP	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
28	36	JOSHUA MCERLEAN	Joshua MCERLEAN James FULTON	IRL IRL	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
29	37	STÉPHANE LEFEBVRE	Stéphane LEFEBVRE Andy MALFOY	FRA FRA	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
30	38	ARMINDO ARAÚJO	Armindo ARAÚJO Luís RAMALHO	PRT PRT	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
31	39	BENITO GUERRA	Benito GUERRA Daniel CUE	MEX ESP	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
32	40	MIGUEL CORREIA	Miguel CORREIA Jorge CARVALHO	PRT PRT	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
33	41	SAINTELOC JUNIOR TEAM	Sean JOHNSTON Alexander KHURANI	USA USA	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
34	43	BRUNO MAGALHÃES	Bruno MAGALHÃES Carlos MAGALHÃES	PRT PRT	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
35	45	MIKO MARCZYK	Miko MARCZYK Szymon GOSPODARCZYK	POL POL	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
36	46	JOSÉ PEDRO FONTES	José Pedro FONTES Inês PONTE	PRT PRT	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
37	47	ARMIN KREMER	Armin KREMER Timo GOTTSCHALK	DEU DEU	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
38	48	PEDRO ALMEIDA	Pedro ALMEIDA Mário CASTRO	PRT PRT	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
39	49	MARTIN PROKOP	Martin PROKOP Michal ERNST	CZE CZE	FORD Fiesta Mk7	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
40	50	PEDRO MOREIRA	Pedro MOREIRA Pedro ALVES	PRT PRT	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
41	51	EMILIO FERNÁNDEZ	Emilio FERNÁNDEZ Axel CORONADO	CHL ESP	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
42	52	RICARDO TEODÓSIO	Ricardo TEODÓSIO José TEIXEIRA	PRT PRT	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
43	53	HAKAN AL-KASHEF	Hakan AL-KASHEF Hugo MAGALHÃES	SAU PRT	VOLKSWAGEN Polo GTI	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
44	54	LUCAS SIMÕES	Lucas SIMÕES Nuno ALMEIDA	PRT PRT	HYUNDAI i20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
45	55	BRUNO NORBE	Bruno NORBE Gabriel MORALES	BRA ESP	SKODA Fabia	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
46	56	DIOGO SALVI	Diogo SALVI Miguel RAMALHO	PRT PRT	SKODA Fabia	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
47	57	PATRICK DEFRAN	Patrick DEFRAN Yannick JAMMES	FRA FRA	FORD Fiesta	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
48	58	PAULO CALDEIRA	Paulo CALDEIRA Ana GONÇALVES	PRT PRT	CITROËN C3	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
49	59	ALEXANDER VILLANUEVA RUIZ	Alexander VILLANUEVA RUIZ José MURADO	ESP ESP	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
50	60	FRANCISCO TEIXEIRA	Francisco TEIXEIRA João SOARES	PRT PRT	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)

Sabia que...

...9 é o número de títulos mundiais conquistados por Sébastien Loeb, o piloto mais consagrado da história do WRC? Depois de ter participado no campeonato pela primeira vez em 1999, conseguiu sagrar-se campeão nos anos de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012. Todos conquistados ao serviço da Citroën Total WRT.

DID YOU KNOW THAT...

...9 is the number of world titles won by Sébastien Loeb, the most successful driver in WRC history? After entering the championship for the first time in 1999, he became champion in 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 and 2012. All wins for Citroën Total WRC

Sabia que...
... Esta é a 50ª época do Campeonato do Mundo de Ralis? 1973 foi o ano inaugural da competição que se iniciou a 19 de janeiro, precisamente em Monte-Carlo. Essa temporada teve 13 ralis, dos quais 6 ainda fazem parte do atual calendário: Rali de Monte-Carlo, Rali da Suécia, Rali de Portugal, Rali Safari (no Quénia), Rali da Finlândia e Rali da Acrópole (na Grécia). A Alpine-Renault venceu esse primeiro campeonato.

DID YOU KNOW THAT...
... This is the 50th season of the World Rally Championship? 1973 was the inaugural year of the competition which started on January 19th, precisely in Monte-Carlo. That season saw 13 rallies, 6 of which are still part of the current calendar: Monte-Carlo Rally, Swedish Rally, Portuguese Rally, Safari Rally (in Kenya), Finnish Rally and Acropolis Rally (in Greece). Alpine-Renault won that first championship.

Sabia que...
...O sueco Björn Waldegård foi o primeiro campeão oficial do WRC? O troféu para os pilotos só começou a existir em 1979, já na sétima temporada. O então piloto da Ford e Mercedes-Benz, Waldegård terminou a época somente um ponto acima do finlandês Hannu Mikkola. Em 1977 e 1978, o campeonato de pilotos era a Taça FIA para Pilotos e foi vencida por Sandro Munari (Lancia) e Markku Alén (Fiat), respetivamente.

DID YOU KNOW THAT...
...Sweden's Björn Waldegård was the first official WRC champion? The drivers' trophy only came into existence in 1979, in its seventh season. The then Ford and Mercedes-Benz driver Waldegård finished the season only one point ahead of Finnish Hannu Mikkola. In 1977 and 1978, the drivers' championship was the FIA

Sabia que...
... O ano 50 marca uma viragem no WRC? Estamos agora numa nova era, a dos carros híbridos. O que significa isto? Em termos simplificados, que andam com combustível 100 por cento sustentável e são quase tão rápidos como antes, mas mais seguros.

DID YOU KNOW THAT...
... Year 50 marks a turning point in WRC? We are now in a new era, that of hybrid cars. What does this mean? In simplified terms, that they run on 100 per cent sustainable fuel and are almost as fast as before, but safer.

Count	No.	Competitor	Driver	Nat	Car	Class Group	Priority Eligibility
51	61	PAUL ROWLEY	Paul ROWLEY Andy HAYES	IRL IRL	HYUNDAI I20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/C)
52	62	FREDERIC ROSSETI	Frédéric ROSSETI Stéphane PRÉVOT	FRA FRA	HYUNDAI I20 N	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/M/C/M)
53	63	FABRIZIO ARFINGI	Fabrizio ARFINGI Maria Milena ROSSI	ITA ITA	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/M/C)
54	64	MIGUEL DIAZ ARDITIZ	Miguel DIAZ ARDITIZ Jordi HENEU	ESP ESP	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	P2 WRC2 (D/M/C)
55	65	JON ARMSTRONG	Jon ARMSTRONG Brian HOY	GBR IRL	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J)
56	66	SAMI PAJARI	Sami PAJARI Ilka MINOR	FIN FIN	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J/O)
57	67	LAURI JOONA	Lauri JOONA Mikael KORHONEN	FIN FIN	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J/O)
58	68	MOTORSPORT IRELAND RALLY ACADEMY	William DRUMMOND Liam REGAN	IRL IRL	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J/O)
59	70	STARTUP ENERGY RACING	Robert VIRVES Aleks LESK	EST EST	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J/O)
60	71	JEAN-BAPTISTE FRANCESCHI	Jean-Baptiste FRANCESCHI Anthony GORGUILLO	FRA FRA	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J)
61	72	MOHAK KIMATHI	Mohak KIMATHI Mwangi KIONI	KEN KEN	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	P4 WRC3 (J/O)
62	73	CYRILLE FÉRAUD	Cyrille FÉRAUD Fabien CRAEN	FRA FRA	CITROEN C3	RC1 WRC	
63	74	PEPE LÓPEZ	Pepe LÓPEZ Borja RODRIGUEZ	ESP ESP	HYUNDAI I20 N	RC2 Rally2	
64	75	STEPHEN PETCH	Stephen PETCH Michael WILKINSON	GBR GBR	FORD Fiesta WRC	RC2 Rally2	
65	76	LAURENT BATTUT	Laurent BATTUT Eric BRESSEMS	FRA BEL	HYUNDAI I20 R5	RC2 Rally2	
66	77	PATRICK DUFFY	Patrick DUFFY Jeff LAST	IRL IRL	HYUNDAI I20 N	RC2 Rally2	
67	78	REES BURGER	Rees BURGER Teemu PIRAINEN	NLD FIN	SKODA Fabia Evo	RC2 Rally2	
68	79	JONATHAN REU	Jonathan REU Jules ESCARTEFIGUE	FRA FRA	CITROEN C3	RC2 Rally2	
69	80	DANIEL SAUN	Daniel SAUN Brigitte SAUN	FRA FRA	SKODA Fabia	RC2 Rally2	
70	81	JEAN MICHEL RAOUX	Jean Michel RAOUX Laurent MAGAT	FRA FRA	VOLKSWAGEN Polo GTI	RC2 Rally2	
71	83	MANUEL CASTRO	Manuel CASTRO Ricardo CUNHA	PRT PRT	SKODA Fabia	RC2 Rally2	
72	84	RICARDO FILIPE	Ricardo FILIPE Francisco ALMEIDA	PRT PRT	FORD Fiesta	RC2 Rally2	
73	84	CAETANO	Nuno CAETANO Sofia MOURA	PRT PRT	FORD Fiesta Rally3	RC3 Rally3	
74	85	ANTHONY POTIA	Anthony POTIA Arnaud DUMANE	FRA FRA	RENAULT Clio Rally4	RC4 Rally4	
75	86	FRÉDÉRIC ROUSSEL	Frédéric ROUSSEL Annaïne COUCOMBEL	FRA FRA	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
76	87	RALLYE TEAM SPAIN	Oscar PALOMO Xavier MOLERO	ESP ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
77	88	ERNESTO CUNHA	Ernesto CUNHA Rui RAIMUNDO	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
78	89	RICARDO SOUSA	Ricardo SOUSA Luís MARQUES	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
79	90	VOLANTAPA	Diego RUILOBA Andrés BLANCO	ESP ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
80	91	LUIS MORAIS	Luís MORAIS Helena MAIA	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
81	92	JOSÉ FIGUEIREDO	José FIGUEIREDO Walter CARDOSO	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
82	93	PAULO ROQUE	Paulo ROQUE Tiago TEIXEIRA	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
83	94	RENATO PITA	Renato PITA Luís RONCA	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
84	95	ESCUDERIA VILLA DE LLANES	Andres MARTINEZ Arsay BONILLA	URY ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
85	96	RUGELI CIPPS	Rugeli CIPPS José NEVES	PRT PRT	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
86	97	IAGO GABEIRAS	Iago GABEIRAS Alejandro LOPEZ	ESP ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
87	98	LA CUNURA	Roberto REAL Mauro MARREIRO	ESP ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
88	99	FEDERACION ANDALUZA DE AUTOMOVILISMO	Carlos GARCIA Diego CRUZ	ESP ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
89	100	ESCUDERIA MASPALOMAS	Raul HERNANDEZ TBA	ESP	PEUGEOT 208 Rally4	RC4 Rally4	
90	101	MIGUEL JORGE RIBEIRO DE CAMPOS	Miguel CAMPOS Nuno SILVA	PRT PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
91	102	ERVIN FRIMANN	Ervin FRIMANN Inge VEIGA	PRT PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
92	103	VITOR CALISTO	Vitor CALISTO Mário CALISTO	PRT PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
93	104	ACRA	Francisco CIVIA Juan Luis GARCIA	ESP ESP	TOYOTA GR Yaris	NAT	
94	105	JOÃO FERNANDO CORREIA RAMOS	João Fernando CORREIA José Norberto FERREIRA	PRT PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
95	106	FTC ESCUELA	Daniel BERDOMAS Brais MIRON	ESP ESP	TOYOTA GR Yaris	NAT	
96	107	RICARDO SOUSA	Ricardo COSTA Rui VILAÇA	PRT PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
97	108	GERMAN GOMEZ PORTES	German GOMEZ PORTES TBA	PRT	TOYOTA GR Yaris	NAT	
98	109	HÉLDER MIRANDA	Hélder MIRANDA Vítor PEREIRA	PRT PRT	RENAULT Clio RS	RC1 R1	
99	110	MAXIM SAUN	Maxim SAUN David SAUN	FRA FRA	RENAULT Clio RS line	RC5 Rally5	
100	111	JOSÉ MANUEL BARBOSA	José BARBOSA Ricardo BARBOSA	PRT PRT	MITSUBISHI Lancer Evo IX	NAT	

TOYOTA GAZOO RACING

toyotagazooracing.com

assinatura /signature

JARI-MATTI LATVALA *DIRECTOR*

TOYOTA YARIS WRC

4 cilindros em linha, injeção direta, turbo

Cilindrada: 1600 | Pressão do turbo (bar): 2,5 | Restritor admissão (mm): 36 | Potência: 370cv a 400/4500

MOTOR ELÉTRICO: Síncrono de íman permanente

Bateria (kWh/volts): 3,9/650 | Potência/Binário (kW-CV/Nm): 100-130/180 | Peso: 87kg

TRANSMISSÃO: 4 rodas mostrizes permanentes

Caixa de velocidades: Sequencial, 5 velocidades s/ patilha | Diferenciais: Mecânicos

CHASSIS: Autoportante e "roll bar" FIA soldado | Travões (asfalto/terra - mm): 370/300 - discos em aço | Suspensão: McPherson regulável

DIMENSÕES: Comp./larg. (mm): 4100x1875 | Dist. entre eixos (mm): 2630 | Vias (mm): 1695 | Jantes (pol): 8x18 (asfalto) - 7x15 (terra) | Depósito (ltr): 60

PESOS: Mínimo em vazio (kgs): 1260 | Mínimo piloto e co-piloto (kgs): 1430

assinatura /signature

1/ SÉBASTIEN OGIER

assinatura /signature

BENJAMIN VEILLAS

assinatura /signature

33/ ELFYN EVANS

assinatura /signature

SCOTT MARTIN

assinatura /signature

69/ KALLE ROVANPERÄ

assinatura /signature

JONNE HALTTUNEN

assinatura /signature

ESAPEKKA LAPPI *(não inscrito)*

assinatura /signature

JANNE FERM

assinatura /signature

18/ TAKAMOTO KATSUTA

assinatura /signature

AARON JOHNSTON

IMAGINE UM FUTURO PARA ALÉM DO ZERO.

LET'S GO BEYOND ZERO

Na Toyota, há mais de 20 anos que imaginamos um futuro onde a energia simplesmente flui. Um futuro sem emissões poluentes, com cidades movidas a energias limpas e renováveis. Onde a mobilidade, apoiada pela tecnologia líder de eletrificação, faz gerar novas oportunidades para todos.

Consegue imaginar um futuro onde o zero é apenas um começo? Nós também.

MACEDO & MACEDO

Barcelos
Avenida Central, 1161
4755-227 Barcelos
Tel.: 253 818 780

Viana do Castelo
Avenida da Povoença, 253
4900-874 Areosa
Tel.: 258 807 360

Vila Nova de Famalicão
Avenida 9 Julho, 462
4760-102 Vila Nova de Famalicão
Tel.: 252 320 777

Póvoa de Varzim
Rua São Miguel o Anjo, 467
4490-224 Póvoa de Varzim
Tel.: 252 600 777

Concept não disponível em Portugal. Emissões de CO_2 da gama apresentada (g/km): 0.

HYUNDAI SHELL MOBIS RALLY TEAM

motosport.hyundai.com

HYUNDAI MOTORSPORT

assinatura /*signature*

SCOTT NOH *DIRECTOR*

HYUNDAI i20N WRC

4 cilindros em linha, injeção direta, turbo

Cilindrada: 1600 | Pressão do turbo (bar): 2,5 | Restritor admissão (mm): 36 | Potência: 370cv a 400/4500

MOTOR ELÉTRICO: Síncrono de íman permanente

Bateria (kWh/volts): 3,9/650 | Potência/Binário (kW-CV/Nm): 100-130/180 | Peso: 87kg

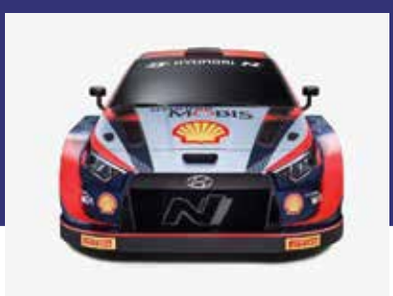
TRANSMISSÃO: 4 rodas mostrizes permanentes

Caixa de velocidades: Sequencial, 5 velocidades s/ patilha | Diferenciais: Mecânicos

CHASSIS: Autoportante e "roll bar" FIA soldado | Travões (asfalto/terra - mm): 370/300 - discos em aço | Suspensão: McPherson regulável

DIMENSÕES: Comp./larg. (mm): 4100x1875 | Dist. entre eixos (mm): 2630 | Vias (mm): 1695 | Jantes (pol): 8x18 (asfalto) - 7x15 (terra) | Depósito (ltr): 60

PESOS: Mínimo em vazio (kgs): 1260 | Mínimo piloto e co-piloto (kgs): 1430

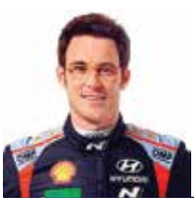


assinatura /*signature*

8/ OTT TÄNAK

assinatura /*signature*

MARTIN JÄRVEOJA



assinatura /*signature*

11/ THIERRY NEUVILLE

assinatura /*signature*

MARTIJN WYDAEGHE

assinatura /*signature*

6/ DANI SORDO

assinatura /*signature*

CANDIDO CARRERA

assinatura /*signature*

23/ OLIVER SOLBERG

assinatura /*signature*

ELLIOT EDMONDSON

MANUEL CARVALHOSA & CA., LDA.

CONSTRUÇÕES MECÂNICAS - MANUTENÇÃO INDUSTRIAL

M-SPORT - FORD WORLD RALLY TEAM

m-sport.co.uk

assinatura /signature

RICHARD MILLENER *DIRECTOR*

FORD PUMA WRC

4 cilindros em linha, injeção direta, turbo

Cilindrada: 1600 | Pressão do turbo (bar): 2,5 | Restritor admissão (mm): 36 | Potência: 370cv a 400/4500

MOTOR ELÉTRICO: Síncrono de íman permanente

Bateria (kWh/volts): 3,9/650 | Potência/Binário (kW-CV/Nm): 100-130/180 | Peso: 87kg

TRANSMISSÃO: 4 rodas mostrizes permanentes

Caixa de velocidades: Sequencial, 5 velocidades s/ patilha | Diferenciais: Mecânicos

CHASSIS: Autoportante e "roll bar" FIA soldado | Travões (asfalto/terra - mm): 370/300 - discos em aço | Suspensão: McPherson regulável

DIMENSÕES: Comp./larg. (mm): 4100x1875 | Dist. entre eixos (mm): 2630 | Vias (mm): 1695 | Jantes (pol): 8x18 (asfalto) - 7x15 (terra) | Depósito (ltr): 60

PESOS: Mínimo em vazio (kgs): 1260 | Mínimo piloto e co-piloto (kgs): 1430

assinatura /signature

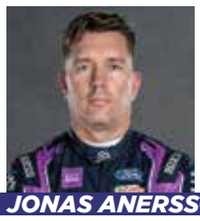
42/ CRAIG BREEN

assinatura /signature

PAUL NAGLE

assinatura /signature

44/ GUS GREENSMITH



assinatura /signature

JONAS ANERSSON

assinatura /signature

16/ ADRIEN FOURMAUX

assinatura /signature

ALEXANDRE CORIA

assinatura /signature

19/ SÉBASTIEN LOEB

assinatura /signature

ISABELLE GALMICHE

assinatura /signature

7/ PIERRE-LOUIS LOUBET

assinatura /signature

VINCENT LANDAIS

NEVES
international
transports

40
ANOS
1982 · 2022

we shorten distances.

O RALLY NA TV
/RALLY TV

eVRC-RESULTS.com
TEMPOS ONLINE/LIVE TIMES

Clínica Médica e Dentária
Med. Dentária generalista
Ortodontia
Implantologia

Dr.ª Graça Fernandes
Lic. Fac. Med. Univ. Coimbra

Rua Manuel Espregueira n.º 256 1º andar frente • 4900-318 Viana do Castelo
Telefone: 258 817 444 • Telem. 962 683 514 • Urgências: 962 342 842
Clínica Meadela - Tlm. 962 840 793 / Clínica Perre - Telef. 258 098 054

Sabia que...
... Em 2001, o Campeão foi quem teve menos vitórias? Foi bem atípica a temporada de 2001. Das 14 rondas do WRC, três foram vencidas por Colin McRae, três por Marcus Gronholm e três por Tommi Mäkinen. Mas, no fim das contas, o inglês Richard Burns levou a melhor na regularidade e, com apenas uma vitória, na Nova Zelândia, assegurou o título mundial.

DID YOU KNOW THAT...
.. In 2001, the Champion had the fewest wins? The 2001 season was quite atypical. Of the 14 WRC rounds, three were won by Colin McRae, three by Marcus Gronholm and three by Tommi Mäkinen. But in the end, Englishman Richard Burns got the better of the regularity and, with just one win, in New Zealand, secured the world title.

Sabia que...
... A história do ACP, organizador do Rali de Portugal, remonta ao ano de 1903? A fundação do então Real Automóvel Clube de Portugal foi a 31 de Maio de 1903, data da aprovação dos seus estatutos. Nesta primeira fase da sua existência, o presidente honorário do clube foi o próprio Rei D. Carlos.

DID YOU KNOW THAT...
... The history of the ACP, organiser of the Rally of Portugal, goes back to 1903? The foundation of the then Royal Automobile Club of Portugal was on 31st May 1903, the date its statutes were approved. In this first phase of its existence, the honorary president of the club was King Carlos himself.

BRUTUS® NO LIMA
CHOCOLATE
Ponte de Lima . Portugal

18 BOMBONS ARTESANAIS
Negro/Amêndoa Torrada | Negro/Noz | Leite/Avelã Torrada
Branco/Creme Baunilha | Leite/Creme Café | Negro/Ganache Caramelo

10 BOMBONS
CHOCOLATE NEGRO E NOZ

TRUFAS ARTESANAIS

TABLETES CHOCOLATE NEGRO

FIGOS COM CHOCOLATE
70% CACAU

MENDIANTS

TABLETES CHOCOLATE NEGRO, BRANCO E LEITE

LICOR DE CHOCOLATE E GINJA, LICOR GINJA
LICOR CHOCOLATE E NOZ E LICOR DE CAFÉ

terrasdolima@gmail.com facebook.com/terrasdolima

OUTRAS EQUIPAS

OTHER TEAMS

assinatura /*signature*

20/ ANDREAS MIKKELSEN

assinatura /*signature*

20/ TORSTEIN ERIKSEN

assinatura /*signature*

21/ TEEMU SUNINEN

assinatura /*signature*

21/ MIKKO MARKKULA

assinatura /*signature*

22/ NIKOLAI GRYAZIN

assinatura /*signature*

22/ KONSTANTIN ALEKSANDROV

assinatura /*signature*

24/ MARCO BULACIA

assinatura /*signature*

24/ MARCELO DER OHANNESIAN

assinatura /*signature*

25/ KAJETAN KAJETANOWICZ

assinatura /*signature*

25/ MACIEJ SZEZPENIAK

assinatura /*signature*

26/ YOHAN ROSSEL

assinatura /*signature*

26/ VALENTIN SARREAUD

assinatura /*signature*

27/ CHRIS INGRAM

assinatura /*signature*

27/ CRAIG DREW

assinatura /*signature*

28/ JAN SOLANS

assinatura /*signature*

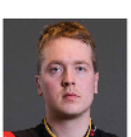
28/ RODRIGO SANJUAN

assinatura /*signature*

29/ ERIC CAMILLI

assinatura /*signature*

29/ THIBAULT DE LA HAYE



assinatura /*signature*

30/ ERIK PIETARINEN

assinatura /*signature*

30/ ANTTI LINNAKETO

assinatura /*signature*

31/ GEORG LINNAMAE

assinatura /*signature*

31/ JAMES MORGAN

assinatura /*signature*

32/ ERIK CAIS

assinatura /*signature*

32/ PETR TESINSKY

assinatura /*signature*

34/ BRUNO BULACIA

assinatura /*signature*

34/ MARC MARTI

assinatura /*signature*

35/ FABRIZIO ZALDIVAR

assinatura /*signature*

35/ CARLOS DEL BARRIO

assinatura /*signature*

36/ JOSH MCERLEAN

assinatura /*signature*

36/ JAMES FULTON

assinatura /*signature*

37/ STEPHANE LEFEBVRE

assinatura /*signature*

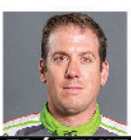
37/ ANDY MALFOY

assinatura /*signature*

38/ ARMINDO ARAÚJO

assinatura /*signature*

38/ LUIS RAMALHO



assinatura /*signature*

39/ BENITO GUERRA

assinatura /*signature*

39/ DANIEL CUE

assinatura /*signature*

40/ MIGUEL CORREIA

assinatura /*signature*

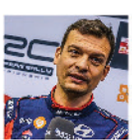
40 / JORGE CARVALHO

assinatura /*signature*

41/ SEAN JOHNSTON

assinatura /*signature*

41/ ALEXANDER KIHURANI



assinatura /*signature*

43/ BRUNO MAGALHÃES

assinatura /*signature*

43/ CARLOS MAGALHÃES

assinatura /*signature*

45/ MIKO MARCZYK

assinatura /*signature*

45/ SZYMON GOSPODARCZYK

assinatura /*signature*

46/ JOSÉ PEDRO FONTES

assinatura /*signature*

46/ INÊS PONTE

assinatura /signature

47/ ARMIN KREMER

assinatura /signature

48/ PEDRO ALMEIDA

assinatura /signature

49/ MARTIN PROKOP

assinatura /signature

50/ PEDRO MEIRELES

assinatura /signature

51/ EMILIO FERNANDEZ

assinatura /signature

52/ RICARDO TEODÓSIO

assinatura /signature

53/- RAKAN AL-RASHED

assinatura /signature

54/ LUCAS SIMÕES

assinatura /signature

55/ PAULO NOBRE

assinatura /signature

56/ DIOGO SALVI

assinatura /signature

58/ PAULO CALDEIRA

assinatura /signature

59/ ALEXANDER VILLANUEVA

assinatura /signature

60/ FRANCISCO TEIXEIRA

assinatura /signature

47/ TIMO GOTTSCHALK

assinatura /signature

48/ MÁRIO CASTRO

assinatura /signature

49/ MICHAL ERNST

assinatura /signature

50 - PEDRO ALVES

assinatura /signature

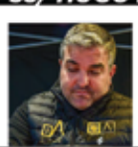
51/ Alex Coronado.jpg

assinatura /signature

52/ JOSÉ TEIXEIRA

assinatura /signature

53/ HUGO MAGALHÃES



assinatura /signature

54/ NUNO ALMEIDA

assinatura /signature

55/ GABRIEL MORALES

assinatura /signature

56/ MIGUEL RAMALHO

assinatura /signature

58/ ANA GONÇALVES

assinatura /signature

59/ JOSE MURADO

assinatura /signature

60 / JOÃO SERÓDIO

assinatura /*signature*

61/ PAUL ROWLEY

assinatura /*signature*

62/ FREDERIC ROSATI

assinatura /*signature*

63/ FABRIZIO ARENGUI

assinatura /*signature*

64/ MIGUEL DIAZ ABOITIZ

assinatura /*signature*

65/ JON ARMSTRONG

assinatura /*signature*

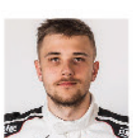
66/ SAMI PAJARI

assinatura /*signature*

67/ LAURI JOONA

assinatura /*signature*

68/ WILLIAM CREIGHTON



assinatura /*signature*

70/ ROBERT VIRVES

assinatura /*signature*

71/ JEAN-BAPTISTE FRANCESCHI

assinatura /*signature*

72/ MCRAE KIMATHI

assinatura /*signature*

73/ CYRILLE FERAUD

assinatura /*signature*

61/ ANDY HAYES

assinatura /*signature*

62/ STEPHANE PREVOT

assinatura /*signature*

63/ MASSIMILIANO BOSI

assinatura /*signature*

64/ JORDI HEREU

assinatura /*signature*

65/ BRIAN HOY

assinatura /*signature*

66/ ENNI MALKONEN

assinatura /*signature*

67/ MIKAEL KORHONEN

assinatura /*signature*

68/ LIAM REGAN

assinatura /*signature*

70/ ALEKS LESK

assinatura /*signature*

71/ ANTHONY GORGUILO

assinatura /*signature*

72/ MWANGI KIONI

assinatura /*signature*

73/ FABIEN CRAEN

assinatura /*signature*

74/ PEPE LOPEZ

assinatura /*signature*

74/ BORJA ROZADA

assinatura /*signature*

75/ STEPHEN PETCH

assinatura /*signature*

75/ MICHAEL WILKINSON

assinatura /*signature*

76/ LAURENT BATTUT

assinatura /*signature*

76/ Eric Gressens

assinatura /*signature*

77/ PAURIC DUFFY

assinatura /*signature*

77/ JEFF CASE

assinatura /*signature*

78/ KEES BURGER

assinatura /*signature*

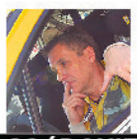
78/ TEEMU ARMINEN

assinatura /*signature*

79/ JONATHAN RIEU

assinatura /*signature*

79/ JULES ESCARTEFIGUE



assinatura /*signature*

80/ DANIEL SALIN

assinatura /*signature*

80/ BRIGITTE SALIN

assinatura /*signature*

81/ JEAN MICHEL RAOUX

assinatura /*signature*

81/ LAURENT MAGAT

assinatura /*signature*

82/ MANUEL CASTRO

assinatura /*signature*

82/ RICARDO CUNHA

assinatura /*signature*

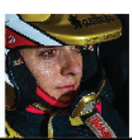
83/ RICARDO FILIPE

assinatura /*signature*

83/ FERNANDO ALMEIDA

assinatura /*signature*

84/ NUNO CAETANO



assinatura /*signature*

84/ SOFIA MOUTA

assinatura /*signature*

85/ ANTHONY FOTIA

assinatura /*signature*

85/ ARNAUD DUNAND

assinatura /*signature*

86/ FREDERIC ROUSSEL

assinatura /*signature*

86/ ANTOINE COULOMBEL

assinatura /*signature*

87/ OSCAR PALOMO

assinatura /*signature*

87/ Xavier Moreno

assinatura /*signature*

88/ ERNESTO CUNHA

assinatura /*signature*

88/ RUI RAIMUNDO

assinatura /*signature*

89/ RICARDO SOUSA

assinatura /*signature*

89/ LUIS MARQUES

assinatura /*signature*

90/ DIEGO RUILOBA

assinatura /*signature*

90/ ANDRES BLANCO

assinatura /*signature*

91/ LUIS MORAIS

assinatura /*signature*

91/ PAULO SILVA

assinatura /*signature*

92/ JOSÉ LOUREIRO

assinatura /*signature*

92/ VALTER CARDOSO

assinatura /*signature*

93/ PAULO ROQUE

assinatura /*signature*

93/ TIAGO TEIXEIRA

assinatura /*signature*

94/ RENATO PITA

assinatura /*signature*

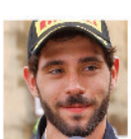
94/ LUIS BOIÇA

assinatura /*signature*

95/ ANDRES MARIEYHARA

assinatura /*signature*

95/ ARIDAY BONILLA

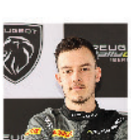


assinatura /*signature*

96/ HUGO LOPES

assinatura /*signature*

96/ TIAGO NEVES



assinatura /*signature*

97/ IAGO GABEIRAS

assinatura /*signature*

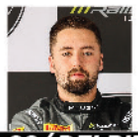
97/ ALEJANDRO LOPEZ

assinatura /*signature*

98/ ROBERTO BLACH

assinatura /*signature*

98/ MAURO BARREIRO



assinatura /*signature*

99/ DELBIN GARCIA

assinatura /*signature*

99/ DIEGO CRUZ

assinatura /*signature*

100/ RAUL HERNANDEZ

assinatura /*signature*

100/ ALBERTO CHAMORRO

assinatura /*signature*

101/ MIGUEL CAMPOS

101/ NUNO RODRIGUES DA SILVA

assinatura /*signature*

102/ KEVIN SARAIVA

102/ INÊS VEIGA

assinatura /*signature*

103/ VITOR CALISTO

103/ MÁRCIO CALISTO

assinatura /*signature*

104/ FRAN CIMA

104/ JUAN LUIS GARCIA

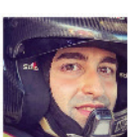
assinatura /*signature*

105/ JOÃO FERNANDO RAMOS

105/ JOSÉ JANELA

assinatura /*signature*

106/ DANIEL BERDOMAS



106/ BRAIS MIRON

assinatura /*signature*

107/ RICARDO COSTA

107/ RUI VILAÇA

assinatura /*signature*

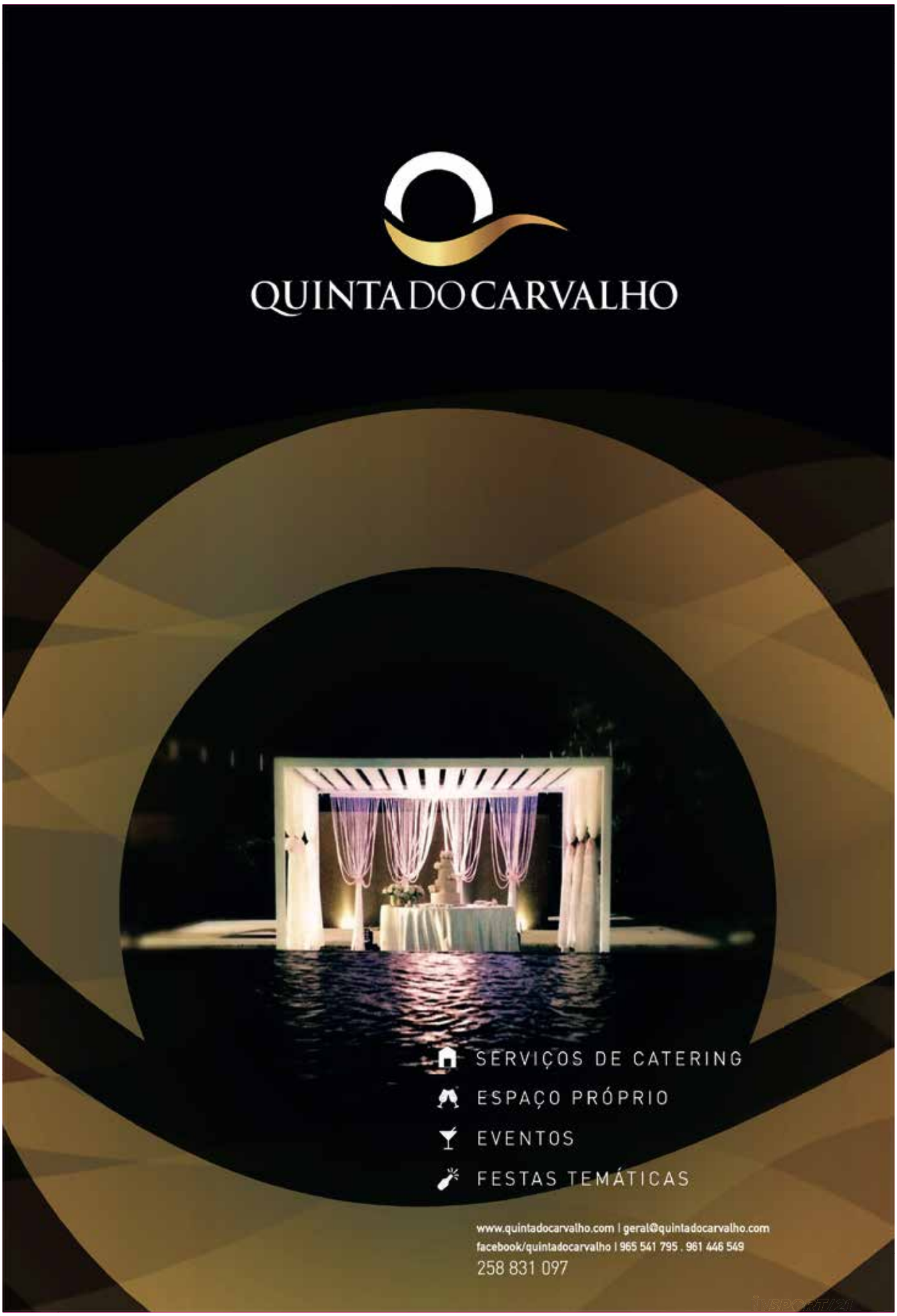
109/ HÉLDER MIRANDA

109/ HUGO PEREIRA

assinatura /*signature*

111/ JOSÉ BARBOSA

111/ RICARDO BARBOSA


QUINTA DO CARVALHO
SERVIÇOS DE CATERING
ESPAÇO PRÓPRIO
EVENTOS
FESTAS TEMÁTICAS
www.quintadocarvalho.com | geral@quintadocarvalho.com
facebook/quintadocarvalho | 965 541 795 , 961 446 549
258 831 097

ENTREVISTA A RICARDO TEODÓSIO

INTERVIEW RICARDO TEODÓSIO

Natural da Guia - Albufeira, 46 anos de idade, Bi-Campeão Nacional de Ralis e reconhecidamente como um dos mais espetaculares pilotos de ralis do Campeonato de Portugal. Falar de Ricardo Teodósio é muito mais que falar de um piloto vencedor. A sua multifacetada carreira deu-se início muito cedo pelas pistas mas foram os ralis que o levaram ao topo com a conquista de dois campeonatos.

Em 2022 abraça um novo e aliciante desafio no qual, pela primeira vez ao serviço de uma equipa oficial, procura alcançar o "tri". Estivemos à conversa com o campeão.

NV Sport (NVS): Ricardo, fale-nos um pouco de si. Como nasce esta paixão de tantos anos pelo automobilismo e como se dá a
entrada no mundo das corridas?

Ricardo Teodósio (RT): Este vício das corridas começa logo desde muito cedo porque os meus pais gostavam muito de Ralis e de Fórmula 1. No entanto, o meu pai, quando era novo, não tinha condições para correr e, por isso, decidiu ir trabalhar para o conseguir. Assim, tendo-se juntado com a minha mãe,
conseguiram construir um "império". Conseguiram construir um restaurante muito grande com as próprias mãos, com alguma ajuda da família (ainda que pouca) enquanto criaram dois filhos.
Infelizmente, quando eu tinha 19 anos, o meu pai faleceu com 42 anos de idade. Mas, por essa altura, eu já tinha feito várias corridas. Todavia, foi inquestionavelmente desde aí que considero ter começado o amor... a paixão que tenho pelas corridas.

Born in Guia - Albufeira, 46 years old, two-time National Rally Champion and recognised as one of the most spectacular rally drivers in the Portuguese Championship. Talking about Ricardo Teodósio is much more than talking about a winning driver. His multifaceted career started very early on the track, but it was the rallies that took him to the top, winning two championships.
In 2022 he embraces a new and exciting challenge in which, for the first time at the service of an official team, he seeks to achieve the "trio". We had a chat with the champion.

NV Sport (NVS): Ricardo, tell us a little bit about yourself. How does born this passion of so many years for motoring and how do you enter in the world of racing?

Ricardo Teodósio (RT): This racing addiction starts very early because my parents loved Rallys and Formula 1. However, my father, when he was young, didn't have

GP de France 1989 (Les Epesses du clpc (Nivrage: Valenciennes) - Photo: Jacky Boulanger

NVS: O início da sua carreira passa muito pelas provas de circuitos. A passagem para os ralis era algo que já tinha em mente ou as provas de circuito preenchiam os seus intentos no mundo dos automóveis?

RT: Como já referi, o meu pai sempre gostou muito de ralis. Quando conseguiu ter algum dinheiro para gastar em corridas tinha-nos a nós – a mim e ao meu irmão, o Vítor – mas sempre tentou fazer com que um de nós fosse até à Fórmula 1, que era o que na altura tinha mais saída (pelo facto podermos começar nos karts).

É certo que cá em casa havia o sonho de chegar até à Fórmula 1. Um sonho alimentado pelo meu pai. Mas sempre houve, também, um "bichinho escondido" dos ralis. E, depois de ter corrido em várias disciplinas nas quais andei sempre a discutir as vitórias, no ano de 2003 faço o Campeonato Nacional de Ralis inteiro em Grupo N, onde sou vice-campeão, repetindo o resultado em 2004, sendo esse o ponto de viragem definitivo para os ralis.

NVS: Lembra-se certamente do seu primeiro rali. Que dificuldades encontrou, principalmente para um piloto habituado a circuitos onde a condução é bastante distinta?

RT: O primeiro rali em que participo é o Rali da Fatacil no

conditions to race and so he decided to go to work to achieve it. So, having got together with my mother, they managed to build an "empire". They managed to build a very large restaurant with their own hands, with some help from family (albeit little), while raising two children. Unfortunately, when I was 19, my father passed away at the age of 42. But by then I had already done several races. However, it was unquestionably from then on that I think the love... the passion I have for racing began.

NVS: The beginning of your career was very much about circuit racing. The passage to rallies was something you already had in mind or the circuit races filled your intentions in the car world?

RT: As I mentioned before, my father always loved rallying. When he had some money to spend in races he had us - me and my brother, Vítor - but he always tried to make one of us go to Formula 1, which was the most popular at the time (because we could start in karts). Certainly, at home there was the dream of reaching Formula 1. A dream nurtured by my father. But there was also always a "hidden bug" about rallying. And, after racing in several disciplines in which I was always fighting for victories, in 2003 I took the entire National Rally Championship in Group N, where I was vice-champion,

Regional Sul, em 1999. Fui com um amigo meu, acompanhado do meu copiloto, na altura o Rui Sousa. Corremos num AX Sport, que pertencia a um amigo nosso, o Vítor Caixão, e que me cedeu o carro. Brincamos imenso, diverti-me e, acima de tudo, foi o meu primeiro contacto com os ralis. Foi uma experiência espetacular: conduzir um carro de tração à frente na terra que me era praticamente desconhecida! A única experiência que tinha tido num carro de tração à frente tinha sido com o Renault 5 que a minha mãe teve. Às vezes dava umas voltinhas na rua da nossa casa, escondido, porque não podíamos ir para a estrada, claro. Passado uns anos, quando fomos fazer os karts, os nossos pais levaram-nos a Évora. Na altura tínhamos um Citroen AX Sport e aí foi a primeira vez que eu conduzi autorizado e, por incrível que pareça, ou ironia do destino, foi no AX Sport que tive a minha "primeira aula de condução" (no carro que era da minha mãe) e em que mais tarde fiz o meu primeiro rali.

NVS: Desde muito cedo que o Ricardo se foi destacando pela espetacularidade das suas passagens. Esse estilo "exuberante" é algo que surge naturalmente ou acaba por ser uma opção em detrimento de lutar por bons tempos?

RT: Piloto espetáculo - ou não - é a minha maneira de andar. É assim que gosto de andar. Já nos karts e nas

repeating the result in 2004, being this the definitive turning point for rallies.

NVS: You certainly remember your first rally. Which difficulties did you find, mainly for a driver used to circuits where the driving is quite different?

RT: The first rally in which I participated was the Fatacil Rally in the South Regional, in 1999. I went with a friend of mine, accompanied by my co-pilot, at the time Rui Sousa. We raced in an AX Sport, which belonged to a friend of ours, Vítor Caixão, who lent me the car. We played a lot, I had fun, and, above all, it was my first contact with rallying. It was a spectacular experience: driving a front wheel drive car on land that was practically unknown to me! The only experience I had had in a front wheel drive car was with the Renault 5 that my mother had. Sometimes I would drive it around our house, hidden, because we couldn't go on the road, of course. A few years later, when we went karting, our parents took us to Évora. At the time, we had a Citroen AX Sport and that was the first time I drove a licensed car and, unbelievably or ironically, it was in the AX Sport that I had my "first driving lesson" (in the car that belonged to my mother) and in which I later did my first rally.

fórmulas eu não andava a direito. Nos ralis pode-se "brincar" mais... Mas, sim... isto é a minha maneira de estar, a maneira que me diverte a conduzir. E, claro, essa minha maneira de conduzir faz com que eu tenha muitos fãs e seguidores a acompanhar-me e isso é bom para mim, mas também para os meus patrocinadores, já que quantas mais visualizações tiver, melhor posso "vender" o piloto Ricardo Teodósio.

NVS: Numa carreira tão vasta e tão bem-sucedida, há alguma prova que o tenha marcado especialmente? Se sim, qual e porquê?

RT: Em 2006 participei numa prova do Campeonato do Mundo – o Rali da Finlândia - onde até hoje sou conhecido como "o piloto do carro amarelo". Um momento muito bonito da minha carreira e que gostaria muito de repetir. Fiz o 14º lugar no Grupo N e 31º lugar da geral depois de ter tido problemas no carro no primeiro dia e estar em 102º entre 125 carros em prova ao fim dos primeiros 4 troços. A partir daí, foi sempre a recuperar e foi um rali muito giro. Outro rali de que gosto imenso é o Rali dos Açores.

NVS: E certamente que não faltarão histórias ou peripécias curiosas para recordar. Quer partilhar com os nossos leitores alguma dessas histórias?

RT: Recordo o troço de Loulé - troço "da lixeira" na Cortelha - que está de certa forma "marcado" com o meu nome – Ricardo Teodósio – devido a uma ultrapassagem bastante conhecida internacionalmente. Foi um susto! Mas, com muita adrenalina à mistura...

NVS: Falando agora do Rali de Portugal, o Ricardo Teodósio conta já com uma dezena de presenças neste mítico rali mas a edição de 2007 tem certamente um significado especial. Como foi para si, enquanto algarvio, participar no Rali de Portugal em terras algarvias no ano em que voltamos a receber o Campeonato do Mundo?

NVS: From very early on, Ricardo stood out for the spectacular nature of his passes. This "exuberant" style is something that comes naturally or it ends up being an option in detriment of fighting for good times?

RT: Spectacular driving - or not - is my way of riding. That's the way I like to go. In go-karts and Formula, I didn't go straight. In rallying you can "play" more... But, yes... this is my way, the way I enjoy driving. And, of course, this way of driving means that I have many fans and followers following me, and this is good for me, but also for my sponsors, as the more views I have, the better I can "sell" the driver Ricardo Teodósio.

NVS: In such a vast and successful career, is there any event that has marked you especially? If yes, which and why?

RT: In 2006 I took part in a World Championship race - Finnish Rally - where I am still known as "the driver of the yellow car". It was a very nice moment of my career and I would love to repeat it. I was 14th in Group N and 31st overall after having car trouble on the first day and being 102nd out of 125 cars in the race after the first 4 stages. From then on it was all about recuperation and it was a very nice rally. Another rally I really like is the Azores Rally.

NVS: And certainly there will be no shortage of stories or curious incidents to remember. Would you like to share with our readers some of those stories?

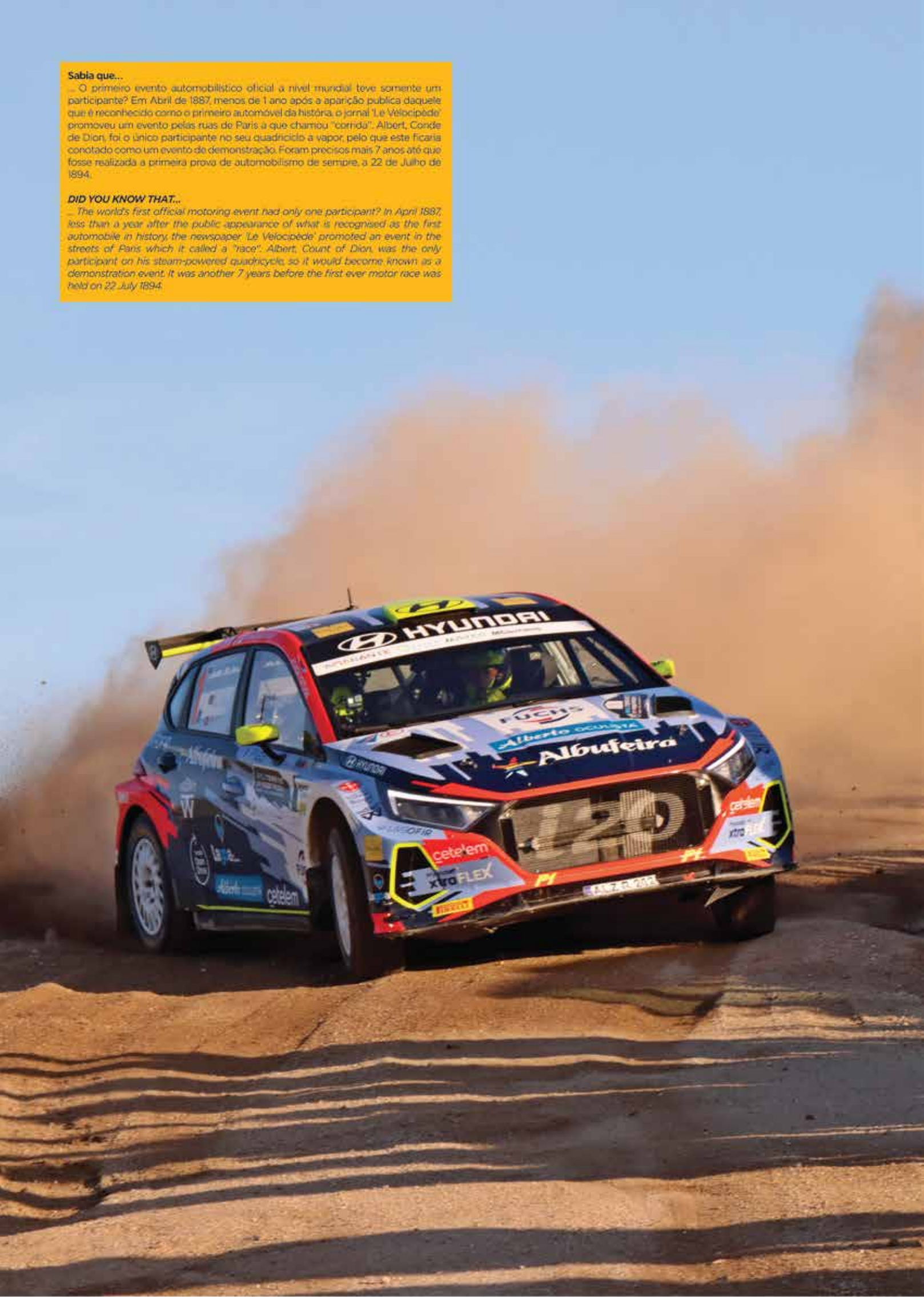
RT: I remember the Loulé section - the "dump" section in Cortelha - which is somehow "marked" with my name - Ricardo Teodósio - due to an overtaking that is internationally known. It was a scare! But, with a lot of adrenaline...

Sabia que...

... O primeiro evento automobilístico oficial a nível mundial teve somente um participante? Em Abril de 1887, menos de 1 ano após a aparição pública daquele que é reconhecido como o primeiro automóvel da história, o jornal 'Le Velocipède' promoveu um evento pelas ruas de Paris a que chamou "corrida". Albert, Conde de Dion, foi o único participante no seu quadriciclo a vapor, pelo que este ficaria conotado como um evento de demonstração. Foram precisos mais 7 anos até que fosse realizada a primeira prova de automobilismo de sempre, a 22 de Julho de 1894.

DID YOU KNOW THAT...

... The world's first official motoring event had only one participant? In April 1887, less than a year after the public appearance of what is recognised as the first automobile in history, the newspaper 'Le Velocipède' promoted an event in the streets of Paris which it called a "race". Albert, Count of Dion, was the only participant on his steam-powered quadricycle, so it would become known as a demonstration event. It was another 7 years before the first ever motor race was held on 22 July 1894.



RT: Nesse ano de 2007, o rali foi espetacular! Foi um rali disputado em casa, com troços muito bons, e com os pisos característicos de cá que são excelentes, duros e não se degradam tanto.
Com muita pena minha, este rali deixou de ser feito no Sul e passou a ser realizado no Norte. Não tenho nada contra o do Norte! Mas, é certo que o rali nos pisos do Sul português era muito bom – opinião partilhada não só por mim, mas por vários pilotos. Ainda assim, se é no Norte que agora se sucede.. é no Norte que o iremos fazer!!!

NVS: Há algum troço que recorde desses tempos nas serras algarvias e que lhe deixe saudades?

RT: De facto, há troços lindos, sim! No entanto, uns dos quais gosto bastante são: o troço do Vascão; o troço de Almodôvar e o troço "da Lixeira" (na Cortelha).
Existem outros troços interessantes para o lado de Silves, feitos também no Rali de Portugal. Por exemplo, o Troço de Ourique. Acrescento ainda que os troços do sul (não menosprezando os outros) são muito bons: difíceis, repletos de lombas e zonas cegas e com piso muito duro, fatores que fazem com que este não se degrade tão facilmente.

NVS: Este ano de 2022 será a sua 11º participação no Rali

CONTRASTE
ourivesaria
Rua Gago Coutinho, 122 • 4900-510 Viana do Castelo
Telefone 258 826 944

carsiva
UNIDADE INDUSTRIAL DE CARNES, S.A.

NVS: Talking now about the Rally of Portugal, Ricardo Teodósio already counts with ten presences in this mythic rally but the 2007 edition has certainly a special meaning. How was for you, as an Algarvian, to participate in the Rally of Portugal in Algarve lands in the year that we were again hosting the World Championship?

RT: That year, 2007, the rally was spectacular! It was a home rally, with very good sections, and with the typical local roads, which are excellent, hard and don't degrade so much.
Unfortunately for me, this rally is no longer held in the South, but in the North. I have nothing against the North! But, it is certain that the rally in the Portuguese South was very good - opinion shared not only by me, but also by several drivers. Still, if it is in the North that is now happening... it is in the North that we will do it!!!

NVS: Are there any stretches that you remember from those times in the Algarve mountains and that you miss?

RT: In fact, there are beautiful stretches, yes! However, some of them I like a lot are: the Vascão section; the Almodôvar section and the "Lixeira" section (in Cortelha).
There are other interesting sections on the Silves side, also done on the Rally of Portugal. For example the Ourique section. I would also add that the southern sections (not underestimating the others) are very good:

PRIMUSLEAN
ENGENHARIA & CONSTRUÇÃO
Parque Empresarial de Lanheses, Fracção 7C, Lote 7
4925-424 Viana do Castelo, Portugal
T +351 258 735 125
F +351 258 735 125
geral@primus.lean.pt
www.primus-lean.pt

de Portugal, agora integrado na estrutura oficial do Team Hyundai Portugal. Que objetivos traça para a sua participação no rali?

RT: Estou cheio de vontade de fazer o Rali de Portugal e de o vencer! Há muito tempo que não disputamos este rali "de A-Z", mas vou fazê-lo neste ano com o objetivo de ser o melhor português! Não é fácil, é certo... mas gosto de aventuras e desafios. Também a Hyundai Motorsport está empenhada em afinar e desenvolver o carro ajustado para mim, o que é essencial para uma boa prestação. Não vou baixar os braços, já que não é característica que faça parte da minha pessoa... e vou sempre dar o meu melhor em todos os ralis. Tenho a consciência que não é fácil, mas eu e a minha equipa estamos a trabalhar para isso.

NVS: Este ano o WRC assistiu ao inaugurar de uma nova era, com as tecnologias híbridas a assumirem o protagonismo. O que acha destes novos Rally1 Hybrid? Serão um bom contributo para o espetáculo ou considera que os carros da anterior geração eram mais espetaculares?´

difficult, full of bumps and blind areas and with very hard pavement, factors that make it not degrade so easily

NVS: This year 2022 will be your 11th participation in the Rally of Portugal, now integrated in the official structure of Team Hyundai Portugal. Which objectives do you draw for your participation in the rally?

RT: I'm really eager to do the Rally of Portugal and to win it! It's been a long time since we haven't competed this rally "from A-Z", but I'm going to do it this year with the goal of being the best Portuguese! It's not easy, that's for sure... but I like adventures and challenges. Hyundai Motorsport is also committed to fine-tune and develop the car that's right for me, which is essential for a good performance. I'm not going to let my arms down, as it's not a characteristic that is part of my personality... and I will always give my best in every rally. I am aware that it is not easy, but my team and I are working towards it.

NVS: This year the WRC has seen the inauguration of a

AUTOMATISMOS

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

GRUPO vianamatic

Rua da Igreja, 150
Meadela - Viana do Castelo
+351 258 843 456
geral@vianamatic.pt
www.vianamatic.pt

PARCEIRO

KINGGates

RT: Em relação aos novos WRC ou Rally1, é indiscutível que o facto de serem híbridos veio mudar, em parte, as coisas. Porém, os carros continuam a ter motor a combustão que ainda é muito potente. Claro que não nos podemos esquecer que atualmente, com o acompanhamento dos elétricos, os carros têm perto de 500 cavalos ou mais... e isso contribui muito para o espetáculo.
No entanto, não acredito que mudar para um 100% elétrico possa ter muito sucesso. Claro que a evolução que tem acontecido é boa e temos uma marca que está mais à vontade nesse campo. No caso da minha marca, a Hyundai, continua a trabalhar no sentido em que o carro fique mais competitivo, com a ajuda óbvia dos excelentes pilotos que temos.

NVS: Olhando para o panorama dos ralis em Portugal, verificamos um parque automóvel de excelente qualidade no Campeonato Principal, mas simultaneamente nota-se a ausência de verdadeiras fórmulas de promoção (como eram antigamente os troféus Marbella, Starlet, ou mais tarde os troféus Saxo ou
Punto) que atraiam novos valores. Na sua opinião o que está a falhar para que não vejamos novos valores a ganhar destaque, nomeadamente com capacidade para "vingar" numa carreira internacional?

RT: É pena não haver mais troféus monomarca. Podiam-se formar novos jovens pilotos, futuros campeões nacionais. Com o que nós temos atualmente, é muito difícil arranjarmos patrocinadores ou parceiros para que possamos fazer aquilo que tanto gostamos e desejamos. Aliás, com o nível tão alto que temos no nosso

new era, with hybrid technologies taking centre stage. What do you think about these new Rally1 Hybrid cars? Will they be a good contribution to the spectacle or do you think the previous generation cars were more spectacular?

RT: Regarding the new WRC or Rally1, there is no doubt that the fact that they are hybrids has partly changed things. But the cars still have a combustion engine, which is still very powerful. Of course, we can't forget that nowadays, with the accompaniment of electrics, cars have close to 500 horsepower or more... and that contributes a lot to the spectacle.
However, I don't believe that switching to a 100% electric can be very successful. Of course, the evolution that has been happening is good and we have a brand that is more comfortable in that field. In the case of my brand, Hyundai, we continue to work towards making the car more competitive, with the obvious help of the excellent drivers we have.

NVS: Looking at the rally panorama in Portugal, we can see that there is a car park of excellent quality in the Main Championship, but at the same time we notice the absence of real promotion formulas (like in the past the Marbella or Starlet trophies, or later the Saxo or Punto trophies) that could attract new values. In your opinion, what is missing so that we don't see new values gaining prominence, namely with the capacity to "revenge" in an international career?

RT: It's a pity there aren't more mono-brand trophies. We could train new young drivers, future national champions. With what we have nowadays, it is very difficult to get

campeonato nacional, fazia falta termos uma competição como o Troféu Saxo ou Troféu Punto ou algo do género. Sei que a nossa federação está a trabalhar para umas jovens promessas (em asfalto apenas) com carros de tração à frente, turbo, com alguns cavalos, que acredito ser bastante interessante para quem está a começar. Ainda assim, há pessoas que pensam: vou começar "isto", mas "isto" é fraco. Não é fraco! Todos nós temos um caminho a seguir! Ninguém nasceu ensinado! Além do mais, não é pelo facto de possuirmos um bom carro no dia a dia que se irá traduzir em conseguirmos ser rápidos com um carro de rali.

Ainda relativamente aos troféus: reforço a ideia de que deveriam existir troféus mais baratos. Ou seja, algo que pudesse fazer com que mais pilotos se juntassem a nós no nacional de ralis, já que está "velho" (até porque eu tenho 46 anos e sou dos mais velhos).

Ao mesmo nível, era bom que aparecesse também um troféu com uns "carrinhos pequenos", de forma a impulsionar também as camadas mais jovens a participarem em ralis. E mesmo que não fossem jovens, novos pilotos. Em relação ao tipo de carros: por muito

sponsors or partners so that we can do what we like and want so much. By the way, with the so high level that we have in our national championship, we would need a competition like the Saxo Trophy or Punto Trophy or something like that. I know that our federation is working for some young promises (on asphalt only) with front wheel drive cars, turbo, with some horses, which I believe is quite interesting for those who are starting. Still, some people think: I will start "this", but "this" is weak. It is not weak! We all have a path to follow! No one is born taught! Besides, it's not because you have a good car on a daily basis that you will be fast in a rally car.

Still about the trophies: I reinforce the idea that there should be cheaper trophies. I mean, something that could make more drivers join us in the National Rally Championship, since it is "old" (even because I'm 46 years old and I'm one of the oldest).

At the same level, it would be good if there was also a trophy with some "small cars", in order to impel the youngsters to participate in rallies. And even if they

TALINA
Publicidade

DESIGN
IMPRESSÃO
PRODUÇÃO

fracos que fossem, que tivessem ao menos umas boas suspensões e transmissões. Por outras palavras, carros que fossem capazes de aguentar os pisos menos bons e que detivessem as condições mínimas de segurança para serem realizadas corridas.
Claro que há coisas que podem ser alteradas na federação e/ou nas organizações: por exemplo, pôr os tração dianteira a arrancar à frente nos ralis de terra de modo a não apanhar as estradas tão degradadas (pelo menos à primeira passagem).

NVS: Dos atuais pilotos mais jovens a competir, há algum nome que considere que possa ter um grande futuro enquanto piloto?

RT: Infelizmente, no meu ponto de vista, não temos nenhum piloto que seja uma jovem promessa que se destaque em particular. Contudo, há alguns nomes que acredito terem potencial: o Diogo Gago, que é um dos pilotos mais jovens a nível nacional, e que considero bastante bom; o Pedro Antunes, que já foi campeão cá em nacional; o Daniel Nunes; o Bernardo Sousa; o Pedro

weren't young, new drivers. Regarding the type of cars: no matter how weak they were, they should at least have good suspensions and transmissions. In other words, cars that can handle the roughest roads and that have the minimum safety conditions to be able to race.
Of course there are things that can be changed in the federation and/or in the organisations: for example, putting front wheel drive cars at the front in dirt rallies so that they don't get the roads so degraded (at least on the first pass).

NVS: Of the current younger riders competing, are there any names that you feel could have a great future as a rider?

RT: Unfortunately, in my point of view, we don't have any driver that is a young promise that stands out in particular. However, there are some names that I believe have potential: Diogo Gago, who is one of the youngest drivers at a national level, and whom I consider to be

microDI
INFORMÁTICA

Almeida e o Kevin Saraiva (17 anos de idade).
Relativamente ao Kevin, devo dizer que é um piloto a quem também dou algum apoio, na medida em que ele possa crescer, evoluir e, eventualmente, ser um futuro campeão nacional. À semelhança de tudo, ninguém nasce ensinado, e, tal como os carros, também nós temos de evoluir. Ainda assim, o Kevin, penso eu, poderá vir a dar muitas "cartas".
No geral, apesar de sermos um país muito pequeno, temos muitos pilotos com qualidade. Sou da opinião que se tivéssemos capacidade monetária para apoiar os grandes pilotos nacionais que existem em Portugal, poderíamos estar a disputar campeonatos do mundo em todas as disciplinas motorizadas. Tínhamos, certamente, pilotos para isso.

NVS: Para concluir, que conselhos gostaria de transmitir aos nossos leitores para que o Rali de Portugal 2022 volte a ser coroado de sucesso?

RT: Quanto aos nossos fãs e leitores: vejam o rali com segurança! Não se ponham muito perto da estrada ou em

quite good; Pedro Antunes, who has already been national champion here; Daniel Nunes; Bernardo Sousa; Pedro Almeida and Kevin Saraiva (17 years old).
As for Kevin, I must say that he is a driver to whom I also give some support, as long as he can grow, evolve and, eventually, be a future national champion. Like everything else, nobody is born taught, and, just like cars, we also have to evolve. Even so, Kevin, I think, may have many "cards" to play.
Overall, even though we are a very small country, we have many good drivers. I think that if we had the money to support the great national drivers that exist in Portugal, we could be competing in world championships in all motorised disciplines. We would certainly have enough drivers for that.

NVS: To conclude, what advice would you like to pass on to our readers to make the 2022 Rally of Portugal a success again?

sítios que não devem. Não desrespeitem as autoridades que estão nesses locais, visto que, se lá estão, é porque convém e é importante lá estarem. Alerto-vos para isto, na medida em que possamos ter, novamente, um Rali de Portugal (em 2023). Para que não o percamos outra vez para outro país qualquer, já que o nosso rali - o Rali de Portugal - faz parte do Campeonato do Mundo de Ralis. Para que não o percamos, repito, tentem a todo o custo manterem-se fora das zonas perigosas e respeitar as autoridades. De igual modo, também no dia a dia, na estrada, respeitem o limite e as leis. Às vezes esquecemo-nos que a estrada não é uma pista, um troço. Pode eventualmente até ser, mas não no contexto do nosso quotidiano, com pessoas e carros ligeiros a circular. Apelo-vos, assim, para que conduzam com cuidado, de modo a evitar acidentes.

Acima de tudo, desfrutem do rali! Quando eu passar, apoiem-me! Aplaudam-me! Gritem! O que quiserem! Saibam que dentro do carro sinto toda a vossa vibração e entusiasmo, o que faz com que fique feliz e grato por saber que estou a fazer aquilo que gosto e que tenho uma quantidade enorme de pessoas a acompanhar-me nesse meu sonho. Eu sou como sou! E gosto de ser como sou! Desejo, profundamente, que sejam criados patrocínios para todos os pilotos que correm em Portugal, para que possamos fazer aquilo que nós mais gostamos e, de igual modo, projetarmos e representarmos o nosso país além-fronteiras, mostrando a qualidade do "produto nacional".

RT: As for our fans and readers: watch the rally safely! Don't stand too close to the road or in places you shouldn't. Don't disrespect the authorities who are in those places, because if they are there it's convenient and important to be there. I warn you about this, as we may have a Portugal Rally again (in 2023). So that we don't lose it again to any other country, since our rally - the Rally of Portugal - is part of the World Rally Championship. So that we don't lose it, I repeat, try at all costs to stay out of dangerous areas and respect the authorities. Also, on a day-to-day basis, on the road, respect the limit and the laws. Sometimes we forget that the road is not a lane, a stretch of road. It might be, but not in the context of our daily life, with people and cars moving around. So I urge you to drive carefully to avoid accidents.

Above all, enjoy the rally! When I pass, support me! Applaud me! Shout! Anything you like! Know that inside the car I feel all your vibration and enthusiasm, which makes me happy and grateful to know that I am doing what I love and that I have a huge amount of people accompanying me in this dream of mine. I am the way I am! And I like being the way I am! I deeply wish that sponsorships are created for all the pilots who race in Portugal, so that we may do what we like the most and, in the same way, project and represent our country abroad, showing the quality of the "national product".

TiEN21
Especialistas em electrodomésticos

CASA ROCHA
Largo da Feira, nº75
4925-411 LANHESES

TELEFONES:
258 733 620
258 733 667

casarocha@tien21.pt

CLÍNICA MÉDICA DE LANHESES

especialidades
clínica geral | ortopedia
osteopatia | fisioterapia | nutrição humana

258738015 | 963676193 | clinica.lanheses@sapo.pt

VIDRARIA VIANENSE
VIDROS E COLOCAÇÕES, LDA

VIDROS LAMINADOS | VIDROS TEMPERADOS
VIDROS DUPLOS | VIDROS ANTI-ROUBO
VIDROS E ESPELHOS DECORATIVOS

Parque Empresarial Praia Norte, Lote 32 B | 4900-350 Viana do Castelo
Tel.: 258 820 658 | Fax: 258 820 630 | E-mail: geral@vidrariavianense.pt

TF TRANSFONTÃO

TRANSPORTES DE MERCADORIAS

930403452
transfontao.lda@gmail.com
Rua São Tiago de Fontão,1067
4990-611 Ponte de Lima

JOAQUIM CASEIRO
Canalizações, Lda.

BARBEARIA
1 DE JULHO

PELLETS
ALTO MINHO

BOSQUEMEMORIAS@GMAIL.COM
966 891 554

ART ALU

Caleiras, rufos, revestimento de fachadas, camarinha em todo o tipo de material.
Portões e grades em alumínio soldado
Portas seccionadas - automatismos
Impermeabilizações em tela asfálticas e Pvc
Chaminés em alumínio electro soldado

+351 258 730 455
+ 351 966 717 059
geral@artalu.pt

" Novo website "
www.artalu.pt

AS 10 DIFERENÇAS

THE 10 DIFFERENCES

Oficina Autorizada:

Tlf. 258 733 569 - fontaoauto@hotmail.com

RUA DE S. TIAGO DE FONTÃO, 1905 - **4990-610 FONTÃO - PTL**

Liberty Seguros

QUIZZ: ENCONTRA AS PALAVRAS CERTAS A PARTIR DAS PISTAS DADAS

FIND THE RIGHT WORD USING THE CLUES

_____ _____ _____

A – Col de Turini, Sospel, La Bollene

B – Primeira edição em 1911 (First Edition in 1911)

C – "Gelo negro" (Black ice)

____ _____

A – Renaul Clio Williams / Maxi; Renault 5 Turbo

B – "Piloto espetáculo" / Rally driver "showman"

C – Duas vezes campeão de França (Two times French Champion)

_____ _____

A – Kalle

B – Piloto finlandês (Finish rally driver)

C – Suécia 2001 (Swedish 2001)

_____ _____

A – Piloto argentino (Argentine rally driver)

B – Lancia Delta

C – Argentina 1988

____ _____

A – Classificativa mítica (Classic stage)

B – Salto mundialmente famoso (World's famous jump)

C – Power Stage

_____ _____

A – Troços abertos ao transito (Open trafic roads)

B – Considerado o mais duro do mundo (considered the toughest in the world)

C - Africa

A OFICINA

Especialista no seu automóvel.

Auto QF

Caminho de Brites nº59
4925-573 Perre - Viana do Castelo
Telf.: **+351 258 820 148**

geral@auto-qf.pt

apcer ISO 9001 · IQNet · apcer ISO 9001 certificação acreditada IPAC

Amilcar Silva
CARNES UNIPESSOAL LDA

TLM.: 962 750 908 - TEL.: 258 731 006
Rua Nossa Senhora dos Remédios nº 75
4990-610 FONTÃO

JOÃO DOS PNEUS
João Rodrigues & Sousa, Lda.

Rua de Cardielos, n.º 123 - 4925-350 Cardielos
Viana do Castelo - Telef. 258 831 306
E-mail: joaodospneus@sapo.pt

YOKOHAMA

EXTINVIANA
ALARMES

Intrusão · Incêndio · Videovigilância · Extintores

Entidade Instaladora de Sistemas de Segurança Certificada / Certified FOLICIA

ENTIDADE REGISTADA Nº 2833 ANEPC Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

258 027839

MATOCAR
Comércio de Automóveis

José Manuel Matos

Tel./Fax. 258 733 153 • 969 013 200 • tranquiauto@hotmail.com
Est. Nac. 202, nº 2178 • Forçada • 4925-412 Lanheses

GIPPS

gypse . isolations . interieurs . platre projeté . Silva

Força de Génio - Unipessoal, Lda

Paulo da Silva

Tel. 0033 6 50 63 75 06

Tel. 00351 965 662 366

CHAPARIA · PINTURA · MECÂNICA
FIBRA · ESTOFADOR · ELECTRICISTA

AUTO Santa Marta de Portuzelo, Lda.

REPARADORA ®

REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

Desde 1988

EMPRESA CERTIFICADA eiC ISO 9001 certificação acreditada IPAC

Rua Sr.ª da Silva, 22 - 4925-119 Sta. Marta de Portuzelo
Tel: 258 839 000 - Tlm: 939 922 039
mail: geral@arsmarta.pt - **web:** www.arsmarta.pt

SOLUÇÕES /SOLUTIONS:

AS 10 DIFERENÇAS
THE 10 DIFFERENCES

QUIZZ: ENCONTRA AS PALAVRAS CERTAS A PARTIR DAS PISTAS DADAS
FIND THE RIGHT WORD USING THE CLUES

Foto 1
Rallye Monte Carlo

Foto 2
Jean Ragnotti

Foto 3
Harri Rovanpera

Foto 4
Jorge Recalde

Foto 5
Fafe Lameirinha

Foto 6
Rallye Safari

SERVIÇO DE 1ª QUALIDADE
TALHO
MEIA NOITE
Estrada da Igreja - Telf.: 258 731 892 - Lanheses

Auto-Vieira
Virgilio Ribeiro Vieira Unip. Lda.
REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

Churrasqueira Papagaio
Diárias * Almoços * Jantares
Festas Convívio * Catering
Tlf. 258 735 223
Tlm. 969 488 623
Largo Capitão de Castro, n.º 212
Lanheses - Viana do Castelo

PEIXARIA ZEFA
PEIXE FRESCO E CONGELADO
VENDA POR GROSSO E RETALHO
António Justino Arieiro Rocha
Largo Capitão Gaspar de Castro
Telef. 258 732 868
4900-185 LANHESES

ISIMOTOR
Serviços de Oficina
Reparações Gerais
Serviços Rápidos
Chaparia
Pintura
Reboques 24H
Telf./Fax: 258 831 363,
Telm: 966 002 981
Email: isimotor@hotmail.com
Travessa da Ribeira, Nº25
4925-598 Serreleis – Viana do Castelo

METALO REP Lda.
Construções Metalomecânicas/ Steel Building
Reparações Mecânicas/ Mechanic Repairs
Reparações e Montagens Navais/ Ship Assembly and Repairs
Montagem e Reparação de Motores Diesel / Diesel Engine Assembly and Repairs
Parque Empresarial do Praio Norte
Avenida de Cabo Verde
Lote 62-63
4900-350 Viana do Castelo - Portugal
Tel. Sede/Office. +351 258 842 677
+351 285 842 265
Fax. +351 258 842 333
Tel. Residência/Private. +351 258 830 743
metalorep@mail.telepac.pt

NVSportViana, somos uma referência

Com o ACP Sport apresentar a sua 55ª edição e a festejar os 50 anos do WRC, o Suplemento Especial Semanário Noticias de Viana/NVSportViana associa-se às comemorações com o seu 28º aniversario. O tempo voa, iniciamos o projeto do suplemento em 1994 com 4 páginas, e hoje, apresentamos o mesmo, em formato de revista com 76 páginas e com um registo digital no novo site. Uma palavra de agradecimento especial ao Ricardo Teodósio, o nosso entrevistado 2022, sua simplicidade e postura refletem o status de Campeão Nacional de Ralis.

Aproveitamos a oportunidade para informar mais uma vez um dos focos do nosso site http://www.noticiasdevianasport.pt. O mesmo é de todos os pilotos de desportos motorizados do nosso Alto Minho, usem e abusem do mesmo na partilha e divulgação dos vossos projetos e noticias.

E qualquer projeto só sobrevive com patrocinadores e parcerias, e o nosso não é exceção, nesta despedida até ao próximo ano, queremos deixar a TODOS o nosso agradecimento, aos novos, aos antigos sem exceção. Bem hajam!

Terminamos com o lema de sempre: PERTO DA EMOÇÃO, LONGE DO PERIGO! Vamos todos juntos desfrutar do MELHOR RALI DO MUNDO.

NVSportViana

NVSportViana: we are reference!

With ACP Sport presenting its 55th Edition and celebrating the 50 years of the WRC, the Special Supplement Semanário Noticias de Viana/NVSportViana joins the celebrations with its 28th anniversary. Time flies! We started the supplement project in 1994 with 4 pages. Today, we present it in magazine format with 76 pages and with a digital record in the new website.
A special word of thanks to Ricardo Teodósio, our interviewee of 2022. His simplicity and posture reflect the status of National Rally Champion.

We remember one of the focuses of our site http://www.noticiasdevianasport.pt a space for all motorsport pilots of our Alto Minho.
Use and abuse it!
Share and divulge your projects and news!

Any project can only survive with sponsors and partnerships... ours is no exception. In this farewell - until next year - we want to leave our thanks to ALL: to the new and to the old ones. Without exception!
Thank you all!

We end with the motto of always: CLOSE TO THE EMOTION, LONGER FROM DANGER!
Let's, together, enjoy the BEST RALI IN THE WORLD!!!

NVSportViana

GRUPO medisil
LANHESES | CAMINHA | PONTE DE LIMA | VIANA DO CASTELO

SEGUROS
CONTABILIDADE
FINANCEIRA

LANHESES
258 735 110 | 961 705 886 | medisil@medisil.pt
CAMINHA
258 724 113 | 968 100 016 | caminha@medisil.pt
PONTE DE LIMA
258 027 588 | 910 381 281 | pontedelima@medisil.pt
VIANA DO CASTELO
961 705 894 | miguel@medisil.pt

TRANQUILIDADE grupo GENERALI
Liberty Seguros
LUSITANIA Grupo Montepio
ZURICH
europ assistance
PREVOIR
PROMOTOR NOVO BANCO
VMC

FICHA TÉCNICA/DATA SHEET
Proprietários/Owners: Diocese de Viana do Castelo – nif. 501123547 – Rua Góis Pinto – 4904-864 Viana do Castelo –
Diretor/Principal Pe. João Bastos
Suplemento NVSport – Administração/Management – Redação/Wording: Miguel Silva, Miguel Castro; Gonçalo Talina.
Fotografia/Photo: @World/André Lavadinho; Miguel Castro; Fotos Oficiais
Tradução/Translation: Inês Silva
Contacto/Contact: noticiasdevianasport@gmail.com
Impressão/Print: Empresa Diário do Minho - Braga
Tiragem/Drawing: 7.000 exemplares

ift INSTITUTO DE FORMAÇÃO E TRANSPORTES

DESPERTAR Formação e Psicologia

mais INcomum

encontro

LIMAMINHO UMA EMPRESA DO GRUPO IFT

VIANA DO CASTELO
BRAGA |VILA VERDE
PONTE DE LIMA | PÓVOA DO VARZIM
LOUSADA |ALBERGARIA-A-VELHA
SEIA | TORRES VEDRAS
BEJA | FERREIRA DO ALENTEJO
PORTO | SANTA MARIA DA FEIRA
LISBOA | FARO

ACELERA A TUA CARREIRA

Formação certificada em transportes e mais de 20 outras áreas

geral@grupoift.pt | www.grupoift.pt | 258 023 347

GRUPO ift Formação e Consultoria

TODOS
os homens
SE NUTREM,
mas poucos
SABEM DISTINGUIR
os sabores

PONTE DE LIMA
www.saboresdolima.com
258 931 121

SABORESDOLIMA
RESTAURANTE