

NESTA EDIÇÃO

/IN THIS EDITION

ENTREVISTA A GONÇALO HENRIQUES E HUGO LOPES,
PILOTOS DA HYUNDAI PORTUGAL

INTERVIEW WITH GONÇALO HENRIQUES AND HUGO LOPES,
DRIVERS FOR HYUNDAI PORTUGAL



POWERED BY PASSION
SUSTAINABLE BY CHOICE

15-18 MAIO 2025

AUTOM3VEL CLUB DE PORTUGAL
RALLYDEPORTUGAL.PT



A CARGLASS® É TODO-O-TERRENO!

REPARAÇÃO E SUBSTITUIÇÃO
DE VIDRO AUTOMÓVEL



Vidro do automóvel partido?
Contacte o seu Mediador
de Seguros.


CARGLASS®
carglass.pt

ÍNDICE INDEX

EDITORIAL /EDITORIAL	03
POLÍTICA AMBIENTAL /ENVIRONMENTAL POLICY	08
CALENDÁRIO WRC 2025 /2025 WRC CALENDAR	09
SEGURANÇA /SECURITY	11
MONTECARLO /MONTECARLO	13
SUÉCIA /SWEDEN	17
SAFARI QUÊNIA /KENYA SAFARI	19
CANARIAS /CANARIAS	21
ENTREVISTA GONÇALO HENRIQUES E HUGO LOPES /GONÇALO HENRIQUES E HUGO LOPES INTERVIEW	23
UMA HISTÓRIA DE MEIO SÉCULO /A STORY WITH HALF CENTURY	35
WRC: O QUE MUDA EM 2025? /WRC: WHAT IS CHANGING IN 2025?	41
FIA JUNIOR WRC E REGRESSO /FIA JUNIOR WRC RETURNS	45
WRC: NOVOS REGULAMENTOS 2027 /WRC: NEW REGULATIONS FOR 2027	47
LISTA DE INSCRITOS /ENTRY LIST	50
PALMARÉS /ACHIEVEMENTS	53
HYUNDAI SHELL MOBIS WRT	55
M-SPORT FORD WRT	57
TOYOTA GAZOO RACING WRT	59
REstantes EQUIPAS WRC2 /OTHER TEAMS WRC2	61
REstantes EQUIPAS WRC3 /OTHER TEAMS WRC3	71
REstantes EQUIPAS /OTHER TEAMS	75
MAPAS E HORÁRIOS QUINTA /MAPS AND SCHEDULES THURSDAY	77
MAPAS E HORÁRIOS SEXTA /MAPS AND SCHEDULES FRIDAY	80
MAPAS E HORÁRIOS SÁBADO /MAPS AND SCHEDULES SATURDAY	84
MAPAS E HORÁRIOS DOMINGO /MAPS AND SCHEDULES SUNDAY	88
PASSATEMPOS AMM /AMM GAMES	93
OBRIGADO /THANKS	87
FICHA TÉCNICA E SOLUÇÕES PASSATEMPOS AMM /DATA SHEET AND SOLUTIONS AMM GAMES	98

Calçada & Costa

BOSCH
Service

PONTE DE LIMA - 258 942 394

AM MOTORES /25



Segue-nos nas redes sociais:
Follow us on social media:

Versão digital em:
Digital version at:

am-motores.com



Scan me



Explora O MUNDO e descobre AS NOVIDADES DE 2025

Utiliza o código
am-motores
e obtém descontos
em toda a plataforma



Tudo o que precisas para
organizar a tua viagem
num único lugar.

**Ofertas únicas,
descontos exclusivos!**

Rua Daciano Batista Marques
Lake Towers - Edif. D, 245 2º andar
4400 - 617 - Vila Nova de Gaia

www.gonget.pt



221 202 316
geral@gonget.pt

VODAFONE RALLY DE PORTUGAL 2025: PARA TODO O TIPO DE ADEPTOS / VODAFONE RALLY DE PORTUGAL 2025: FOR ALL KINDS OF FANS



acompanham também do ponto de vista desportivo.

Em segundo lugar, os adeptos que gostam de desporto automóvel em geral, mas que normalmente só acompanham os grandes eventos de carácter internacional. Como o Rally de Portugal está entre esses grandes eventos, normalmente acompanham também na estrada a nossa maior prova de ralis.

Depois existem ou outros adeptos. Aqueles que vão pela festa e pelo momento! E a eles que cabe a responsabilidade de fazer essa mesma festa, sendo que muitos têm uma forma de interpretar a sua presença à beira dos troços muito particular, onde os carros de ralis do mundial, são apenas um pretexto para justificar quase todo o tipo de comportamentos e atitudes, muitas vezes difíceis de entender. Por exemplo, o que fazem tantas motosserras nas zonas espetáculo? A verdade é que tudo isto já faz parte da envolvimento do Rally de Portugal e sem eles a festa não seria a mesma.

Todos estes adeptos são essenciais para o sucesso do Rally de Portugal. Por um lado, porque fazem número (e são aos milhares), sendo dessa forma que a organização justifica aos patrocinadores que se continue a investir da forma como se investe nesta prova, por outro, dão um colorido muito especial ao rali e uma animação extra, que vai muito além da componente competitiva e desportiva.

O que se pede a todos é responsabilidade, respeitando escrupulosamente as indicações dos Marshall's, para que seja possível manter o Rally de Portugal por muitos mais anos no nosso país.

Mais troços, mais espetáculo.

A edição 2025 do Vodafone Rally de Portugal apresenta algumas novidades, já por demais divulgadas, que passam sobretudo por novos troços na primeira etapa, sem que se tenham perdido os troços dos anos anteriores. Quer isto dizer, que com a entrada de Agueda / Sever e Sever / Albergaria, no final do dia, vamos ter uma primeira etapa duríssima, muito mais do que já era tradicionalmente até à edição e 2024. Os pilotos e as máquinas vão ser sujeitos a um enorme desgaste, tanto mais que a etapa começará para os pilotos às 6h da manhã (terão que estar acordados muito antes disso) e nunca antes das 21h estará terminada.

Se atendermos que os pilotos voltarão à estrada, para a segunda etapa, novamente pelas 6h da manhã, fica bem patente que esta será uma edição de "endurance" do Rally de Portugal.

Diga-se, ainda, que mais troços vão levar também a especiais mais curtas (em termos médios já que a quilometragem é semelhante às edições anteriores), pelo que a competitividade poderá ser ainda maior em termos desportivos.

Lista de luxo.

Mesmo sabendo que o Mundial de Ralis não navega nas melhores águas do ponto de vista do número de equipas, existindo ainda um estigma enorme sobre o que será o futuro da modalidade avaliando apenas o tipo de carros a usar no futuro na categoria maior (Rally1), a lista de inscritos do Rally de Portugal 2025 não sendo das melhores

Here comes another edition of "our" Vodafone Rally de Portugal, a moment that is always eagerly awaited by the country's fervent fans of the sport. This is an event that attracts all kinds of fans. Firstly, the long-time fans, who normally follow rallies, whether national or international, who are well aware of the importance of the event in promoting the sport in Portugal and who also follow it from a sporting point of view.

Secondly, fans who like motorsport in general, but who usually only follow the big international events. As the Rally of Portugal is one of these major happenings, they usually also follow our biggest rally event on the road.

Then there are the other fans. Those who go for the party and the moment! It's up to them to make that party happen, and many of them have a very particular way of interpreting their presence at the side of the tracks, where the world rally cars are just a pretext to justify almost any kind of behavior and attitude, which is often difficult to understand. For example, what are so many chainsaws doing in the spectacle zones? The truth is that all this is already part of the Rally of Portugal atmosphere and without them the party wouldn't be the same.

All these fans are essential to the success of the Rally of Portugal. On the one hand, because they make up the numbers (and there are thousands of them), which is how the organization justifies to sponsors that they continue to invest the way they do in this event, and on the other hand, they give the rally a very special color and a sense of excitement that goes far beyond the competitive/sporting component.

What we ask of everyone is responsibility, respect of the Marshall's instructions, so that we can keep the Rally of Portugal in our country for many more years.

More sections, more spectacle

The 2025 edition of the Vodafone Rally of Portugal will get some new features, which have already been publicized. These include new sections in the first stage, without losing the sections from previous years. This means that with the addition of Agueda / Sever and Sever / Albergaria, at the end of the day, we'll have a very tough first stage, much more so than was traditionally the case until the 2024 edition. The riders and the machines will be subjected to enormous wear and tear, especially as the stage will start for the riders at 6am (they'll have to be awake long before then) and won't be finished before 9pm.

If we take into account that the drivers will be back on the road for the second stage, again at 6 a.m., it's clear that this will be an endurance edition of the Rally de Portugal.

It should also be said that more sections will also lead to shorter stages (in average terms, since the mileage is similar to previous editions), so the competitiveness could be even greater in sporting terms.





TUDO AQUI



EXPERIMENTE MAIS



@estacao.viana



@estacao.viana.shopping

de sempre em qualidade e quantidade, estará certamente entre as melhores dos últimos e é, também, a melhor da temporada deste ano até ao momento.

Apesar de existirem apenas três equipas com os Rally1, na nossa maior prova de estrada vamos ter a presença de 12 carros desta categoria (difícilmente se poderão esperar mais esta temporada). Só a Toyota, recordista em Portugal, reforçou o contingente e traz nada mais nada menos do que cinco carros, onde não sequer o múltiplo vencedor Sebastien Ogier falta. A Hyundai faz a aposta tradicional nos seus pilotos residentes, mas a Ford (M-Sport), para além dos dois titulares, traz ainda a jovem estrela Martins Sesks (a expectativa de ver este piloto é enorme pela sua competitividade) e um português. O discreto Diogo Salvi, talvez o piloto português que mais provas do WRC tem disputado nos últimos anos, vai estar ao volante de um Ford Puma Rally1 pela primeira vez, o que lhe garante as honras de estar nos troços entre os mais rápidos do mundial. Será certamente uma experiência inesquecível para Salvi, daquelas para mais tarde recordar e que permite que um piloto português regresse à ribalta do mundial, mesmo que seja, para já, apenas por esta prova. O que esperar de Diogo Salvi? Nada, mas certamente que para o piloto o único pensamento que terá na cabeça será o de "gozar" ao máximo esta experiência, num dos carros de topo dos ralis mundiais.

O resto da lista também não deixa de ter muito valor. Só nesta prova estão inscritos qualquer coisa como 55 veículos da categoria rally2. Nunca uma prova em Portugal teve tantos carros desta categoria, com a vantagem de aqui se encontrarem todo o tipo de pilotos, alguns deles a tentarem a sua ascensão a uma equipa de fábrica (os lugares são poucos).

Pelo meio encontramos os concorrentes ao Campeonato de Portugal de Ralis, já que o Rally de Portugal será "infelizmente" a terceira prova desta competição. Mais uma vez o vencedor do CPR será encontrado no final do primeiro dia, enquanto os duas rodas motorizadas não têm sequer pontuação nesta prova, levando a que apenas dois pilotos viessem a esta prova. No total serão 14 concorrentes ao CPR, começando já a existir algumas baixas entre as presenças habituais nesta competição, o que significa que esta prova está a mais no calendário do CPR. Outra situação menos boa, é que os pilotos do CPR partem muito atrasados para estrada, mesmo entre eles, o que desportivamente não é nada interessante. Basta ver que nos anos anteriores, as classificações para o CPR no Rali de Portugal os pilotos terminam separados entre si, não por segundos, mas por minutos!!! A pergunta que se impõe é: porquê insistir no erro?

Contudo, vamos ter certamente um grande espetáculo nos troços portugueses, que é aliás aquilo que diferencia os ralis de todos os outros desportos motorizados. Mesmo que não exista muita competitividade à geral, entre os pilotos, o espetáculo de os ver a conduzir estes modernos carros de ralis supera tudo isso.

Bons ralis a todos, mas em segurança!

Um abraço

Paulo Homem
Diretor www.ralisonline.net

Luxury list

Even though we know that the World Rally Championship isn't sailing in the best of waters in terms of the number of teams, and there is still a huge stigma about what the future of the sport will be by evaluating only the type of cars to be used in the future in the largest category (Rally1), the entry list for the 2025 Rally de Portugal, although not one of the best ever in terms of quality and quantity, will certainly be among the best of recent years and is also the best of this year's season so far.

Although there are only three Rally1 teams, our biggest road race will feature 12 cars in this category (it's hard to expect more this season). Only Toyota, the record holder in Portugal, has strengthened its contingent and is bringing no less than five cars, with not even multiple winner Sebastien Ogier missing. Hyundai is making the traditional bet on its resident drivers, but Ford (M-Sport), in addition to the two regulars, is also bringing young star Martins Sesks (we're really looking forward to seeing this driver because of his competitiveness) and a Portuguese driver. The discreet Diogo Salvi, perhaps the Portuguese driver who has competed in the most WRC races in recent years, will be behind the wheel of a Ford Puma Rally1 for the first time, which guarantees him the honors of being among the fastest drivers in the world. It will certainly be an unforgettable experience for Salvi, one to remember later and one that will allow a Portuguese driver to return to the world stage, even if only for this race. What can Diogo Salvi expect? Nothing, but the only thing on the driver's mind will certainly be to "enjoy" this experience as much as possible, in one of the world's top rally cars.

The rest of the list is just as valuable. In this event alone, some 55 rally2 cars have entered. Never before has a rally in Portugal had so many cars in this category, with the advantage that here you'll find all kinds of drivers, some of them trying to work their way up to a factory team (there are only a few places).

In between are the competitors in the Portuguese Rally Championship, as the Rally de Portugal will "unfortunately" be the third event in this competition. Once again, the winner of the CPR will be found at the end of the first day, while the two-wheel-drives don't even have any points in this event, leading to only two drivers coming. In total, there will be 14 competitors in the CPR, and there are already some casualties among the usual entries in this competition, which means that this race is too many on the CPR calendar. Another unfortunate situation is that the CPR drivers are starting very late on the road, even among themselves, which is not interesting in terms of the competition. You only have to look at the fact that in previous years, the CPR classifications in the Rally of Portugal have seen the drivers finish not seconds apart, but minutes apart!!! The question is: why insist on the mistake?

However, we're certainly going to have a great spectacle on the Portuguese stretches, which is what sets rallies apart from all other motor sports. Even if there isn't much overall competitiveness between the drivers, the spectacle of watching them drive these modern rally cars outweighs all that.

Good rallies to all, be safe!

Cheers

Paulo Homem
Director www.ralisonline.net





Olá!



PERFIL PESSOAL

Proactiva, empática, organizada e resiliente.



FORMAÇÃO

Conhecimento de mercado, marketing imobiliário e gestão de clientes.



HOBBIES

Praia, ouvir música, ler, trabalhos manuais e passar tempo com o meu filhote.



COMPETÊNCIA

Presença online, parcerias, formação contínua, atendimento personalizado e follow-up.

SILVIA PEREIRA

A SUA CONSULTORA IMOBILIÁRIA

+351 964 337 766

(Chamada para a rede móvel nacional)

silvia.m.pereira@zome.pt

Vicosa - Mediação Imobiliária Lda - AMI 81274

CALENDÁRIO WRC 2025

2025 WRC CALENDAR



EVENTO /EVENT	DATA /DATE	VENCEDOR /WINNER
01 WRC RALLYE MONTE CARLO	22-26 /01	Sebastian Ogier /Toyota
02 WRC RALLY SWEDEN	12-16 /02	Elfyn Evans /Toyota
03 WRC SAFARI RALLY KENYA	20-23 /03	Elfyn Evans /Toyota
04 WRC ISLAS CANARIAS	24-27 /04	Kalle Rovanperä /Toyota
05 WRC VODAFONE RALLY DE PORTUGAL	15-18 /05	
06 WRC RALLY ITALIA SARDEGNA	05-08 /06	
07 WRC EKO ACROPOLIS GREECE	26-29 /06	
08 WRC DELFI RALLY ESTONIA	17-20 /07	
09 WRC SECTO AUTOMOTIVE RALLY FINLAND	31 /07 03/08	
10 WRC UENO RALLY DEL PARAGUAY	28-31 /08	
11 WRC RALLY CHILE BIO BIO	11-14 /09	
12 WRC CENTRAL EUROPEAN RALLY	16-19 /10	
13 WRC FORUM8 RALLY JAPAN	06-09 /11	
14 WRC RALLY SAUDI ARABIA	27-30 /11	



**POWERED BY PASSION
SUSTAINABLE BY CHOICE**

Use sacos de reciclagem
Use recycling bags

Evite o plástico
Avoid plastics

Evite a produção de resíduos
Avoid the production of waste

Separe todos os resíduos
Separate all the waste

Poupe água e energia
Save water and energy

Partilhe o seu carro
Share your car

Prefira o digital
Prefer digital formats

Não dei lixo para o chão
Don't litter

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL



**AUTOMÓVEL
CLUB DE PORTUGAL**



carsiva
UNIDADE INDUSTRIAL DE CARNES, S.A.

Vendeiro



AUTHORIZED IMPORTER
ORLEN
OIL

ULTRAPASSA OS LIMITES DA

perfeição



AS ZONAS DESTINADAS
AOS ESPECTADORES
ESTÃO ASSINALADAS
COM A COR VERDE.
REMANEJANTES LOCAIS
SÃO INTERDITOS.

NUNCA:

- Se desloque para zonas proibidas
- Ande no troço
- Se posicione no troço
- Fique abaixo do nível do troço
- Se coloque à frente de setas ou sinais
- Esteja em zonas proibidas
- Esteja em cima de paredes ou vedações
- Se posicione perto dos limites do troço
- Bloqueie vias de emergência
- Ponha em causa a sua segurança ou dos pilotos
- Esteja distraído
- Remova setas ou sinais do troço
- Seja você a interromper a especial
- Caminhe no troço 30 minutos antes do primeiro carro

Tenha sempre em mente que:

- O inesperado pode acontecer
- Se desrespeitar as instruções dos Marshals a especial será interrompida

SEMPRE:

- Veja o espectáculo nas zonas destinadas ao público
- Espere o inesperado
- Ouça os carros em aproximação
- Garanta que tem espaço para se mover rapidamente
- Mantenha-se alerta
- Mantenha as crianças em segurança e supervisionadas
- Tente colocar-se atrás de algo sólido e resistente
- Mantenha os cães presos com trela
- Siga as instruções dos Marshals e dos agentes da autoridade
- Ajude os Marshals a garantirem a sua segurança e a da especial
- Esteja posicionado até 30 minutos antes do primeiro carro



AREAS ASSIGNED
TO SPECTATORS ARE
INDICATED BY
THE GREEN COLOR.
ALL REMAINING AREAS
ARE NO-GO AREAS.

DON'T:

- Access No-Go Areas
- Stand or walk on the track
- Stand below the level of the track
- Stand in front of arrows or signs
- Stand in No-Go Areas
- Stand or sit on log piles, walls or fences
- Sit close to the edge of the track
- Block escape routes
- Play games with your safety or the of the drivers
- Be distracted
- Remove stage signs or arrows
- Be the one to stop the stage
- Walk on the road 30 minutes before the first car

Be sure that:

- The unexpected can happen
- If you ignore Marshals instructions the Stage will be stopped

ALWAYS:

- Watch the Rally in areas assigned to spectators
- Expect the unexpected
- Listen for approaching cars
- Leave yourself room to move quickly
- Remain alert
- Keep children under supervision
- Try to keep behind something solid
- Keep dogs on a leash
- Do as Marshals and law enforcement agents ask
- Help the Marshal to run a safe stage
- Be in place 30 minutes before the first car

O VODAFONE RALLY DE PORTUGAL NO WRC É RESPONSABILIDADE DE TODOS.
THE VODAFONE RALLY DE PORTUGAL ON THE WRC IS EVERYONE'S RESPONSIBILITY.



SEBASTIEN OGIER SUPREMO NO RALI DE MONTECARLO /SEBASTIEN OGIER'S SUPREMACY AT MONTECARLO RALLY

E já são 10 as vitórias em Montecarlo, um record batido por Sebastien Ogier, que confirma assim uma vez mais o estatuto de lenda dos ralis.

O piloto da Toyota, navegado por Vincent Landais, começou o rali em força. Os troços noturnos do primeiro dia não intimidaram a dupla francesa que, ao desferir um forte ataque nas pec's 1 e 2, instalaram-se no comando do rali.

Porém, um pequeno deslize numa zona super escorregadia na terceira classificativa da noite levou à sua queda ao terceiro posto.

Mas a dupla não baixou os braços e no segundo dia de prova partiram em busca do prejuízo para chegar ao comando do rali na oitava classificativa, posição que já não viriam a largar até ao final, conquistando o histórico resultado de 10 vitórias na prova monegasca ao qual somaram ainda os pontos da vitória na Power Stage.

Logo atrás no segundo posto, Elfyn Evans e Scott Martin confirmaram também um excelente resultado conjunto da Toyota. A dupla britânica ainda passou pelo comando da prova e defendeu-se bem dos fortes ataques daquela que foi provavelmente a dupla sensação do rali. Além do degrau intermédio do pódio, Evans e Martin foram ainda os mais rápidos no "Super Sunday", a classificação que atribui pontos extra às 5 equipas mais rápidas do último dia de rali bem como os segundos classificados da Power Stage.

Na sua prova de estreia pela Hyundai no WRC, Adrien Fourmaux e Alex Coria brilharam ao cotarem-se como a melhor das formações do construtor coreano, passaram também eles pela liderança do rali e viriam a conquistar um sólido terceiro lugar final mostrando uma adaptação ao novo carro e à nova equipa que lhes dá excelentes indicadores para o futuro.

Seguiram-se na classificação Kalle Rovanpera e Jonne Haltune. A dupla finlandesa, que regressa este ano a tempo inteiro ao campeonato, esteve "uns furos" abaixo do que seria expectável com o jovem piloto da Toyota a admitir não se sentir totalmente confortável com o carro nas difíceis classificativas de montanha. A dupla viria a redimir-se na derradeira etapa ao conseguir mostrar já algum ritmo semelhante ao dos homens da frente que lhe valeu o segundo posto do "Super Sunday" e ascender ao 4º lugar por troca com o segundo melhor Hyundai, este tripulado por Ott Tanak e Martin Jarveoja.

Para a dupla da Estónia, este foi um rali bastante sofrido. Uma saída de estrada no segundo dia quase comprometeu totalmente o rali mas após esse momento Tanak e Jarveoja conseguiram melhorar o seu ritmo vencendo um total de 4

Sebastien Ogier has now won 10 times in Montecarlo, a record broken by him and once again confirming his status as a rallying legend.

The Toyota driver, navigated by Vincent Landais, made a strong start to the rally. The night sections of the first day didn't intimidate the French duo who, by launching a strong attack on stages 1 and 2, established themselves in command of the rally. However, a small slip in a super slippery area on the third stage of the night led to their fall to third place.

But the duo didn't give up and on the second day of the race they set out to take command of the rally on the eighth stage, a position they wouldn't relinquish until the end, achieving the historic result of 10 victories in the Monegasque race, to which they also added the points from their victory in the Power Stage.

Just behind in second place, Elfyn Evans and Scott Martin also confirmed an excellent joint result for Toyota. The British duo were still in command of the race and defended well against the strong attacks of what was probably the rally's sensation duo. In addition to the middle step of the podium, Evans and Martin were also the fastest on "Super Sunday", the classification that awards extra points to the five fastest teams on the last day of the rally, as well as the runners-up on PowerStage.

In their debut race for Hyundai in the WRC, Adrien Fourmaux and Alex Coria shone as the best of the Korean manufacturer's crews, they also led the rally and came away with a solid third place finish, showing an adaptation to the new car and the new team that gives them excellent indicators for the future.

Kalle Rovanpera and Jonne Haltune followed in the standings. The Finnish duo, who returned to the championship full-time this year, were "a few notches down" from what might have been expected, with the young Toyota driver admitting that he didn't feel totally comfortable with the car on the difficult mountain stages. The duo redeemed themselves on the final stage by showing a similar pace to the frontrunners, which earned them second place on "Super Sunday" and a 4th place in exchange for the second best Hyundai, manned by Ott Tanak and Martin Jarveoja.

For the Estonian duo, this was a very tough rally. A crash on the second day almost completely compromised the rally, but after that Tanak and Jarveoja managed to improve their pace, winning a total of four stages until the end, but it was not enough to hold off Toyota's direct rivals.



CLASSIFICAÇÃO FINAL /FINAL STANDINGS

1. Sebastien Ogier / Vincent Landais (Toyota Yaris Rally1) 3:19:06.1
2. Elfyn Evans / Scott Martin (Toyota Yaris Rally1) +18.5
3. Adrien Fourmaux / Alex Coria (Hyundai i20 Rally1) +26.0
4. Kalle Rovanpera / Jonne Haltunen (Toyota Yaris Rally1) +54.3
5. Ott Tanak / Martin Jarveoja (Hyundai i20 Rally1) +59.0
6. Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 Rally1) +5:44.2
7. Josh McErlean / Eoin Treacy (Ford Puma Rally1) +10:15.1
8. Johan Rossel / Arnaud Dunand (Citroen C3 Rally2) +10:26.8
9. Nikolai Gryazin / Konstantin Aleksandrov (Skoda Fabia RS Rally2) +11:40.7
10. Eric Camilli / Thibault de la Haye (Hyundai i20 Rally2) +13:14.6

AVANÇAMOS SEGUROS

A CELEBRAR A TRADIÇÃO DO FUTEBOL PORTUGUÊS



troços até ao final, sendo contudo insuficiente para segurar os adversários diretos da Toyota.

A encerrar o Top 6 terminaram os campeões em título Thierry Neuville e Martijn Whydaeghe. Os homens da Hyundai levam de Montecarlo muitas histórias para contar e poucas boas recordações já que duas saídas de estrada no segundo dia (exatamente no mesmo local) levaram a uma queda abrupta na classificação geral e nas suas aspirações a um bom resultado.

No sétimo posto final surge o melhor (e único) dos Ford Puma. Na sua estreia absoluta no escalão máximo, Josh McElean e Eoin Treacy cumpriram exatamente o objetivo traçado: sem qualquer veleidade desportiva na classificação final desta prova de fogo, a dupla irlandesa teria apenas que somar quilómetros, aprender ao máximo e ganhar experiência aos comandos do Puma Rally1.

Apesar de um início cauteloso e discreto, os jovens da M-Sport souberam escapar às dificuldades deste rali e paulatinamente foram escalando na classificação somando os primeiros pontos do ano.

Mais azarados estiveram os seus colegas de equipa Gregoire Munster e Louis Loukka.

Apesar de virem a fazer uma prova surpreendente, na qual inclusive venceram o primeiro troço das suas carreiras no WRC, Munster e Loukka viriam a sofrer um despiste no primeiro troço da derradeira etapa, surpreendidos por uma placa de gelo que atirou o Puma para lá dos limites da estrada.

Também azarados estiveram Sami Pajari e Marko Salminen, vítimas também eles de uma saída de estrada que atirou o Toyota Yaris Rally1 para o fundo de uma ponte, tal como Takamoto Katsuta e Aaron Johnston, com sorte idêntica à dos seus colegas de equipa.

Na WRC2 destaque para a vitória da Citroen com Yohan Rossel e Aranud Dunand a repetirem o resultado de 2024, secundados pelo Hyundai de Eric Camilli e Tibault de la Haye. O pódio final ficou completo com o mais novo do clã Rossel, Leo, navegado por Guillaume Mercieret, a conquistar o pódio na sua estreia em Montecarlo.

A WRC3 foi um feudo quase perfeito de Arthur Pelamourgues e Bastien Pouget. A dupla do Renault Clio Rally3 apenas perdeu o comando da prova em 2 classificativas rubricando uma vitória sem mácula.

Os italianos Matteo Fontana e Alessandro Arnaboldi levaram o seu Ford Fiesta Rally3 ao 2º lugar final enquanto Ghjuvanni Rossi e Kylian Sarmezan, também em Ford Fiesta, fecharam o pódio da competição.

Rounding off the top six were defending champions Thierry Neuville and Martijn Whydaeghe. The Hyundai men leave Montecarlo with many stories to tell and few good memories, as two crashes on the second day (in exactly the same place) led to a sharp drop in the overall standings and in their aspirations for a good result.

In seventh place was the best (and only) Ford Puma. On their debut in the top flight, JoshMcElean and Eoin Treacy did exactly what they had set out to do: without any sporting hopes in the final standings of this fiery event, the Irish duo simply had to rack up the kilometers, learn as much as possible and gain experience at the controls of the Puma Rally1. Despite a cautious and discreet start, the youngsters from M-Sport managed to escape the difficulties of this rally and gradually climbed the standings, scoring their first points of the year.

More unlucky were their teammates Gregoire Munster and Louis Loukka. Despite having a surprisingly good race, in which they even won the first section of their WRC careers, Munster and Loukka crashed on the first section of the final stage, surprised by a slab of ice that threw the Puma over the edge of the road.

Also unlucky were Sami Pajari and Marko Salminen, who also fell victim to an off-road accident that sent the Toyota Yaris Rally1 to the bottom of a bridge, as well as Takamoto Katsuta and Aaron Johnston, who were equally unlucky as their teammates.

In WRC2, Citroen took victory with YohanRossel and Aranud Dunand repeating their 2024 result, followed by the Hyundai of Eric Camilli and Tibault de la Haye. The final podium was completed with the youngest of the Rossel clan, Leo, navigated by Guillaume Mercoiret, taking the podium on his debut in Montecarlo.

WRC3 was an almost perfect fiefdom for Arthur Pelamourgues and Bastien Pouget. The Renault Clio Rally3 duo only lost control of the race on two stages, scoring an unblemished victory.

The Italians Matteo Fontana and Alessandro Arnaboldi took their Ford Fiesta Rally3 to 2nd place, while Ghjuvanni Rossi and Kylian Sarmezan, also in a Ford Fiesta, rounded off the podium.

BERTIVAN
Impermeabilizações

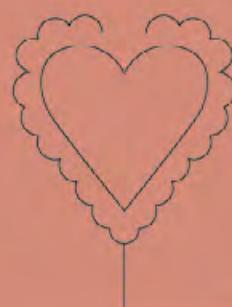




sente



Viana



ELFYN EVANS SEM MÁCULA NO RALI DA SUÉCIA
/ELFYN EVANS UNBOTHERED AT THE SWEDISH RALLY



Mesmo não tendo sido nunca com um domínio folgado, a dupla Elfyn Evans / Scott Martin carimbou uma vitória incontestada no Rali da Suécia, segunda ronda do WRC 2025. A formação da Toyota liderou praticamente do início ao fim da prova, tendo apenas perdido o comando em três momentos distintos, mas rapidamente recuperado, para chegar ao seu 10º triunfo em provas do Mundial.

Para a formação britânica, este foi um fim de semana perfeito já que, a somar à vitória do rali, amealhou ainda o máximo de pontos no "Super Sunday", bem como na Power Stage. Com este resultado, Evans comanda destacado o campeonato com 61 pontos.

A Toyota esteve em grande destaque, tal como na prova anterior, e desta vez a surpresa foi Takamoto Katsuta. Navegado por Aaron Johnston, o piloto japonês mostrou uma competitividade pouco habitual, "roubou" a liderança do rali ao seu companheiro de equipa por duas vezes e lutou pelo triunfo até ao derradeiro troço, conquistando o segundo melhor registo na Power Stage com apenas 1 décima de desvantagem para o vencedor.

O pódio ficou completo com o melhor dos Hyundai em prova, tripulado pelos campeões em título Thierry Neuville e Martijn Wydaeghe. A dupla belga fez um rali em crescendo rodando bastante tempo no 5º posto mas a meio da segunda etapa conseguiu juntar-se à luta com os homens da Toyota e chegando ao derradeiro dia a pouco mais de 6 segundos da liderança. Contudo, o poderio da Toyota e a competitividade dos seus rivais não permitiu a Neuville melhor que o degrau mais baixo do pódio na classificação final.

Na 4ª posição ficou o segundo melhor Hyundai. Ott Tanak e Martin Jarveoja ainda conseguiram dar "um ar de sua graça" ao liderarem a prova durante uma classificativa, mas os sucessivos problemas com o seu Hyundai i20 Rally1 acabaram por retirar confiança à dupla estónia que, depois de um "magro" quinto lugar em Montecarlo, saem da Suécia com um 4º posto a saber a pouco para as suas ambições.

Em pior forma está Kalle Rovanpera. O jovem prodígio finlandês está a ter um arranque de temporada irreconhecível parecendo ter perdido o fulgor de outrora. Rovanpera e o seu navegador Jonne Haltunen não conseguiram oferecer à Toyota melhor que o 5º posto final, apresentando uma estranha falta de ritmo e de adaptação aos novos pneus Hankook.

Do lado da M-Sport, o melhor representante foi o jovem letão Martins Sesks. Navegado por Renars Francis, Sesks deu na Suécia início ao seu programa de 6 ralis do WRC com o Puma Rally1 mas teve algumas dificuldades de adaptação aos novos pneus. Ainda assim, Sesks mostrou uma boa evolução deixando antever competitividade para as próximas provas.

Com o 9º lugar final, Oliver Solberg e Elliott Edmondson em Toyota Yaris, levaram de vencida a WRC2 batendo por mais de 40 segundos os finlandeses Roope Korhonen e Anssi Viinikka em carro idêntico.

Na WRC3, os australianos Taylor Gill e Daniel Brkic venceram, resultado que repetiram igualmente na Junior WRC.

Even though it was never a clear-cut victory, the Elfyn Evans / Scott Martin duo took an uncontested win at the Rally of Sweden, the second round of the 2025 WRC. The Toyota team led from start to finish, only losing the lead on three separate occasions, but quickly regained it to take their 10th World Rally victory.

For the British team, this was a perfect weekend as, in addition to winning the rally, they also picked up maximum points on Super Sunday and in the Power Stage. With this result, Evans leads the championship with 61 points.

Toyota was in the spotlight, as in the previous event, and this time the surprise was Takamoto Katsuta. Navigated by Aaron Johnston, the Japanese driver showed unusual competitiveness, "stealing" the lead of the rally from his teammate twice and fighting for the win until the final section, achieving the second best record in the Power Stage just one tenth behind the winner.

The podium was completed by the best Hyundai in the race, manned by defending champions Thierry Neuville and Martijn Wydaeghe. The Belgian duo had a rally in crescendo, spending a lot of time in 5th place, but halfway through the second stage they managed to join the fight with the Toyota men, reaching the final day just over 6 seconds off the lead. However, the power of Toyota and the competitiveness of his rivals meant that Neuville could do no better than the bottom step of the podium in the final standings.

In 4th position was the second best Hyundai. Ott Tanak and Martin Jarveoja still managed to "show their grace" by leading the race for one stage, but successive problems with their Hyundai i20 Rally1 eventually took confidence away from the Estonian duo who, after a "meagre" fifth place in Montecarlo, left Sweden with a 4th place finish that was too low for their ambitions.

In worse shape is Kalle Rovanpera. The young Finnish prodigy is having an unrecognizable start to the season and seems to have lost his former spark. Rovanpera and his navigator Jonne Haltunen were unable to offer Toyota better than fifth place, showing a strange lack of pace and adaptation to the new Hankook tires.

On the M-Sport side, the best representative was the young Latvian Martins Sesks. Navigated by Renars Francis, Sesks began his six-rally WRC program in Sweden with the Puma Rally1 but had some difficulties adapting to the new tires. Even so, Sesks showed good progress and proved that he would be competitive in the coming races.

With 9th place in the final, Oliver Solberg and Elliott Edmondson in Toyota Yaris won the WRC2, beating the Finns Roope Korhonen and Anssi Viinikka in identical cars by more than 40 seconds.

In WRC3, Australians Taylor Gill and Daniel Brkic won, a result they also repeated in Junior WRC.



CLASSIFICAÇÃO FINAL /FINAL STANDINGS

1. Elfyn Evans / Scott Martin (Toyota Yaris Rally1) 2:33:39.2
2. Takamoto Katsuta / Aaron Johnston (Toyota Yaris Rally1) +3.8
3. Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 Rally1) +11.9
4. Ott Tanak / Martin Jarveoja (Hyundai i20 Rally1) +16.8
5. Kalle Rovanpera / Jonne Haltunen (Toyota Yaris Rally1) +32.8
6. Martins Sesks / Renars Francis (Ford Puma Rally1) +2:09.4
7. Sami Pajari / Marko Salminen (Toyota Yaris Rally1) +2:27.0
8. Gregoire Munster / Louis Louka (Ford Puma Rally1) +4:08.6
9. Oliver Solberg / Elliott Edmondson (Toyota Yaris Rally2) +8:23.1
10. Roope Korhonen / Anssi Viinikka (Toyota Yaris Rally2) +9:05.6



turismos rurais e hotéis

A Casa das Leiras tem uma piscina no meio dos montes e "silêncio quase absoluto"

Fabiola Ponte prepara-se para reabrir o alojamento construído num terreno com socacos na Serra da Cabreira.

f t p in e

15/01/2025 às 12:01



Fica no sopé de Serra da Cabreira.

Faça a sua reserva em booking.com

Casa das Leiras

Booking.com

Traveller Review Awards 2023

9.5



casadasleiras.pt

eggsup

COMUNICAÇÃO | DIVULGAÇÃO | IMAGEM



eggsup.pt



RALI SAFARI: ELFYN EVANS BISA NO WRC
/SAFARI RALLY: ELFYN EVANS DOUBLE WINS ON WRC



A dupla Elfyn Evans / Scott Martin foi a grande vencedora do Safari Rali do Quênia 2025. Numa prova que foi um verdadeiro teste de resistência para máquinas e pilotos, a fazer lembrar o Rali Safari de outrora, a dupla britânica pareceu impermeável a problemas neste rali proporcionando à Toyota a terceira vitória do ano (quinta vitória da marca desde que a prova queniana regressou ao WRC).

Evans e Martin foram os mais constantes ao longo de todo o rali e sobretudo foram a equipa que melhor soube gerir a dureza deste rali, passando quase por completo ao lado de qualquer problema mecânico. Deste modo, aquela que é também a sua primeira vitória em África e segunda consecutiva do ano no seu pecúlio particular, não teve qualquer contestação, como comprova a vantagem de mais de 1 minuto para todos os seus adversários no final do rali.

Na segunda posição, Ott Tanak e Martin Jarveoja viram premiado o seu esforço, eles que foram (à semelhança de muitas outras equipas), vítimas de um calvário de problemas com furos e transmissões partidas no seu Hyundai mas que apesar dos diversos atrasos, foram suficientemente resistentes para assegurar o seu melhor resultado do ano até ao momento.

O pódio final ficou na posse de outro Hyundai, o de Thierry Neuville e Martijn Whidaeghe. A dupla belga foi também vítima de vários problemas com a caixa de velocidades (logo no primeiro dia), com os furos, com transmissões partidas e até com o embaciamento do vidro mas no final viriam a confirmar um excelente resultado conjunto da marca coreana que reduziu significativamente a sua desvantagem pontual para a rival Toyota.

Num rali tão duro e problemático, foram várias as equipas de destaque a ficarem pelo caminho ou irremediavelmente atrasadas. Na Toyota, Takamoto Katsuta capotou na Power Stage quando ocupava o 4º posto. O piloto japonês, navegado por Aaron Johnston, foi ainda capaz de retomar a prova caindo para o sexto posto, mas na ligação final o seu Yaris denotou graves problemas que consumaram o abandono.

Também de fora ficaram Kalle Rovanperä e Jonne Haltunen. A dupla da Toyota rodou boa parte do rali no segundo posto mas viria a atrasar-se com problemas de suspensão e, já na derradeira etapa, o carro nipónico viria a revelar problemas elétricos que colocavam um ponto final prematuro na prova dos finlandeses.

Com todas estas incidências, Sami Pajari e Marko Salminen foram quem melhor aproveitou colocando o seu Toyota Yaris no 4º posto final, na frente do melhor dos Ford Puma, tripulado por Gregoire Munster e Louis Louka.

Na WRC2, Gus Greensmith e Jonas Andersson levaram o seu Skoda Fabia RS Rally2 à vitória, batendo a dupla espanhola Jan Solans / Rodrigo Sanjuan, em Toyota Yaris Rally2.

Também aos comandos de um Skoda Fabia, o paraguaio Fabrizio Zaldivar, navegado por Marcelo Der Ohannesian, encerrou o top 3 da competição.

The Elfyn Evans / Scott Martin duo were the big winners of the 2025 Kenya Safari Rally. In a race that was a real test of endurance for machines and drivers, reminiscent of the Safari Rally of yesteryear, the British duo seemed impervious to problems on this rally, giving Toyota its third victory of the year (the brand's fifth win since the Kenyan event returned to the WRC).

Evans and Martin were the most constant pair throughout the rally and, above all, they were the team that best managed the harshness of the rally, almost completely avoiding any mechanical problems. Thus, what was also their first victory in Africa and the second in a row for the year in their private collection, went unchallenged, as evidenced by their lead of more than a minute over all their opponents at the end of the rally.

In second place, Ott Tanak and Martin Jarveoja saw their efforts rewarded, as they were (like many other teams) the victims of an ordeal of puncture problems and broken transmissions in their Hyundai, but despite the various delays, they were resilient enough to secure their best result of the year so far.

The final podium was held by another Hyundai, Thierry Neuville and Martijn Whidaeghe. The Belgian duo also suffered several gearbox problems (on the very first day), punctures, broken transmissions and even fogged-up windows, but in the end they confirmed an excellent joint result for the Korean brand, which significantly reduced their points deficit to rival Toyota.

In such a tough and problematic rally, several prominent teams fell by the wayside or were hopelessly delayed. For Toyota, Takamoto Katsuta overturned on the Power Stage while in 4th place. The Japanese driver, navigated by Aaron Johnston, was still able to get back into the race, dropping to sixth place, but in the final stages his Yaris suffered serious problems and he had to retreat.

Also out were Kalle Rovanperä and Jonne Haltunen. The Toyota duo drove for much of the rally in second place, but were delayed by suspension problems and, on the final stage, the Japanese car had electrical problems that put a premature end to the Finns' race.

With all these incidents, Sami Pajari and Marko Salminen were the ones who made the most of it, placing their Toyota Yaris in 4th place, ahead of the best of the Ford Puma cars, crewed by Gregoire Munster and Louis Louka.

In the WRC2, Gus Greensmith and Jonas Andersson took their Skoda Fabia RS Rally2 to victory, beating the Spanish duo Jan Solans / Rodrigo Sanjuan, in a Toyota Yaris Rally2.

Also driving a Skoda Fabia, the Paraguayan Fabrizio Zaldivar, navigated by Marcelo Der Ohannesian, rounded off the top three.



CLASSIFICAÇÃO FINAL /FINAL STANDINGS

1. Elfyn Evans / Scott Martin (Toyota Yaris Rally1) 4:20:03.8
2. Ott Tanak / Martin Jarveoja (Hyundai i20 Rally1) +1:09.9
3. Thierry Neuville / Martijn Whidaeghe (Hyundai i20 Rally1) +3:32.0
4. Sami Pajari / Marko Salminen (Toyota Yaris Rally1) +7:18.7
5. Gregoire Munster / Louis Louka (Ford Puma Rally1) +11:35.3
6. Gus Greensmith / Jonas Andersson (Skoda Fabia RS Rally2) +14:11.6
7. Jan Solans / Rodrigo Sanjuan (Toyota Yaris Rally2) +17:26.6
8. Jourdain Serderidis / Frederic Miclotte (Ford Puma Rally1) +28:45.5
9. Fabrizio Zaldivar / Marcelo Der Ohannesian (Skoda Fabia RS Rally2) +35:38.8
10. Josh McErlean / Eoin Treacy (Ford Puma Rally1) +37:15.8

CHAPARIA · PINTURA · MECÂNICA
FIBRA · ESTOFADOR · ELECTRICISTA



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



OS NOSSOS SERVIÇOS

- Pichelaria
- Eletricidade
- Piso Radiante
- Bombas de Calor
- AVAC
- Painéis Solares

Alvará
Nº 111712-PUB

Direção-Geral
de Energia e Geologia

CONTACTE-NOS

flash.side@hotmail.com

(+ 351) 962 867 016



KALLE ROVANPERA QUASE PERFEITO NO RALI DAS CANÁRIAS
/NEAR-PERFECT CANARIAN RALLY FOR KALLE ROVANPERA

Mais que incontestada, foi uma vitória suprema aquela conquistada por Kalle Rovanpera e Jonne Haltunen no Rali das Canárias. A dupla da Toyota regressou aos seus melhores dias e dominou por completo a prova que fez estreia no WRC, rubricando o melhor tempo em 14 dos 18 troços do rali, exibição que não só permitiu à dupla da Toyota voltar às vitórias como também somar o máximo de pontos no "Super Sunday" e na Power Stage.

Nas Canárias, a Toyota foi quem tudo levou e a exibição do construtor nipónico só não foi melhor porque Sami Pajari e Marko Salminen foram vítimas de um despiste quando eram os quartos classificados da geral de um Top 5 totalmente Toyota.

Num rali sem grande história e em que ninguém conseguiu travar a supremacia de Rovanpera, os seguintes lugares cimeiros foram ocupados por Sebastien Ogier e Vincent Landais, na segunda posição, Elfyn Evans e Scott Martin no degrau mais baixo do pódio e Takamoto Katsuta / Aaron Johnston a subirem ao 4º posto após a desistência de Pajari. Seguiram-se na classificação os 3 Hyundai oficiais, liderados por Adrien Fourmaux e Alex Coria. O construtor coreano deverá querer esquecer rapidamente este Rali das Canárias pois em momento algum o i20 Rally1 foi capaz de mostrar um mínimo de competitividade face o poderio Toyota. Ott Tanak e Martin Jarveoja foram os sextos classificados e Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe, a braços com um furo na derradeira etapa, não foram além do sétimo posto final.

A M-Sport sai "a zeros" das Canárias como único Puma Rally1 oficial a terminar no 11º posto pelas mãos de Gregoire Munster, depois de Josh McErlean ter abandonado por despiste na derradeira etapa.

Yohan Rossel e Arnaud Dunand em Citroen, foram os oitavos classificados e abriram o champanhe da vitória na WRC2 seguidos pelos "homens da casa" Alejandro Cachón e Borja Rozada, que na sua estreia na WRC2 levaram o seu Yaris Rally2 ao segundo posto final.

A encerrar o Top 10, Nikolai Gryazin e Konstantin Aleksandrov levaram o Skoda Fabia RS Rally2 da Toksport ao 3º lugar final desta competição.

Mattéo Chatillon e Maxence Cornuau, com um Renault Clio Rally3 foram os mais rápidos na WRC3, secundados por Arthur Pelamougue Bastien Pouget em carro idêntico.

Com a vitória nos asfalto das Canárias, Kalle Rovanpera ascende ao segundo lugar do Campeonato, que continua a ser liderado por Elfyn Evans.

O WRC mantém-se na Península Ibérica e rumo agora a terras lusas para a disputa do Vodafone Rali de Portugal, de 15 a 18 de Maio.

It was more than an undisputed victory for Kalle Rovanpera and Jonne Haltunen at the Canary Rally. The Toyota duo returned in their best shape and completely dominated their WRC debut, setting the fastest time on 14 of the rally's 18 stages, a performance that not only allowed them to return to their winning ways, but also to score maximum points on Super Sunday and the Power Stage.

Toyota took all the points in the Canary Islands and the Japanese manufacturer's performance was only made better by the fact that Sami Pajari and Marko Salminen crashed while they were fourth overall in an all-Toyota top five.

In a rally without much of a story and in which nobody was able to stop Rovanpera's supremacy, the following top places were taken by Sebastien Ogier and Vincent Landais in second place, Elfyn Evans and Scott Martin on the lowest step of the podium and Takamoto Katsuta/Aaron Johnston, who climbed up to fourth place after Pajari's retirement.

The three official Hyundai cars followed, led by Adrien Fourmaux and Alex Coria. The Korean manufacturer will quickly forget this Canary Rally, as the i20 Rally1 never showed a shred of competitiveness against the might of Toyota. Ott Tanak and Martin Jarveoja were sixth and Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe, who suffered a puncture on the final day, were seventh.

M-Sport left the Canaries with zero points as the only official Puma Rally1 in the hands of Gregoire Munster finished 11th after Josh McErlean crashed out on the final stage.

Yohan Rossel and Arnaud Dunand, in Citroen, opened the WRC2 victory champagne in eighth place, followed by the "home men" Alejandro Cachón and Borja Rozada, who drove their Yaris Rally2 to second place on their WRC2 debut.

Rounding off the top 10 were Nikolai Gryazin and Konstantin Aleksandrov in the Toksport Skoda Fabia RS Rally2.

Mattéo Chatillon and Maxence Cornuau in a Renault Clio Rally3 were the fastest in WRC3, followed by Arthur Pelamougue and Bastien Pouget in identical cars.

With his victory on the tarmac of the Canary Islands, Kalle Rovanpera moves up to second place in the championship, which continues to be led by Elfyn Evans.

The WRC remains on the Iberian peninsula and now heads to Portugal for the Vodafone Rally de Portugal from May 15 to 18.



CLASSIFICAÇÃO FINAL /FINAL STANDINGS

1. Kalle Rovanpera / Jonne Haltunen (Toyota Yaris Rally1) 2:54:39.8
2. Sebastien Ogier / Vincent Landais (Toyota Yaris Rally1) +53.5
3. Elfyn Evans / Scott Martin (Toyota Yaris Rally1) +1:17.1
4. Takamoto Katsuta / Aaron Johnston (Toyota Yaris Rally1) +2:02.9
5. Adrien Fourmaux / Alex Coria (Hyundai i20 Rally1) +2:31.0
6. Ott Tanak / Martin Jarveoja (Hyundai i20 Rally1) +3:11.4
7. Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 Rally1) +3:40.7
8. Yohan Rossel / Arnaud Dunand (Citroen C3 Rally2) +7:10.7
9. Alejandro Cachón / Borja Rozada (Toyota Yaris Rally2) +7:40.2
10. Nikolai Gryazin / Konstantin Aleksandrov (Skoda Fabia RS Rally2) +7:58.4

GIIPPS

Constructions en Plâtre



Gypse isolations
Intérieur
Plâtre projeté
<Silva>

00 33 650 637 506
giipps.contact@gmail.com

ENTREVISTA A GONÇALO HENRIQUES E HUGO LOPES /GONÇALO HENRIQUES AND HUGO LOPES INTERVIEW



Hugo Lopes, 27 anos de idade, natural de Viseu, ostenta no seu currículo muitos resultados de relevo, entre os quais o título de Campeão Junior em 2023 e 2024, ou a vitória no Europeu Junior e na Peugeot Rallycup Portugal 2024.

No Rali de Portugal, Hugo Lopes conta com 6 participações.



Gonçalo Henriques, de 26 anos de idade, natural de Vila Nova de Poiares,   bi-Campeão Nacional nas 2 Rodas Motrizes, resultados que conquistou após o triunfo no Troféu Fpak Junior Team em 2022.

No seu histórico conta com 2 presenças no Rali de Portugal.

Falamos de dois dos mais promissores valores dos ralis em Portugal. Donos de um talento inegável para a pilotagem, Hugo Lopes e Gonçalo Henriques contam já com um vasto

palmarés que lhes permitiu subir esta época ao escalão mais alto do Campeonato de Portugal de Ralis, como pilotos oficiais da Hyundai através do FPAK Junior Team.

O AM-Motores esteve à conversa com estes 2 jovens campeões.

AM-Motores (AMM) - Como nasce a vossa paixão pelos automóveis e a ligação aos ralis?

Hugo Lopes (HL) - Começou praticamente desde sempre. Quando nasci o meu pai já tinha uma oficina de automóveis. Quer fosse na oficina ou em provas, eu estava sempre presente e como era a minha "creche", despertou esta paixão.

Gonçalo Henriques (GH) - o meu pai corria quando eu era mais novo e eu cresci sempre com a presença de um carro de corridas em casa. Naturalmente, fiquei um grande apaixonado pela modalidade e sempre sonhei em correr "quando fosse grande"

AMM - Recordam certamente a estreia absoluta em competição. Como foi essa estreia e que memórias vos traz?

HL - Quando me estreei no Ralicross tinha 13 anos, a primeira prova foi em condições climatéricas complicadas, mas uma recordação que ficará na minha memória, é a de completar a minha primeira volta de sempre na liderança. Na corrida final, contra pilotos mais experientes, cumpri o objetivo de terminar a prova (em último). Mais importante para mim foi a preparação que tive depois disso com o meu pai, em que quase todos os dias trein mos em troços de

Hugo Lopes, a 27-year-old racer from Viseu, collects many important results on his CV, including the Junior Champion title in 2023 and 2024 and two victories in the European Junior Championship and the Peugeot Rallycup Portugal 2024. Hugo Lopes has made 6 appearances in the Rally of Portugal.

Gonçalo Henriques, 26, from Vila Nova de Poiares, is a two-time National Champion in the 2 Wheel Drive category, results he achieved after winning the Fpak Junior Team Trophy in 2022. His record includes two appearances in the Rally of Portugal.

We're talking about two of the most promising figures in the Portuguese rally scene. With an undeniable talent for driving, Hugo Lopes and Gonçalo Henriques already have a vast track record that has allowed them to climb to the top echelon of the Portuguese Rally Championship this season, as official Hyundai drivers through the FPAK Junior Team.

AM-Motores spoke to these two young champions.

AM-Motores (AMM) - How did your passion for cars and your connection to rallying come about?

Hugo Lopes (HL) - It started right away. When I was born, my father already had a car workshop. Whether it was in the workshop or at races, I was always there and as it was my 'nursery school', it sparked this passion.

Gonçalo Henriques (GH) - My father use to race when I was younger and I grew up with a racing car in the house. Naturally, I became very passionate about the sport and always dreamed of racing "when I grew up"

AMM - I'm sure you remember your debut in competition. How was that debut and what memories does it bring back?

HL - When I made my Ralicross debut at the age of 13, the first race was in difficult weather conditions, but one memory that will stay with me is completing my first lap ever in the lead. In the final race, against more experienced riders, I achieved my goal of finishing last. The most important thing for me was the preparation I had afterwards with my father, in which almost every day we trained on dirt and mud tracks with different cars and I analysed the DVD of the first race to understand how the best drivers did it. I developed a lot and by the second race I was fighting for the win.

GH - I made my debut in 2018 with the same car that my father raced with, in the Vila Nova de Poiares's rally. I got off to a good start with good timings in the super special, but the first section got interrupted by an accident when I was halfway through, and in the second section I broke a driveshaft...





 **VENTILAÇÃO**

 **CLIMATIZAÇÃO**

 **HOTELARIA**

terra e lama com diferentes carros e analisava o DVD da 1ª corrida para perceber como os melhores faziam. Evoluí muito e na 2ª corrida já estava na luta pela vitória.

GH - Eu estreei-me em 2018 com o mesmo carro que corria o meu pai no rali de Vila Nova de Poiares. Comecei bem com bons tempos na super especial, mas o primeiro troço foi interrompido por causa de um acidente quando eu ia a meio, No segundo parti uma transmissão...

AMM - Obviamente, para quem se inicia no desporto automóvel e nos ralis, as dificuldades são bastantes, nomeadamente no que respeita à eterna questão dos apoios. Nessa fase inicial das vossas carreiras imaginavam chegar ao patamar onde atualmente estão?

HL - Quando começamos a competir sonhamos sempre muito alto e essa é a melhor estratégia.

GH - Eu tenho uma imaginação muito fértil e, por isso, em alguma altura imaginei isto (ahahah), mas tenho consciência da dificuldade que é percorrer este caminho e na realidade sempre pensei que não passaria da minha imaginação.

AMM - O projeto FPAK Junior Team com os Kia Picanto no caso do Gonçalo e o Troféu Citroen DS3 R1 Challenge no caso do Hugo, tiveram um papel importante para impulsionar as vossas carreiras. Como se dá a vossa entrada nesse troféu e que perspetivas tinham para esse desafio?

HL - As minhas memórias são de pilotos da minha equipa terem competido em troféus monomarcas e cedo percebi que era a melhor escola para começar nos ralis. Carros, pneus e condições iguais para todos os pilotos, faz com que seja o piloto e navegador a fazer a diferença e termos a referência de pilotos mais rápidos também nos permite perceber que podemos evoluir.

Quando comecei no Challenge Ds3 R1 também tinha a oportunidade de competir com um carro mais competitivo, mas iria para uma categoria com poucos inscritos e carros diferentes, na altura fiquei muito contente com a decisão!

GH - No meu caso, o Fpak Junior Team foi o grande impulsionador disto tudo, surgiu com um convite da Domingos Sport para integrar a equipa e tentar lutar pela vitória no troféu.

AMM - Qual consideram ter sido o marco mais importante das vossas carreiras e que vos terá aberto em definitivo as portas para abraçar os ralis de forma mais "profissional"?

HL - Concluir o Mestrado em Engenharia Automóvel. Até o concluir houve uma pausa na minha carreira e anos com provas esporádicas até 2023. Em 2023 quando regresssei aos ralis voltei muito motivado e desde início a trabalhar de forma muito profissional até agora.

GH - Foi sem dúvida o Fpak Junior Team, embora que numa fase inicial, foi o momento em que começámos a olhar para os ralis não só como um hobby, mas de uma forma mais profissional.



AMM - Obviously, for anyone starting out in motorsport and rallying, there are a lot of difficulties, particularly with regards to the eternal question of sponsorships. At that early stage of your careers, did you imagine you'd get to where you are today?

HL - When we start competing we always dream big and that's the best strategy.

GH - I have a very fertile imagination, so at some point I imagined this (laughs) but I realise how difficult it is to go down this road and in reality I always thought it would be nothing more than my imagination.

AMM - The FPAK Junior Team project with the Kia Picanto in Gonçalo's case and the Citroen DS3 R1 Challenge Trophy in Hugo's case have played an important role in launching your careers. How did you get into these and what were your prospects?

HL - My memories are of drivers from my team competing in mono-brand trophies and I soon realised that it was the best school to start rallying. The same cars, tyres and conditions for all drivers means that it's the driver and navigator who make the difference, and having the reference of faster drivers also allows us to realise that we can evolve.

When I started in the Challenge Ds3 R1 I also had the opportunity to compete in a more competitive car, but I was going into a category with fewer entries and different cars, and at the time I was very happy with the decision!

GH - In my case, the Fpak Junior Team was the great driving force behind all this, it came about with an invitation from Domingos Sport to join the team and try to fight for a victory.

AMM - What do you consider to have been the most important milestone in your careers and the one that definitively opened the doors for you to embrace rallying in a more 'professional' way?

HL - Completing my Master's degree in Automotive Engineering. Until I completed it, there was a pause in my career and years of sporadic competition until 2023. In 2023, when I returned to rallying, I came back really motivated and from the start I've been working in a professional manner.

GH - It was undoubtedly the Fpak Junior Team, although at an early stage, it was the moment when we began to look at rallying not just as a hobby, but in a more professional way.

AMM - Speaking of the various cars you've been able to compete in (and obviously excluding the current Hyundai i20 Rally2), which one or ones have given you the most enjoyment?

HL - Porsche 997 GT3. Although it's not a rally car, I can't think

WELDSTEEL GROUP

WeldSTEEL
consulting

EXPOSTEEL

LIVE OFIR

COUDELARIA
RIO LIMA
- LUSITANOS -

weldsteel.pt



AMM – Falando dos vários carros com que já puderam competir (e obviamente excluindo o atual Hyundai i20 Rally2), qual ou quais foram aqueles que mais gozo vos deram?

HL – Porsche 997 GT3. Apesar de não ser um carro pensado para ralis, não consigo pensar em nenhum carro que me tenha dado tanto gozo. Em vários sentidos foi o carro que mais prazer me deu.

GH – Eu gostei muito de conduzir e é natural que goste de conduzir todos os carros, mas o carro que era do meu pai e com o qual eu comecei a fazer ralis (Renault Clio Williams) sempre me deu um gozo especial, porque durante a minha vida toda esperei o momento de correr com ele.

AMM – 2025 traz-vos um novo e aliciante desafio: competir com um carro de topo, na nova geração dos Rally2. Que objetivos pessoais quereis alcançar com este projeto da Hyundai de do FPAK Junior Team?

HL – É, sem dúvida, um objetivo/sonho representar uma marca como a Hyundai. Quero acima de tudo honrar a confiança e a dos meus patrocinadores que estão sempre comigo. Que este seja o primeiro passo de uma nova fase da minha carreira.

GH – A cima de tudo mostrar o meu valor e da Inês, acreditamos que somos rápidos e competitivos e gostamos muito de andar depressa. Queremos também aproveitar esta oportunidade sem nos esquecermos de uma parte muito importante: ser felizes dentro de um carro de corrida.

AMM – Já ambos tiveram a oportunidade de disputar um rali com o Hyundai. Quais as principais dificuldades e desafios que sentiram e quais os aspetos em que se sentem mais à vontade com este carro?

HL – A principal dificuldade foram as condições meteorológicas e o estado dos troços na minha estreia. Foi no rali que tive o primeiro contacto com o Hyundai em condições de chuva e lama, e aliando a isso troços bastante degradados na minha posição de partida e condições de aderência constantemente a mudar, fizeram ter um rali de sobrevivência e não permitiram realizar um rali em crescendo. Acredito que iria fazer bons resultados nas segundas passagens pelos troços. No entanto, consegui excelentes indicativos durante os testes em piso seco e no shakedown mesmo com o troço muito degradado. Com mais experiência e kms no carro acredito que seremos muito competitivos.

GH – Ainda é difícil para mim fazer essa análise, é um carro que permite fazer tantas coisas diferentes e há tantos aspetos a melhorar...

AMM – Além do programa desportivo previamente anunciado em que cada um de vós terá 3 ralis do Campeonato de Portugal, existe alguma possibilidade de vermos o Hugo e o Gonçalo em mais provas com o Hyundai e com a FPAK Junior Team? Há algum projeto paralelo que tenham em mente para colmatar os intervalos de tempo

of any car that has given me that much pleasure. In many ways, it was the car that gave me the most enjoyment.

GH – I've really enjoyed driving and it's natural that I enjoy driving all the cars, but the car that belonged to my father and with which I started rallying (Renault Clio Williams) has always given me special pleasure, because all my life I had been waiting for the moment to race with it.

AMM – 2025 brings you a new and exciting challenge: competing with a top car in the new generation of Rally2. What personal goals do you want to achieve with this Hyundai and FPAK Junior Team project?

HL – It's undoubtedly a goal/dream of mine to represent a brand like Hyundai. Above all, I want to honour the trust of my sponsors, who have always been with me.

GH – Above all, to show my and Inês' worth, we believe we're fast and competitive and we like to go fast. We also want to take advantage of this opportunity without forgetting a very important part: being happy inside a racing car.

AMM – You've both had the opportunity to compete in a rally with Hyundai. What were the main difficulties and challenges you experienced and what aspects do you feel most comfortable with?

HL – The main difficulty was the weather and the condition of the sections on my debut. It was because of rallying that I had my first contact with the Hyundai in wet and muddy conditions, and combined with the rather degraded sections at my starting position and the constantly changing grip conditions, it made for a survival rally and didn't allow me to succeed at a rally in crescendo. I thought I was going to do well in the second stretches. However, I got excellent indications during the dry tests and the shakedown even though the section was very degraded. With more experience and kilometres on the car, I think we'll be very competitive.

GH – It's still difficult for me to make that analysis. It's a car that allows you to do so many different things and there are so many aspects to improve...

AMM – Apart from the previously announced sporting programme in which each of you will have three Portuguese Championship rallies, is there any chance of seeing Hugo and Gonçalo in more events with Hyundai and the FPAK Junior Team? Are there any side projects you have in mind to fill the gaps between your appearances in the championship with Hyundai?

HL – Ideally, we should always compete in a Hyundai i20N Rally2 so that we can gain more experience and evolve in this type of vehicle.



combinações únicas
para um gosto inesquecível...

Ameadella
PASTELARIAS



MEADELA

Rua St.ª Cristina, n.º 200
4900 – 810 Meadela



Viana do Castelo

T. 258 842 510/1
(Chamada para rede fixa nacional)
TLM. 962 094 406/7
(Chamada para rede móvel nacional)
F. 258 842 512



geral@ameadella.com
encomendas@ameadella.com

www.ameadella.com

ENCOSTA DE SANTA LUZIA

Rua António Machado Vilas Boas, n.º 60
4900-503 Abelheira

Viana do Castelo

T. 258 845 666
(Chamada para rede fixa nacional)
TLM 926 816 631
(Chamada para rede móvel nacional)



NEVES
international
transports

we shorten distances.

nevesneves.com



entre as vossas presenças no campeonato com a Hyundai?

HL – O ideal será competir sempre com um Hyundai i20N Rally2 para adquirirmos mais experiência e evoluirmos neste tipo de viaturas.

Como o meu programa incluía apenas uma prova em terra e Fafe não conseguiu ser representativo, gostava muito de fazer mais uma prova em terra com o Hyundai para conseguir evoluir mais e ter uma experiência real do potencial dele.

GH – Para já estou a tentar garantir a minha presença também no rali de Portugal.

AMM – Como é estar inserido numa equipa profissional como é a Hyundai e ter como companheiros de equipa nomes tão importantes como são o Dani Sordo e o Candido Carrera? De que forma é que a experiência e conhecimento da dupla vos ajuda a evoluir?

HL – A equipa tem muita experiência e vontade de ganhar, ajudam-nos em vários aspetos e detalhes. Ter a referência de uma das melhores duplas do mundo ajuda-nos a evoluir muito mais rapidamente, percebendo, não só os limites do Hyundai, mas também como fazer as coisas ainda com mais rigor e profissionalismo.

GH – O Dani é uma pessoa bastante simpática e sinto que ele nos tenta integrar e ajudar da melhor maneira e isto tudo acontece dentro de uma equipa oficial que é a Hyundai Portugal. Sem dúvida que sempre sonhei ser piloto oficial de uma marca, sinto que esta é a oportunidade de uma vida.

AMM – A nível desportivo, que metas gostavam de atingir com o Hyundai?

HL – Quero mostrar uma evolução constante durante toda a época. Em condições normais, vai-me permitir bons resultados e indicativos para o futuro.

GH – Começámos muito bem no nosso primeiro rali, mas queremos sempre mais e melhor. Como disse antes, ainda há muito para melhorar e, dessa forma, eu quero estar cada vez mais perto do Kris e do Dani. Mas para já precisamos de estar preocupados em conhecer bem este tipo de carros e aproveitar cada km para evoluir.

AMM – E sobre o futuro, poderemos ter novamente o Hugo e o Gonçalo como pilotos Hyundai no próximo ano?

HL – O meu objetivo é tentar fazer o CPR 2026 completo e ficarei muito contente se o fizer com a Hyundai Portugal.

GH – Do futuro não posso falar, a verdade é que não sei mesmo o que irá acontecer... Vamos todos ter que esperar.

AMM – Qual o vosso maior sonho enquanto pilotos de rali?

As my programme only included one dirt race and Fafe wasn't able to be representative, I'd really like to do another dirt race with the Hyundai so that I can evolve more and get a real taste of its potential.

GH - For the time being, I'm trying to ensure that I'm also present at the rally in Portugal.

AMM - What's it like being part of a professional team like Hyundai and having such important names like Dani Sordo and Candido Carrera as team-mates? How does this duo's experience and knowledge help you develop?

HL - The team is really experienced and keen to win, they help us in many ways.. Having the reference of one of the best duos in the world helps us to evolve much more quickly, understanding not only the limits of the Hyundai, but also how to do things with even more rigour and professionalism.

GH - Dani is a really nice person and I feel that he tries to integrate us and help us in the best way, and this all happens within an official Hyundai Portugal team. I've always dreamed of being an official driver for a brand and I feel this is the opportunity of a lifetime.

AMM - On a sporting level, what goals would you like to achieve with Hyundai?

HL - I want to show constant progress throughout the season. Under normal conditions, this will give me good results and callsigns for the future.

GH - We made a great start to our first rally, but we always want more and better. As I said before, there's still a lot to improve on, so I want to get closer and closer to Kris and Dani. But for now we need to worry about getting to know this type of car well and making the most out of every kilometre to improve.

AMM - What about the future, could we have Hugo and Gonçalo as Hyundai drivers again next year?

HL - My goal is to try to do the full 2026 CPR and I'll be very happy if I do it with Hyundai Portugal.

GH - I can't talk about the future, I really don't know what will happen... We'll all have to wait.

AMM - What is your biggest dream as rally drivers?

HL - The goal/dream at the moment is to be the Portuguese



HL – O objetivo/sonho, neste momento, é ser Campeão de Portugal de Ralis.

GH - Eu penso que o sonho de qualquer piloto é chegar ao mundial de ralis, mas lá está, eu tenho uma imaginação muito fértil. (ahahaha)

AMM – Falando agora do Rali de Portugal, que ambos já tiveram a oportunidade de disputar. Como analisam a prova portuguesa no contexto do WRC? Quais consideram ser os pontos fortes do nosso rali?

HL – A variedade de locais de norte a sul para troços de rali e que poderiam ser utilizados para inovar anualmente. O clima tem ajudado a termos uma prova excelente. A organização faz sempre um trabalho excelente e penso que para isso contribuem os portugueses todos. Quer seja o público ou as equipas de segurança, todos contribuem para o sucesso desta prova.

GH - Classificativas únicas e espetaculares, paisagens fantásticas, adeptos com uma grande paixão pela modalidade... Não há muito a dizer, é o melhor rali do mundo.

AMM – Partindo do vosso conhecimento do Rali de Portugal, quais são os maiores desafios que as equipas enfrentam nesta prova?

HL – O dia de sexta-feira com muitas classificativas e apenas uma assistência remota a meio do dia. De resto, penso que além de 2 classificativas novas na sexta-feira, não há novidades no percurso, o que não trará muitas diferenças pois os pilotos já conhecem muito bem os troços.

GH - Penso que o maior desafio é o dia de sexta-feira, por ser um dia bastante longo e duro, sem assistência, o que faz com que os pilotos tenham que ser rápidos porque estão numa fase inicial do rali, mas sempre com a consciência de que, sem assistência, o dia tem de ser muito bem gerido para não terminarem o rali prematuramente.

AMM – No plano desportivo, quem acham que será o favorito (ou os favoritos) a vencer em Portugal?

HL – O Rovanner e o Ogier podem beneficiar da posição de partida. Com 2 troços novos na sexta-feira podem fazer aí a diferença.

GH - Este ano o campeonato está muito bem disputado, todos os pilotos estão muito fortes e é difícil para mim fazer uma previsão neste momento. Por motivos óbvios, eu gostava que fosse um Hyundai a vencer esta edição do Rali de Portugal.

AMM – Qual a vossa opinião sobre o facto de termos um

Rally Champion.

GH - *I think every driver's dream is to reach the World Rally Championship, but then again, I have a very fertile imagination (laughs).*

AMM - *Turning now to Rally of Portugal, which you've both had the opportunity to compete in. How do you analyse the Portuguese rally in the context of the WRC? What do you consider to be the strengths of our rally?*

HL - *The variety of locations from north to south for rally sections that could be used to innovate every year. The weather has helped us have an excellent rally. The organisation always does an excellent job and I think all Portuguese people contribute to that. Whether it's the public or the security teams, everyone contributes to the success of this rally.*

GH - *Unique and spectacular stages, fantastic landscapes, fans with a great passion for the sport... There's not much to say, it's the best rally in the world.*

AMM - *Based on your knowledge of the Rally of Portugal, what are the biggest challenges the teams face in this event?*

HL - *Friday will have a lot of stages and only one remote assistance in the middle of the day. Apart from two new stages on Friday, I don't think there are any new ones on the route, which won't make much difference as the drivers know the sections very well.*

GH - *I think the biggest challenge will be Friday, because it's a very long and hard day, with no assistance, which means the drivers have to be fast because they're at an early stage of the rally, but always with the awareness that, with no assistance, the day has to be managed very well so as not to end the rally prematurely.*

AMM - *Who do you think will be the favourite (or favourites) to win in Portugal?*

HL - *Rovanperä and Ogier could benefit from the starting position. With two new sections on Friday, they could make a difference.*

GH - *This year the championship is very well contested, all the drivers are very strong and it's difficult for me to make a prediction at the moment. For obvious reasons, I'd like a Hyundai to win this edition of the Rally of Portugal.*

AMM - *What do you think about having a Rally of Portugal edition that counts towards the Portuguese Championship?*



Rali de Portugal pontuável para o Campeonato de Portugal? Concordam com essa inclusão ou pelo contrário a prova não deveria ser pontuável?

HL – Na minha opinião a prova não deveria ser pontuável para o CPR, ou a contar deveria ter um fator de multiplicação. Em termos competitivos seria muito mais interessante termos os melhores pilotos portugueses a lutar de início ao fim com os melhores do mundo, sem estarem em modo de gestão para amealhar pontos para o Campeonato.

GH - Na minha opinião, o Rali de Portugal é uma excelente oportunidade de os pilotos nacionais se debaterem com os melhores pilotos do mundo, no maior palco dos ralis mundiais, o WRC. Desta forma, acho que faz todo o sentido que seja uma das provas pontuáveis para o CPR.

AMM – Como analisam o atual panorama do Campeonato do Mundo de Ralis? O que acham que poderia ser feito para melhorar a competição e devolver-lhe “o brilho” que teve no passado?

HL – Penso que reduzir o limite de orçamento para as marcas desenvolverem e comercializarem carros pode trazer mais marcas para a categoria máxima dos ralis. Com isso, teríamos mais pilotos a competir na categoria máxima, quer fosse pilotos oficiais ou privados. Acredito que isso também iria limitar os orçamentos dos campeonatos nacionais e categorias inferiores.

GH - Há sempre alguma coisa a melhorar e o WRC não é diferente, mas acho que não me cabe a mim, pelo menos para já, dizer o que deve ou não ser feito. É naturalmente muito difícil organizar um campeonato com a dimensão do WRC e, por isso, deixo esse tipo de propostas para pessoas mais experientes e com mais noção do que é organizar este tipo de eventos.

AMM – Falando de automóveis, como encaram o futuro dos ralis quando cada vez mais as energias alternativas, nomeadamente os carros elétricos, são vistos como “a solução”? Acreditam que a continuidade dos ralis pode passar pelos carros elétricos?

HL – Não. Acredito que o futuro pode passar por utilizarmos apenas combustíveis sustentáveis, como os sintéticos e o hidrogénio.

GH – Na minha opinião há espaço para todos, tanto elétricos com carros a combustão. Não sou contra os carros elétricos, muito pelo contrário, mas ao mesmo tempo acho que não devemos acabar com os carros a combustão e com todo o espetáculo que traz este tipo de veículos.

AMM – 5 perguntas flash:

Idolo mundial nos ralis?

HL – Colin Mcrae

GH – Sebastien Loeb.

Rali de sonho?

HL – WRC Nova Zelândia

GH – 1000 Lagos.

Carro de Sonho?

HL – Subaru Impreza WRC 2003



Do you agree with this inclusion or, on the contrary, should the event not be eligible for points?

HL - *In my opinion, the race shouldn't count towards the CPR points, or it should have a multiplication factor. In competitive terms, it would be much more interesting to have the best Portuguese drivers fighting from start to finish with the best in the world, without being in management mode to amass points for the Championship.*

GH - *In my opinion, the Rally of Portugal is an excellent opportunity for Portuguese drivers to compete against the best drivers in the world, on the biggest stage in world rallying, the WRC. So I think it makes perfect sense for it to be one of the qualifying events for the CPR.*

AMM - *How do you analyse the current panorama of the World Rally Championship? What do you think could be done to improve the competition and give it back the 'lustre' it had in the past?*

HL - *I think that reducing the budget limit for brands to develop and commercialise cars could bring more brands into the top category of rallying. With that, we'd have more drivers competing in the top category, whether they were official or private drivers. I believe this would also limit the budgets of the national championships and lower categories.*

GH - *There's always something to improve and the WRC is no different, but I don't think it's up to me, at least not yet, to say what should or shouldn't be done. It's naturally very difficult to organise a championship on the scale of the WRC, so I leave these kinds of proposals to more experienced people with a better idea of what it's like to organise this kind of event.*

AMM - *How do you see the future of rallying when alternative energies, particularly electric cars, are increasingly seen as 'the solution'? Do you believe that the continuity of rallies can come from electric cars?*

HL - *No. I believe that the future may lie in using only sustainable fuels, such as synthetics and hydrogen.*

GH - *In my opinion there's room for everyone, both electric and combustion cars. I'm not against electric cars, quite the opposite, but at the same time I don't think we should do away with combustion cars and all the spectacle that this type of vehicle brings.*

AMM - 5 flash questions:

World rally idol?

HL – Colin Mcrae

GH – Sebastien Loeb.

Dream rally?

HL – WRC New Zealand.

GH – 1000 Lakes.

Dream car?

HL – Subaru Impreza WRC 2003



INESGON

BUSINESS & FINANCE SOLUTIONS

Empowering Your
Financial Future

inesgon.lda@gmail.com



GH - Tenho tantos (ahahah).

Rali favorito?

HL - WRC Rali de Portugal

GH - Vinho Madeira.

Classificativa de eleição?

HL - Rosário no Rali Vinho Madeira.

GH - Rosário no Rali Vinho Madeira.

AMM - Como forma de encerramento desta conversa, que mensagem gostariam de deixar aos nossos leitores, especialmente aos que vão estar no terreno a assistir ao espetáculo do rali?

HL - Espero que todos aproveitem, como habitual, a grande festa que é o Rali de Portugal. Que os habituais fãz continuem a assistir e que tragam cada vez mais pessoas consigo para conhecerem e desfrutarem de um dos maiores espetáculos desportivos em Portugal. É fundamental que todos respeitem as equipas de segurança e tenham atenção à sua própria segurança, escolhendo sempre os locais definidos para assistir.

GH - Um grande agradecimento a todos os adeptos que vibram com as nossas passagens e nos fazem chegar todo o seu carinho. Sem vocês os ralis não tinham o mesmo interesse e é também por vocês que queremos fazer mais e melhor. Muito obrigado.

GH - I have so many (laughs).

Favourite rally?

HL - WRC Rally of Portugal

GH - Vinho Madeira.

Favourite stage?

HL - Rosário in "Rally Vinho Madeira".

GH - Rosário in "Rally Vinho Madeira".

AMM - As a way of closing this conversation, what message would you like to leave our readers, especially those who will be on the ground watching the rally?

HL - I hope that, as usual, everyone enjoys the great festival that is the Rally of Portugal. May the usual fans continue to attend and may they bring more and more people with them to see and enjoy one of the greatest sporting spectacles in Portugal. It's essential that everyone respects the security teams and takes care of their own safety, always choosing the right places to watch.

GH - A big thank you to all the fans who cheer us on and send us their love. Without you, rallies wouldn't be as interesting and it's also for you that we want to do more and better. Thank you very much.



VISITE VILA HISTÓRICA DE LANHESES 2025





















Delgado

CAR CENTER

+351 925 953 989 VILA VERDE DA RAIA | CHAVES

digibarcel[®]
Assistência técnica, Unipessoal Lda.



Av. São José, nº 336 - Barcelos

Tel.: 253 818 180 - geral@digibarcel.pt

FOTOCOPIADORES * COMPUTADORES
SOFTWARE * UPS * POS * CONSUMÍVEIS
ASSISTÊNCIA TÉCNICA MULTIMARCA

UMA HISTÓRIA COM MEIO SÉCULO A STORY WITH HALF A CENTURY



O Vodafone Rally de Portugal, hoje o maior evento de desporto automóvel realizado em Portugal, deu os seus primeiros passos como uma prova fechada e direcionada apenas para os funcionários da Transportadora Aérea Portugal (TAP). Após seis edições recheadas de sucesso, o Engenheiro Vaz Guedes, presidente da TAP na altura, decidiu que em 1967 se iria disputar a primeira edição internacional da prova que o Grupo Cultural e Desportivo da TAP organizara desde 1963.

Nasceu assim o I Rali Internacional TAP, organizado pelo Grupo Cultural e Desportivo da TAP. Atraídos pela dureza e competitividade logo na sua terceira edição, a prova registou um recorde de inscritos: 190 inscritos. Em 1970, o Rali Internacional TAP integrou o primeiro campeonato internacional, o Campeonato da Europa de Ralis, para 3 anos depois subir ao escalão principal dos ralis mundiais.

Após as duas primeiras edições mundiais da prova, surgiu a mudança de organizador e de patrocinador principal. O Automóvel Club de Portugal passa a ser o organizador e o Instituto do Vinho do Porto, o principal patrocinador da prova, passando a designação a ser Rally de Portugal Vinho do Porto - esta foi até hoje a mais longa associação de um patrocinador principal à prova, cuja duração foi de 19 anos.

Mas falando de competição, a década de 70 foi marcada pela preeminência de uma só figura: Markku Alén. O piloto finlandês era uma verdadeira antítese, pois balançava a jovem idade com a sabedoria e a táticas de um veterano. Teve no ano de 1975 a sua primeira vitória no Campeonato do Mundo de Ralis e no Rally de Portugal - voltando a repetir o feito em 1977, 1978 e depois em 1981 e 1987.

O sucesso da prova era evidente. No final da década de 70, e início da de 80, o Rali recebeu por cinco edições consecutivas - de 1976 a 1980, e depois em 1982 - o título de melhor Rali do Mundo. Estes foram sem dúvida tempos de ouro para a competição internacional, com vários momentos que marcaram para sempre o Rally:

- A última noite do Grande Prémio de Sintra em 1978, que consagrou Alén como o grande vencedor;
- A mítica passagem de Walter Röhrl em Arganil, numa depauperante batalha contra o nevoeiro;
- A impressionante vitória de Alén após arrancar uma roda no troço da Peninha;
- A icónica vitória de Michèle Mouton - a única mulher a vencer o Rally de Portugal.

Por esta altura, a emoção em torno das provas estava ao rubro, a paixão incandescente, e a vontade por mais incomensurável.

1984 foi também um ano exemplar, onde as atenções circundavam dois pilotos em particular: Hannu Mikkola e (novamente) Alén. Com apenas 27 escassos segundos de diferença entre os dois homens, só se conheceu o vencedor na última especial, ao contrário do que tinha acontecido em edições anteriores. A rivalidade era quase palpável, mas foi Mikkola quem conquistou o primeiro lugar, ao volante do seu Audi Quattro A2. O tempo começou a desempenhar um papel crucial no que diz respeito à escolha do vencedor. Condições climáticas adversas e, acima de tudo imprevisíveis, aumentaram o nível de dificuldade do rally; 1985 foi um perfeito exemplo: a chuva e o vento destruíram grande parte dos pisos de terra, ao ponto de o navegador Seppo Harjanne ter

The Vodafone Rally de Portugal, the biggest motorsports event held in Portugal today, took its first steps as a closed race aimed solely at Portuguese Air Transport Company (TAP) employees. After six successful editions, engineer Vaz Guedes, president of TAP at the time, decided that in 1967 the first international edition of the race that TAP's Cultural and Sports Group had organized since 1963 would take place.

Thus was born the I TAP International Rally, organized by the Grupo Cultural e Desportivo da TAP. Attracted by the toughness and competitiveness already in its third edition, the race registered a record number of 190 entries. In 1970, the TAP International Rally joined the first international championship, the European Rally Championship, and three years later rose to the main level of world rallying.

After the first two world editions of the race, the organizer and main sponsor changed. ACP became the organizer, and the Instituto do Vinho do Porto, the main sponsor, and the designation became Rally of Portugal Port Wine - this was the longest association of a main sponsor to the event, lasting 19 years.

But speaking of competition, the '70s were marked by the pre-eminence of one figure: Markku Alén. The Finnish driver was a true antithesis, balancing his young age with the wisdom and tactics of a veteran. He had his first World Rally Championship and Portugal Rally victory in 1975 - repeating the feat in 1977, 1978, and then again in 1981 and 1987.

The success of the race was evident. In the late '70s and early '80s, the Rally received for five consecutive editions - from 1976 to 1980, and then in 1982 - the title of best World Rally. These were undoubtedly golden times for international competition, with several moments that forever marked the Rally:

- *The last night of the Sintra Grand Prix in 1978 consecrated Alén as the great winner.*
- *Walter Röhrl's mythical passage through Arganil, in a depleting battle against the fog.*
- *Alén's impressive victory after tearing a wheel on the Peninha section.*
- *Michèle Mouton's iconic victory - the only woman to win the Rally of Portugal.*

By this time, the excitement around the races was at an all-time high, the passion was burning, and the desire for more was immeasurable.

1984 was also a good year, with the spotlight on two drivers: Hannu Mikkola and (again) Alén. With only 27 seconds difference between the two men, the winner was only known in the last special, contrary to what had happened in previous editions. The rivalry was almost palpable, but Mikkola took first place behind the wheel of his Audi Quattro A2. The weather began to play a crucial role when it came to choosing the winner. Adverse and, above all, unpredictable weather conditions increased the Rally's difficulty level; 1985 was a perfect example: rain and wind destroyed most of the dirt tracks, to the point that navigator Seppo Harjanne said the tracks were as challenging as those in Safari or the Ivory Coast.



**TECTOS FALSOS / DIVISÓRIAS / GESSO PROJECTADO / ISOLAMENTO
TÉRMICO / ISOLAMENTO ACÚSTICO / ACABAMENTOS
PINTURA / CAPOTO**

**TELM.: 963 549 061 - 966 501 584
placovianense@gmail.com**

Manuel Matos
Chaparia, Pintura e Mecânica

- MUDANÇA DE ÓLEO
REVISÕES GERAIS
- ILUMINAÇÃO
ELECTRÓNICA
GERAL
- SUSPENSÃO
TRAVÕES
- PRÉ-INSPECÇÃO
ANÁLISES DE GASES
SISTEMAS DE INJEÇÃO
GASOLINA E DIESEL
- BATERAIS
AR
CONDICIONADO
- PNEUS
ALINHAMENTO
- VEÍCULO DE
SUBSTITUIÇÃO
INSPECÇÃO
- CHAPARIA E
PINTURA

**PARQUE EMPRESARIAL DA MEADELA, LOTE 53, 4900-021 MEADELA - VIANA DO CASTELO
TELF./FAX: 258 841 018 - TLM: 917 826 535 - geral@oficinamatos.pt**

afirmado que os caminhos eram tão duros como os do Safari ou da Costa do Marfim.

Já em 1986, durante a época áurea dos Grupo B, a prova tinha uma lista de inscritos de luxo, aumentando cada vez mais o interesse por parte do público. Infelizmente, tal interesse levou a que o número de espetadores se tornasse incontável. Tal sucesso levou milhares de pessoas à Serra de Sintra, numa manhã de março desse ano. Tal infortúnio tanta vez evitado acabou por acontecer na Lagoa Azul, o que amputou a prova de grande parte do seu interesse dado o abandono das principais equipas e protagonistas e marcou de forma decisiva o futuro do Campeonato do Mundo de Ralis.

O Rali, com o passar do tempo, tornou-se num feudo para a Lancia, com diversas vitórias entre 1987 e 1992. Em 1994, a TAP, que fora substituída pelo Vinho do Porto como principal patrocinador da prova, voltou a dar nome à competição que, pela última vez, teve como porto de partida e de chegada o Estoril. No ano seguinte, devido essencialmente a novos regulamentos internacionais, o rally passou por uma mudança estrutural: pela primeira vez ao fim de quase três décadas, a prova mudou-se para a Figueira da Foz, cidade que ficava mais perto das míticas especiais de Arganil, Fafe e Ponte de Lima. O peso da novidade contrapôs-se à habitual competitividade, desta vez disputada entre Carlos Sainz e Juha Kankkunen. Com apenas 12 segundos de diferença, uma das menores da história até então, o espanhol termina vitorioso, dando a primeira vitória à marca Subaru na prova portuguesa. Quer seja por coincidência, ou devido a um qualquer feito metafísico, a verdade é que durante seis anos, a classificação foi quase sempre decidida até à última classificativa. Em 1996, o português Rui Madeira contabilizou a primeira vitória nacional em dez anos. O piloto de Almada entrou num verdadeiro duelo luso-belga, com alternâncias no comando, até que Freddy Loix furou na parte inicial da prova. A partir daquele momento, foi apenas uma questão de gestão da prova até Madeira garantir a vitória.

Depois três anos da Figueira da Foz, em 1998, o quartel-general da prova mudou-se para a Exponor, em Matosinhos, e decorreu, pela primeira vez, sem o seu mentor, Alfredo César Torres - que havia falecido em Londres meses antes. Apesar da sua ausência, a qualidade do Rali manteve-se intacta e registou uma das batalhas mais memoráveis de história da prova: Colin McRae vs Carlos Sainz. Depois do domínio inicial do piloto escocês, o Subaru Impreza WRC começou a acusar problemas de motor, fazendo com que o piloto espanhol se aproximasse da liderança, que, no final, ficou contabilizada em 2,1 segundos - a mais curta diferença de sempre até à altura entre o vencedor e o segundo classificado. A edição de 2001 da prova portuguesa foi agriçoce. Se por um lado o Rally foi premiado com o prémio "Rali com Melhor Evolução do Ano" atribuído à edição de 2000, por outro as condições climáticas incrivelmente adversas tornaram a edição do ano seguinte mais dura, senão mesmo a mais dura, da história da prova. Ao somar a vontade de levar o Campeonato do Mundo de Rallis a outras paragens contribuiu para que a prova portuguesa fosse excluída pela Federação Internacional do Automóvel do campeonato de 2002.

De vicissitude em vicissitude, com sucessivas mudanças de palcos e de datas, o TMN Rally de Portugal, consumada a despromoção do Campeonato do Mundo de Rallis, teve em Trás-os-Montes o acolhimento desejado. Durante os cinco anos seguintes, o rally esteve fora das provas do WRC e foi precisamente por esta altura que Armindo Araújo se destacou: com atuações reveladoras de eficácia

As early as 1986, during the golden age of Group B, the race had a deluxe entry list, and interest from the public grew. Unfortunately, such interest led to the number of spectators becoming uncountable. One morning in March of that year, such success brought thousands of people to the Sintra Mountains. Such misfortune, so often avoided, ended up happening at Lagoa Azul, which amputated the race of much of its interest given the abandonment of the leading teams and protagonists and decisively marked the future of the World Rally Championship.

As time passed, the Rally became a fiefdom for Lancia, with several victories between 1987 and 1992. In 1994, TAP, which Port Wine had replaced as the main sponsor of the race, once again gave its name to the competition, which, for the last time, had Estoril as its starting and finishing port. The following year, essentially due to new international regulations, the Rally underwent a structural change: for the first time in almost three decades, the race moved to Figueira da Foz, a city closer to the mythical Arganil, Fafe and Ponte de Lima specials. The weight of the novelty contrasted with the usual competitiveness, this time between Carlos Sainz and Juha Kankkunen. With only 12 seconds of difference, one of the smallest in history until then, the Spaniard finishes victorious, giving the first victory to the Subaru brand in the Portuguese race.

Whether by coincidence or due to some magical feat, the truth is that for six years, the classification was almost always decided until the last qualifying session. In 1996, Portuguese Rui Madeira took his first national victory in ten years. The driver from Almada entered a true Luso-Belgian duel, with alternations in command, until Freddy Loix crashed in the early part of the race. From that moment on, it was just a matter of managing the race until Madeira won.

After three years in Figueira da Foz, in 1998, the rally headquarters moved to Exponor, in Matosinhos, and was held, for the first time, without its mentor, Alfredo César Torres - who had died in London months before. Despite his absence, the quality of the Rally remained intact and registered one of the most memorable battles in the history of the race: Colin McRae vs. Carlos Sainz. After the Scottish driver's initial domination, the Subaru Impreza WRC started to suffer engine problems, causing the Spanish driver to approach the lead, which, in the end, was counted in 2.1 seconds - the shortest difference ever between the winner and the runner-up. The 2001 edition of the Portuguese race was bittersweet. If, on the one hand, the Rally was awarded the "Best Rally of the Year" prize for the 2000 edition, on the other hand, the incredibly adverse weather conditions made the following year's edition the toughest in the history of the race. In addition, the will to take the World Rally Championship to other places contributed to the Portuguese race being excluded by the International Automobile Federation from the 2002 championship.

From vicissitude to vicissitude, with successive changes of stages and dates, the TMN Rally of Portugal, after the demotion of the World Rally Championship, had the desired welcome in Trás-os-Montes. During the following five years, the Rally was out of the WRC competitions, and it was precisely at this time that Armindo Araújo stood out: with performances revealing efficiency and consistency, he conquered three victories - in 2003, 2004, and 2006 - proving to be a new force in the Portuguese championship.

After three years in Trás-os-Montes, with the election of new social bodies in ACP and fulfilling one of the promises of the



Polestar 3



Volvo EX90



MG Cyberster

Patrocinador Oficial
A. M. Motores

triauto

Avenida Nássica, 175
4485-574 Modivas - Vila do Conde

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

triauto.pt
automoveis@triauto.com.pt

e consistência, conquistou três vitórias – em 2003, 2004 e 2006 –, provando ser uma nova força no campeonato português.

Após 3 anos em Trás-os-Montes, com a eleição de novos corpos sociais no ACP, e cumprindo uma das promessas leitorais do novo presidente do clube, Carlos Barbosa, e da sua equipa, foi montada uma provada candidata em 2005 e 2006. Com o reconhecimento do excelente trabalho desenvolvido, seis anos depois, a prova voltou ao principal campeonato de rallys do mundo. E desde então que o Rally de Portugal tem um lugar fixo no calendário do WRC.

De 2007 a 2014, a prova foi recebida no Algarve, com algumas passagens pelo Baixo Alentejo. Estes foram anos de várias relevações para o WRC: momentos estes que marcaram para sempre o Rally e sobre os quais ainda são falados entre os fãs: foi por esta altura que o francês Sébastien Ogier começou a dar os primeiros passos no Campeonato do Mundo, mostrando-se como uma figura inesquecível da competição ao conquistar a primeira de muitas vitórias em 2010 – repetindo o feito depois em 2011, 2013 e 2014. Inesquecível foi também o grave acidente de Jari-Matti Latvala, que, em 2009, “mergulhou” num abismo de 150 metros tendo saído ileso do acidente graças às atuais condições de segurança dos carros. Em 2012, viu-se o regresso dos troços à noite na primeira etapa e o grande dilúvio que prejudicou as condições do piso no segundo dia, o que tornou a vida dos pilotos uma autêntica lotaria.

Depois de várias edições de sucesso no sul do país, o Vodafone Rally de Portugal seguiu novamente caminho para o norte, em 2015, oferecendo às atuais estrelas do WRC a oportunidade de sentirem na primeira pessoa todas as emoções e exigências que tornaram mítica a prova do ACP.

Desde então impera sempre a mesma premissa: desde 2015 que todos os vencedores têm sido diferentes – muitos deles vencedores pela primeira vez. Ogier igualou o número de vitória de Alén, quando em 2017 conquistou a quinta vitória da carreira em terras nacionais. Foi nesse mesmo ano que o Rally assinalou o 50º aniversário, naquela que acabou por ser uma edição memorável da prova.

Em 2020, pela primeira vez desde a sua primeira edição em 1967, o Vodafone Rally de Portugal não se realizou. O cancelamento adveio da pandemia provocada pela COVID-19. A edição, que decorreria de 21 a 24 de maio, foi adiada para o ano seguinte a fim de que estivessem agrupadas as medidas de prevenção adequadas para este tipo de evento. Só em 2021, ainda dentro do contexto de pandemia, que o público foi autorizado a assistir ao Campeonato do Mundo de Ralis, cumprindo o rigoroso plano de contingência imposto pelas autoridades de saúde.

Elfyn Evans venceu pela primeira vez nesse ano a prova portuguesa oferecendo à Toyota a sua segunda vitória consecutiva em solo luso (Tanak havia vencido em 2019) e no ano seguinte, em 2022, foi a vez de Kalle Rovanpera, também em Toyota, triunfar num ano de ouro para o prodígio finlandês. O jovem piloto tornou-se no mais jovem vencedor de sempre nas 55 edições da prova superando mesmo a enorme dificuldade de abrir as estradas durante toda a primeira etapa dando mais um passo sólido rumo ao título de Campeão do Mundo que viria a conquistar. Em 2023 repetiu o feito.

Em 2024, em uma das mais curtas diferenças registadas entre os dois primeiros, Sébastien Ogier (Toyota) torna-se o vencedor, somando 6 vitórias no Rally de Portugal e ficando como o mais bem sucedido piloto da prova acompanhado pela Toyota entre as marcas.

new club president, Carlos Barbosa and his team, a candidate race was assembled in 2005 and 2006. With the recognition of the excellent work developed, six years later, the race returned to the main rally championship of the world. And since then, the Rally of Portugal has had a fixed place in the WRC calendar.

From 2007 to 2014, the race was hosted in the Algarve, with some passages through Baixo Alentejo.

These were years of several highlights for the WRC: moments that forever marked the Rally and that are still talked about among the fans: it was around this time that Frenchman Sébastien Ogier began to take his first steps in the World Championship, showing himself to be a striking figure of the competition by winning the first of many victories in 2010 - repeating the feat later in 2011, 2013 and 2014. The severe accident of Jari-Matti Latvala, who in 2009 "plunged" into a 150-meter abyss and came out of the accident unharmed thanks to the current safety conditions of the cars, was just as unforgettable.

In 2012, we saw the return of the sections at night on the first stage and the great deluge that damaged the road conditions on the second day, making life for the drivers a real lottery. After several successful editions in the country's south, the Vodafone Rally of Portugal headed north again in 2015, offering the current WRC stars the opportunity to experience first-hand all the emotions and demands that made the ACP race mythical.

Since then, the same premise has always prevailed: since 2015, all the winners have been different - many of them first-time winners. Ogier equaled Alén's victory number when in 2017, he won the fifth victory of his career in national lands. That was the same year the Rally marked its 50th anniversary in what turned out to be a memorable edition of the race.

In 2020, for the first time since its first edition in 1967, the Vodafone Rally de Portugal did not take place. The cancellation came from the pandemic caused by COVID-19. The edition, which would take place from May 21 to 24, was postponed to the following year so that the appropriate prevention measures could be put together for this event. It was only in 2021, still within the pandemic context, that the public was allowed to attend the World Rally Championship, complying with the strict contingency plan imposed by the health authorities.

Elfyn Evans won for the first time that year the Portuguese race offering Toyota its second consecutive victory on Portuguese soil (Tanak had won in 2019), and the following year, in 2022, it was Kalle Rovanpera's turn, also in Toyota, to triumph in a golden year for the Finnish prodigy. The driver became the youngest winner ever in the 55 editions of the race, even overcoming the enormous difficulty of opening the roads during the entire first stage, taking another solid step towards the title of World Champion that he would later win. In 2023 he repeated the feat.

In 2024, in one of the shortest differences recorded between the first two, Sébastien Ogier (Toyota) becomes the winner, adding 6 victories in the Rally of Portugal and becoming the most successful driver in the event accompanied by Toyota among the brands.



MANUEL CARVALHOSA & CA., LDA.

CONSTRUÇÕES MECÂNICAS - MANUTENÇÃO INDUSTRIAL



WRC: O QUE MUDA EM 2025? WRC - WHAT IS CHANGING IN 2025?



ADEUS AO SISTEMA HÍBRIDO

Visando melhorar a acessibilidade, economia e o desempenho dos carros, preservando ao mesmo tempo a espetacularidade, foi aprovada a remoção dos sistemas híbridos para os carros da categoria Rally1 em 2025, estando agora o foco nos combustíveis 100% sustentáveis.

Os Rally1 pesarão 1180 kg (em vez de 1260 kg) e além disso, o tamanho do restritor de ar será ajustado de 36 mm para 35 mm para manter uma relação peso-potência equivalente à dos modelos anteriores (380 CV).

Segundo os responsáveis da FIA, esta medida vem de encontro à necessidade de contenção de custos através da simplificação tecnológica dos veículos, bem como da utilização de combustíveis sustentáveis sem nunca se perder a espetacularidade própria da competição.

A NOVA ERA HANKOOK

A empresa líder mundial de pneus Hankook Tire fornecerá exclusivamente pneus para todas as categorias durante os próximos três anos, começando com o Rali de Monte Carlo, que abre a temporada de 2025.

Depois do domínio por vários anos da Michelin, e da Pirelli nos anos de 2021 a 2024, será agora a vez do construtor Sul-Coreano se estrear no WRC, sendo uma das poucas marcas a apoiar dois dos cinco principais campeonatos mundiais da FIA, incluindo o Campeonato Mundial de Fórmula E da FIA, a principal série de corridas de veículos elétricos.

O acordo para fornecer exclusivamente pneus WRC foi assinado na sede da Hankook's Technoplex na Coreia do Sul em novembro de 2024.

SISTEMA DE PONTUAÇÕES REFORMULADO

O Mundial de Ralis de 2025 terá um renovado sistema de pontuação, que vem substituir o controverso sistema utilizado em 2024.

Assim, a partir do Rali de Monte-Carlo em janeiro, os pontos atribuídos na classificação geral ao final de cada rali seguirão uma escala simplificada: 25-17-15-12-10-8-6-4-2-1, recompensando os 10 primeiros classificados. Ao contrário de 2024, não serão atribuídos pontos com base na posição de sábado dos pilotos.

Quem enfrentar contratempos iniciais ainda terá a oportunidade de marcar pontos cruciais no Super Domingo, com as cinco equipas mais rápidas ao longo de todo o domingo a receberem pontos adicionais (5-4-3-2-1). Entretanto, a icónica Wolf Power Stage mantém-se inalterada, oferecendo uma última oportunidade para as equipas mais rápidas garantirem até cinco pontos de bônus (5-4-3-2-1) na última especial do rali.

Segundo a FIA, estas atualizações significam que estarão em jogo um máximo de 35 pontos em cada rali (um aumento em relação aos 30 do sistema anterior), colocando uma maior ênfase na vitória absoluta, mas mantendo oportunidades de recuperação e estratégia.

ENTRADAS E SAÍDAS

O calendário de 2025 traz algumas mexidas com a saída de algumas, provas, o regresso de outras e a estreia de novos países.

GOODBYE TO THE HYBRID SYSTEM

In order to improve accessibility, economy and car performance, while at the same time preserving spectacularity, the removal of hybrid systems for Rally1 category cars in 2025 has been approved, with the focus now being on 100% sustainable fuels.

The Rally1s will weigh 1180 kg (instead of 1260 kg) and in addition, the size of the air restrictor will be adjusted from 36 mm to 35 mm to maintain a power-to-weight ratio equivalent to that of the previous models (380 HP).

According to FIA officials, this measure meets the need to contain costs by simplifying vehicle technology and using sustainable fuels without ever losing the spectacular nature of the competition.

THE NEW HANKOOK ERA

The world's leading tire company Hankook Tire will exclusively supply tires for all categories for the next three years, starting with the Monte Carlo Rally, which opens the 2025 season.

After Michelin's dominance for several years, and Pirelli in the 2021-2024 triennium, it will now be the South Korean manufacturer's turn to make its WRC debut, being one of the few brands to support two of the five major FIA world championships, including the FIA Formula E World Championship, the leading electric vehicle racing series.

The agreement to exclusively supply WRC tires was signed at Hankook Technoplex's headquarters in South Korea in November 2024.

REVISED POINTS SYSTEM

The 2025 World Rally Championship will feature a revamped points system, replacing the controversial system used in 2024.

Starting with the Monte Carlo Rally in January, the overall points awarded at the end of each rally will follow a simplified scale: 25-17-15-12-10-8-6-4-2-1, rewarding the top 10 finishers. Unlike in 2024, no points will be awarded based on the drivers' position on Saturday.

Those who suffer early setbacks will still have the chance to score crucial points on Super Sunday, with the five fastest teams throughout Sunday earning additional points (5-4-3-2-1). Meanwhile, the iconic Wolf Power Stage remains unchanged, offering the fastest teams one last chance to score up to five bonus points (5-4-3-2-1) on the final special of the rally.

According to the FIA, these updates mean that a maximum of 35 points will be up for grabs in each rally (up from 30 in the previous system), placing more emphasis on outright victory, while maintaining opportunities for recovery and strategy.

ENTRIES AND EXITS

The 2025 calendar brings some changes with the departure of some races, the return of others and the debut of new countries.

Compared to 2024, Croatia, Poland and Latvia are leaving this year. The Rally of Greece is brought forward to June and is now the seventh WRC round in a calendar that sees the return of the Rally of Estonia.

Among the novelties, the Rally of the Canary Islands makes its



TUBOS HIDRÁULICOS
ROLAMENTOS

919 965 931 - 914 377 784

VEDANTES
FERRAMENTAS
Meadela - V. Castelo

brstubo@gmail.com
www.brstubo.pt



Relativamente a 2024, este ano ficam de fora a Croácia, a Polónia e a Letónia. O Rali da Grécia é antecipado para Junho sendo agora a sétima ronda do WRC num calendário que vê regressar o Rali da Estónia.

Entre as novidades, estreia absoluta para o Rali das Canárias, com o asfalto de Las Palmas de Grand Canária a receber a 4ª prova do Mundial. Também em estreia absoluta está o Rali do Paraguai, que se disputa no final de Agosto, emparelhando com o "vizinho" Chile.

O calendário deste ano estende-se por mais uma prova em relação à época passada, com a Arábia Saudita a assumir o encerramento da temporada em Novembro.

debut, with the asphalt of Las Palmas de Grand Canária hosting the fourth round of the World Championship. Also making its debut is the Rally of Paraguay, which will take place at the end of August, paired with "neighboring" Chile.

This year's calendar features one more race than last season, with Saudi Arabia taking over at the end of the season in November.



SPECTACULAR ACTION REMAINS IN 2025 WITH LIGHTER, SIMPLER AND MORE AFFORDABLE RALLY1 CARS.



Oficina Autorizada:



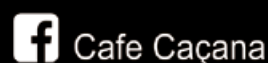
258 733 569 - fontaoauto@hotmail.com
RUA DE S. TIAGO DE FONTÃO, 1905 - 4990-610 FONTÃO - PTL

CaféCaçana
champarrião • rojões • moelas • crioulos • asinhas

encerrado à terça-feira

Estrada de Espantar, N.º 1036
4925 - 481 Montaria | Viana do Castelo

Telm.: 969 188 304 | 963 731 468
email: cafe.cacana@hotmail.com





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

Fale connosco!



NOVA INTEGRAL SEGUROS

Alameda João Alves Cerqueira
470 e 472
4900-050 Viana do Castelo
T (+351) 258 817 600
geral@integralseguros.pt



CERVO SEGUROS

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

Rua Com. José Oliveira Carneiro Bouças, 51
4980-624 Ponte da Barca
T (+351) 258 453 637
M (+351) 933 536 101
josedelino@seguros@hotmail.com



MEDISIL III

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



AUGUSTO FARIA

Largo do Bom Jesus, n.º 236
4650-124 Barrosas, Idões
T (+351) 255 330 920 / 255 330 921
M (+351) 963 094 921 / 969 891 668
geral@augustofariaseguros.pt



GIL GOMES PINTO

Rua Prof. José Lacerda, Edif.
Monteiros Loja 4, 5050-081 Godim
T (+351) 254 323 372
M (+351) 925 405 145
g.pinto@gilpinto.pt



PAULO CASTRO REIS

Rua da Urbanização do Alto da Lixa 285
4615-028 Freixo de Cima
T (+351) 255 494 800
M (+351) 969 007 593
pauloreis@pauloreis.pt



CARDOSO & CARDOSO

Rua António Cândido, 142
4820-166 Fafe
M (+351) 916 843 303
M (+351) 962 349 586
cardososeguros@sapo.pt

FIA JUNIOR WRC DE REGRESSO
FIA JUNIOR WRC RETURNS

Destacando o apelo verdadeiramente internacional do campeonato, registaram-se um total de 13 pilotos de 11 países diferentes, que irão competir ao volante dos Fiesta Rally3 Evos preparados pela M-Sport Polónia e equipados com pneus Hankook.

O calendário FIA Junior WRC 2025 conta com cinco ralis icónicos, começando na neve e no gelo do Rali da Suécia passando depois para três provas consecutivas em pisos de terra: Vodafone Rally de Portugal, EKO Acropolis Rally Grécia e Secto Rally Finlândia antes de concluir no asfalto com o Rally Centro-Europeu. Na última prova do campeonato a pontuação será a dobrar, acrescentando mais emoção à decisão do título.

O campeão de 2025 terá como prémio a participação em 4 provas do WRC 2026 a disputar em solo europeu, ao volante de um Ford Fiesta Rally2, incluindo testes de preparação para cada prova.

LISTA DE INSCRITOS

- Lyssia Baudet, 22, Bélgica
- Tristan Charpentier, 24, França
- Diego Domínguez, 24, Paraguai
- Taylor Gill, 21, Austrália
- Mille Johansson, 19, Suécia
- Shaker Jweihan, 27, Jordânia
- Kerem Kazaz, 19, Turquia
- Eamonn Kelly, 26, Irlanda
- Thomas Martens, 18, Bélgica
- Joosep Ralf Nõgene, 21, Estónia
- Claire Schönborn, 25, Alemanha
- Max Smart, 22, África do Sul
- Ali Türkkan, 25, Turquia

CALENDÁRIO

Rali da Suécia - 13 a 16 de fevereiro
Vodafone Rally de Portugal - 15 a 18 de maio
EKO Acropolis Rally Grécia - 26 a 29 de junho
Secto Rally Finlândia - 31 de julho a 3 de agosto
Rally Europa Central - 16 - 19 de outubro

Underlining the truly international appeal of the championship, a total of 13 drivers from 11 different countries have registered to compete behind the wheel of Fiesta Rally3 Evos prepared by M-Sport Poland and fitted with Hankook tires.

The 2025 FIA Junior WRC calendar features five iconic rallies, starting with the snow and ice of the Rally of Sweden, followed by three consecutive tarmac events: Vodafone Rally de Portugal, EKO Acropolis Rally Greece and Secto Rally Finland, before closing on tarmac with the Central European Rally. Points will be doubled at the final event of the championship, adding even more excitement to the title race.

he 2025 champion will be rewarded with participation in four 2026 WRC races on European soil at the wheel of a Ford Fiesta Rally2, including preparation tests for each race.

LIST OF ENTRANTS

- Lyssia Baudet, 22, Belgium
- Tristan Charpentier, 24, France
- Diego Domínguez, 24, Paraguay
- Taylor Gill, 21, Australia
- Mille Johansson, 19, Sweden
- Shaker Jweihan, 27, Jordan
- Kerem Kazaz, 19, Turkey
- Eamonn Kelly, 26, Ireland
- Thomas Martens, 18, Belgium
- Joosep Ralf Nõgene, 21, Estonia
- Claire Schönborn, 25, Germany
- Max Smart, 22, South Africa
- Ali Türkkan, 25, Turkey

CALENDAR

Rally Sweden - February 13th to 16th
Vodafone Rally de Portugal - May 15 to 18
EKO Acropolis Rally Greece - June 26-29
Secto Rally Finland - July 31 - August 3
Central Europe Rally - October 16 - 19



DON AUGUSTO

Francisco Torres Rocha & Rocha, Lda



Pizzaria - Forno a Lenha
Churrasqueira - Take-Away
Restaurante - Alojamento Local

☎ 258322491

☎ 963022599

✉ franciscorocha6@sapo.pt

🍷 Restaurante Residencial
Don Augusto

📷 restaurantedonaugusto

(Chamada para rede fixa/móvel nacional)

JCTRON

Sistemas Integrados



Domótica - Smart Home



CCTV - Vídeo vigilância



Alarmes - Intrusão e incêndio



Sistema Som Integrado



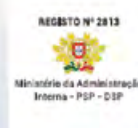
Controlo Acessos



Sinalética e Portas

Rua de Santa Marta, nº 26D
4925-104 Viana do Castelo

258 102 458 | geral@jctron.pt



WRC: NOVOS REGULAMENTOS 2027

WRC: NEW REGULATIONS FOR 2027

O promotor do WRC saudou o anúncio dos regulamentos técnicos para o Campeonato Mundial de Ralis da FIA a partir de 2027, que fornecem uma estratégia clara para o crescimento dos ralis a nível mundial.

Aprovados pelo Conselho Mundial de Automobilismo a 11 de dezembro, os regulamentos técnicos atualizados implicam uma redução significativa nos custos para os fabricantes e maior flexibilidade nas carroçarias, abrindo o desporto a uma maior variedade de formas de produção e designs personalizados. Os regulamentos de 2027 baseiam-se num ciclo planeado de dez anos, proporcionando uma plataforma estável para fabricantes e equipas investirem no crescimento do desporto.

Os novos regulamentos são fruto de um esforço colaborativo de várias partes interessadas através do Grupo de Trabalho Técnico do WRC e, posteriormente, da Comissão do WRC, que inclui representantes da FIA, do WRC Promoter, dos atuais fabricantes de Rally1 e um representante das equipas.

"Trabalhando com a FIA e outras partes interessadas, o WRC Promoter foi um colaborador ativo no processo que levou a estes novos regulamentos técnicos para 2027", afirmou Peter Thul, Diretor Sénior de Desporto do WRC Promoter.

"A significativa redução de custos é um passo importante para manter os fabricantes atuais no campeonato e para encorajar novos fabricantes e marcas a juntarem-se ao WRC. "Agradecemos a todos os envolvidos no Grupo de Trabalho Técnico da FIA WRC e acreditamos que agora há uma visão clara para o futuro."

A flexibilidade está no centro do futuro técnico do WRC. Com a indústria automóvel mais diversificada e dinâmica do que nunca, o conceito de célula de segurança da atual geração de carros Rally1 foi refinado para um design comum que reduzirá a complexidade e os custos.

Isto permitirá que carroçarias de quase qualquer automóvel de produção em escala sejam montadas na célula de segurança, significando que modelos como hatchbacks poderão competir contra berlinas, SUVs e até mesmo designs personalizados de ralis poderão competir a partir de 2027.

O controlo de custos foi identificado como um dos principais fatores limitantes na participação no nível máximo da categoria. Assim, os custos de 2027 serão limitados a 345.000 € para um carro básico e 385.000 € incluindo os kits de ralis de gravilha e asfalto, prontos para competir. Isto representa uma redução de mais de 50% em comparação com a fórmula anterior.

Estas poupanças serão alcançadas através da especificação dos custos dos componentes, em vez de regulamentações financeiras. Também haverá poupanças nos designs técnicos de certos componentes, tornando-os mais duráveis ao longo de um rali.

Além de reduzir o custo dos carros, os custos operacionais das equipas também serão diminuídos através da limitação de pessoal, redução de custos de transporte logístico, maior utilização de infraestruturas locais e maior conectividade de dados para apoiar a engenharia remota.

Os novos regulamentos garantem que o WRC continuará a ser

WRC promoter welcomes announcement of regulations technicians for the FIA World Rally Championship from 2027 onwards, which provide a clear strategy for the growth of rallies around the world.

Approved by the World Motor Sport Council in 11December, the updated technical regulations imply a significant reduction in costs for the manufacturers and greater flexibility in bodies, opening up the sport to a greater variety of forms of production and custom designs. The 2027 regulations are based on a planned ten-year cycle, providing a stable platform for manufacturers and teams invest in the growth of the sport.

The new regulations are the result of an effort collaborative of various stakeholders through the WRC Technical Working Group and subsequently the WRC Commission, which includes representatives from the FIA, the WRC promoter, current Rally1 manufacturers and a representative of the teams.

"Working with the FIA and other stakeholders, the WRC Promoter was an active contributor in the process that led to these new technical regulations for 2027", said Peter Thul, WRC Senior Sporting Director Promoter.

"Significant cost reduction is an important step to keep the current manufacturers in the championship and to encourage new manufacturers and brands to join the WRC. "We thank everyone involved in the Working Group FIA WRC Technical Officer and we believe there is now a vision clear for the future."

Flexibility is at the heart of the WRC's technical future. With the most diverse and dynamic automotive industry than ever before, the concept of the current security cell generation of Rally1 cars has been refined to a design common that will reduce complexity and costs.

This will allow bodies of almost any automotive mass production are assembled in the safety cell, meaning that models like hatchbacks will be able to compete against sedans, SUVs and even custom rally designs will be able to compete from 2027.

Cost control has been identified as one of the main limiting factors in participation at the level maximum of the category. Thus, the 2027 costs will be capped at €345,000 for a base car and €385,000 including gravel and asphalt rally kits, ready to go compete. This represents a reduction of more than 50% in comparison with the previous formula. These savings will be achieved through specification of component costs rather than regulations financial. There will also be savings in designs technical aspects of certain components, making them more durable throughout a rally.

In addition to reducing the cost of cars, operating costs of the teams will also be reduced through the staff limitation, reduction of transportation costs logistical, greater use of local infrastructure and greater data connectivity to support remote engineering.

The new regulations ensure that the WRC will continue to be a





919 002 733 - contornofinalda@gmail.com



965 325 922 / 962 963 608
carpnovageracao@gmail.com

Caminho Volta do Castelo, 226
4905-559 Geraz do Lima
Viana do Castelo

um pioneiro no desporto motorizado inovador, exemplificado pela sua abordagem pioneira ao combustível sustentável em 2022. Os regulamentos de 2027 estão concebidos para acomodar várias tecnologias de motorização, incluindo motores de combustão interna com combustíveis sustentáveis, sistemas híbridos e soluções totalmente elétricas.

Embora o foco inicial seja nos concorrentes que utilizem motores de combustão interna alimentados por combustíveis sustentáveis em 2027, o enquadramento permite uma eventual diversificação para tecnologias híbridas ou totalmente elétricas, dependendo dos desenvolvimentos futuros.

Isto reflete o panorama atual da indústria automóvel, com uma vasta gama de configurações adaptadas a diferentes mercados. Ao permanecer aberto a todas estas opções, mantendo a sustentabilidade ambiental como prioridade, o WRC continuará a liderar na inovação tecnológica.

Haverá disposições nos regulamentos para a implementação de um torquímetro nas inscrições de fabricantes para limitar o desenvolvimento de motores e sincronizar o desempenho entre as diferentes opções de motorização à medida que se desenvolvem.

Reações das partes interessadas

"Os regulamentos que aprovamos hoje são essenciais para o crescimento a longo prazo do Campeonato Mundial de Ralis da FIA", afirmou o Presidente da FIA, Mohammed Ben Sulayem, durante o anúncio na quarta-feira, em Kigali, no Ruanda.

"Há apenas um ano, identificámos a necessidade de as partes interessadas no rali se unirem e começarem a trabalhar de forma mais coordenada. O facto de termos publicado estes regulamentos para 2027 demonstra que o trabalho realizado foi um sucesso."

A Presidente da Comissão do WRC da FIA, Pernilla Solberg, partilhou deste sentimento:

"Gostaria de agradecer a todos os membros da Comissão e ao Grupo de Trabalho Técnico do WRC pela enorme quantidade de trabalho que nos trouxe até este ponto. Estabelecemos alguns objetivos claros com base no que os concorrentes, organizadores e fãs nos disseram, e isto resultou num conjunto de regulamentos que reduzirão significativamente os custos, ao mesmo tempo que dão ao WRC a flexibilidade para se manter relevante, independentemente da evolução do setor automóvel.

"Ainda temos algum trabalho a fazer, mas estou realmente entusiasmada com este futuro."

pioneer in innovative motorsport, exemplified by its pioneering approach to sustainable fuel by 2022. The regulations of 2027 are designed to accommodate multiple technologies of motorization, including internal combustion engines with sustainable fuels, hybrid systems and all-electric solutions.

Although the initial focus is on competitors who use internal combustion engines powered by sustainable fuels by 2027, the framework allows for eventual diversification into technologies hybrid or fully electric, depending on the future developments.

This reflects the current landscape of the automotive industry, with a wide range of configurations adapted to different markets. By remaining open to all these options, keeping environmental sustainability as a priority, the WRC will continue to lead in technological innovation.

There shall be provisions in the regulations for the implementation of torque meter in registrations of manufacturers to limit engine development and synchronize performance between different options motorization as they develop.

Stakeholder reactions

"The regulations we passed today are essential for the long-term growth of the Championship FIA World Rally Championship", said FIA President, Mohammed Ben Sulayem, during the announcement at Wednesday in Kigali, Rwanda.

"Just a year ago, we identified the need for stakeholders in the rally come together and start work in a more coordinated way. The fact that we have published these regulations for 2027 demonstrates that the work carried out was a success."

FIA WRC Commission President Pernilla Solberg shared this sentiment:

"I would like to thank all the members of the Commission and the WRC Technical Working Group for the enormous amount of work that has brought us to this point.

We set some clear goals based on what competitors, organizers and fans told us, and this resulted in a set of regulations that will reduce significantly reduce costs while giving the WRC the flexibility to stay relevant, regardless of the evolution of the automotive sector.

"We still have some work to do, but I'm really excited about this future."



LISTA DE INSCRITOS

ENTRY LIST



COUNT	Nº COMP.	DRIVER	NAC	CO-DRIVER	NAC	CAR	CLASS GROUP	PRIORITY ELIGIBILITY
1	33	Elfyn EVANS	GBR	Scott MARTIN	GBR	"TOYOTA GR Yaris Rally1"	RC1	P1
2	1	Thierry NEUVILLE	BEL	Martijn WYDAEGHE	BEL	"HYUNDAI i20 N Rally1"	RC1	P1
3	8	Ott TÄNAK	EST	Martin JÄRVEOJA	EST	"HYUNDAI i20 N Rally1"	RC1	P1
4	17	Sébastien OGIER	FRA	Vincent LANDAIS	FRA	"TOYOTA GR Yaris Rally1"	RC1	P1
5	16	Adrien FOURMAUX	FRA	Alexandre CORIA	FRA	"HYUNDAI i20 N Rally1"	RC1	P1
6	69	Kalle ROVANPERÄ	FIN	Jonne HALTTUNEN	FIN	"TOYOTA GR Yaris Rally1"	RC1	P1
7	18	Takamoto KATSUTA	JPN	Aaron JOHNSTON	IRL	"TOYOTA GR Yaris Rally1"	RC1	P1
8	5	Sami PAJARI	FIN	Marko SALMINEN	FIN	"TOYOTA GR Yaris Rally1"	RC1	P1
9	13	Grégoire MUNSTER	LUX	Louis LOUKA	BEL	"FORD Puma Rally1"	RC1	P1
10	22	Mārtiņš SESKS	LAT	Renārs FRANCIS	LAT	"FORD Puma Rally1"	RC1	P1
11	55	Joshua MCERLEAN	IRL	Eoin TREACY	IRL	"FORD Puma Rally1"	RC1	P1
12	2	Diogo SALVI	POR	Axel CORONADO	ESP	"FORD Puma Rally1"	RC1	P1
13	20	Oliver SOLBERG	SWE	Elliott EDMONDSON	GBR	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
14	21	Yohan ROSSEL	FRA	Arnaud DUNAND	FRA	CITROEN C3	RC2	P2
15	23	Gus GREENSMITH	GBR	Jonas ANDERSSON	SWE	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
16	24	Fabrizio ZALDIVAR	PAR	Marcelo DER OHANNESIAN	ITA	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
17	25	Jan SOLANS	ESP	Rodrigo SANJUAN	ESP	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
18	26	Roope KORHONEN	FIN	Anssi VIINIKKA	FIN	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
19	27	Léo ROSSEL	FRA	Guillaume MERCOIRET	FRA	CITROEN C3	RC2	P2
20	28	Mikko HEIKKILÄ	FIN	Kristian TEMONEN	FIN	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
21	29	Lauri JOONA	FIN	Samu VAALERI	FIN	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
22	30	Roberto DAPRÀ	ITA	Luca BELTRAME	ITA	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
23	31	Kajetan KAJETANOWICZ	POL	Maciej SZCZEPANIAK	POL	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
24	32	Pablo SARRAZIN	FRA	Yannick ROCHE	FRA	CITROEN C3	RC2	P2
25	34	Romet JÜRGENSON	EST	Siim OJA	EST	"FORD Fiesta Mk II"	RC2	P2
26	35	Maxime POTTY	BEL	Renaud HERMAN	BEL	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
27	36	Yuki YAMAMOTO	JPN	James FULTON	IRL	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
28	37	Sarah RUMEAU	FRA	Julie AMBLARD	FRA	CITROEN C3	RC2	P2
29	38	Alejandro MAURO	MEX	Adrian PEREZ	ESP	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
30	39	Nikolay GRYAZIN	BUL	Konstantin ALEKSANDROV	KGZ	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
31	40	Daniel SORDO	ESP	Cándido CARRERA	ESP	"HYUNDAI i20 N"	RC2	P2
32	41	Kris MEEK	IRL	Stuárt LOUDON	IRL	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
33	42	Robert VIRVES	EST	Jakko VIILO	EST	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
34	43	Pierre-Louis LOUBET	FRA	Loris PASCAUD	FRA	"FORD Fiesta Mk II"	RC2	P2
35	44	Georg LINNAMÄE	EST	James MORGAN	GBR	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
36	45	Marco BULACIA	BOL	Diego VALLEJO	ESP	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
37	46	Gonçalo HENRIQUES	POR	Inês VEIGA	POR	"HYUNDAI i20 N"	RC2	P2
38	47	Mathieu FRANCESCHI	FRA	Lucie BAUD	FRA	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
39	48	Bruno BULACIA	BOL	Gabriel MORALES	BRA	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
40	49	Ricardo TEODÓSIO	POR	José TEIXEIRA	POR	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
41	50	Pedro ALMEIDA	POR	António COSTA	POR	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
42	51	José Pedro FONTES	POR	Inês PONTE	POR	CITROEN C3	RC2	P2
43	52	Pedro MEIRELES	POR	Mário CASTRO	POR	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
44	53	Alejandro CACHÓN	ESP	Borja ROZADA	ESP	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
45	54	Hikaru KOGURE	JPN	Topi LUHTINEN	FIN	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2

COUNT	Nº COMP.	DRIVER	NAC	CO-DRIVER	NAC	CAR	CLASS GROUP	PRIORITY ELIGIBILITY
46	56	Bernhard TEN BRINKE	NED	Tom WOODBURN	GBR	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
47	57	Armindo ARAÚJO	POR	Luís RAMALHO	POR	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
48	58	Fabio SCHWARZ	GER	Bernhard ETTTEL	AUT	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
49	59	Giovanni TRENTIN	ITA	Franco ALESSANDRO	ITA	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
50	60	Diego RUILOBA	ESP	Ángel VELA	ESP	CITROEN C3	RC2	P2
51	61	Ernesto CUNHA	POR	Valter CARDOSO	POR	"SKODA Fabia Evo"	RC2	P2
52	62	Ricardo FILIPE	POR	Ricardo FARIA	POR	"SKODA Fabia"	RC2	P2
53	63	Lucas SIMÕES	POR	Gonçalo CUNHA	POR	"SKODA Fabia Evo"	RC2	P2
54	64	Rakan ALRASHED	KSA	Hugo MAGALHÃES	POR	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
55	65	Alexander VILLANUEVA	ESP	Diego SANJUAN	ESP	"TOYOTA GR Yaris"	RC2	P2
56	66	Miguel GRANADOS	MEX	Marc MARTÍ	ESP	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
57	67	Rachele SOMASCHINI	ITA	Nicola ARENA	ITA	CITROEN C3	RC2	P2
58	68	Uğur SOYLU	TUR	Sener GÜRAY	TUR	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
59	70	Diogo MARÚJO	POR	Jorge CARVALHO	POR	"SKODAFabia Evo"	RC2	P2
60	71	Eugen CARAGUI	ROU	Robert FUS	ROU	CITROEN C3	RC2	P2
61	72	Cristian DOLOFAN	ROU	Traian PAVEL	ROU	CITROEN C3	RC2	P2
62	73	Peter VAN MERKSTEIJN	NED	Erwin BERKHOF	NED	"VOLKSWAGEN Polo GTI"	RC2	P2
63	74	Juan Carlos PERALTA	MX	Victor PÉREZ	MEX	"SKODA Fabia RS"	RC2	P2
64	75	Jorge MARTÍNEZ	PER	Alberto ALVAREZ	ARG	"HYUNDAI i20 N"	RC2	P2
65	76	Francisco TEIXEIRA	POR	João SERÓDIO	POR	"SKODA Fabia Evo"	RC2	P2
66	77	Arthur PELAMOURGUES	FRA	Bastien POUGET	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	P3
67	78	Ghjuvanni ROSSI	FRA	Kylian SARMEZAN	FRA	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P3
68	79	Takumi MATSUSHITA	JPN	Pekka KELANDER	FIN	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	P3
69	80	Mattéo CHATILLON	FRA	Maxence CORNUAU	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	P3
70	81	Tom PELLEREY	FRA	Hervé FAUCHER	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	P3
71	82	Shotaro GOTO	JPN	Jussi LINDBERG	FIN	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	P3
72	83	Nataniel BRUUN	BOL	Pablo OLMOS	ARG	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P3
73	84	Federico ENSSLIN	URU	Alejandro LOPEZ	ESP	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P3
74	85	André MARTINEZ	PER	Matias ARANGUREN	ARG	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P3
75	86	Mille JOHANSSON	SWE	Johan GRÖNVALL	SWE	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
76	87	Taylor GILL	AUS	Daniel BRKIC	AUS	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
77	88	Eamonn KELLY	IRL	Conor MOHAN	IRL	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
78	89	Ali TÜRKKAN	TUR	Oytun ALBAYRAK	TUR	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
79	90	Kerem KAZAZ	TUR	Corentin SILVESTRE	FRA	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
80	91	Thomas MARTENS	BEL	Max FREEMAN	GBR	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
81	92	Claire SCHÖNBORN	GER	Jara HAIN	GER	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
82	93	Tristan CHARPENTIER	FRA	Florian BARRAL	FRA	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
83	94	Diego DOMINGUEZ	PAR	Rogelio PEÑATE	ESP	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
84	95	Max SMART	RSA	Malcolm READ	NZL	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
85	96	Joosep NÕGENE	EST	Aleks LESK	EST	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
86	97	Shaker JWEIHAN	JOR	Aisvydas PALIUKĖNAS	LTU	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	P4
87	98	Daniel SIGURÐARSON	ISL	Ásta SIGURÐARDÓTTIR	ISL	"SKODA Fabia RS"	RC2	
88	99	Ricardo TRIVIÑO	MEX	Enrique VELASCO	ESP	"SKODA Fabia RS"	RC2	
89	100	Matteo FONTANA	ITA	Alessandro ARNABOLDI	ITA	"FORD Fiesta Rally3"	RC3	
90	101	Sylvain TAMISIER	FRA	Mathieu TAMISIER	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	
91	102	Christophe ROCARD	FRA	Antoine ROCARD	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	
92	103	Simon PERDRIX	FRA	Benjamin DESREAUX	FRA	"RENAULT Clio Rally3"	RC3	
93	104	Helder MIRANDA	POR	Vitor PEREIRA	POR	"PEUGEOT 208 Rally4"	RC4	
94	105	Anton KORZUN	UKR	Pavlo KONONOV	UKR	"PEUGEOT 208 Rally4"	RC4	
95	106	Paolo RAVIGLIONE	ITA	Giacomo CIUCCI	ITA	"RENAULT Clio RS Line"	RC5	

JOÃO SILVA CONSTRUÇÃO E REMODELAÇÃO

Criamos espaços funcionais e elegantes, garantindo conforto, durabilidade e qualidade em cada detalhe

- Construção Civil
- Remodelações interiores
- Sistemas ETICs (Capoto)
- Impermeabilizações
- Construção Chave-na-Mão
- Acabamentos

+351 939 803 782 geral@jsconstrucao.pt www.jsconstrucao.pt

JOÃO SILVA ALUMÍNIOS

Desenvolvemos soluções eficientes em alumínio, unindo design, resistência e conforto térmico duradouro

- Portas e Portas Janela
- Portas de Entrada
- Portões Seccionados
- Estores
- Marquises
- Guardas de Vidro

+351 258 115 013 geral@jsaluminios.pt www.jsaluminios.pt

PALMARÉS ACHIEVEMENTS

EDIÇÃO / EDITION	ANO / YEAR	EQUIPA / TEAM	CARRO / CAR
57	2024	Sébastien Ogier - Vincent Landais	Toyota Yaris Rally1
56	2023	Kalle Rovanperä - Jonne Halttunen	Toyota Yaris Rally1
55	2022	Kalle Rovanperä - Jonne Halttunen	Toyota Yaris Rally1
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 i20 Coupé WRC
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 Anttila	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 Rossetti - 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	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

www.avicopia.pt
geral@avicopia.pt
Rua de S. João, n. 398
4900-418 Viana do Castelo
258 808 500



A PARTIR DE 2€/MÊS



PRÉVOIR ACIDENTES PESSOAIS

PREVOIR.PT



Não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida

HYUNDAI SHELL MOBIS WRT

HYUNDAI MOTORSPORT



Cyril ABITEBOUL DIRECTOR



1 - Thierry NEUVILLE

1 - Martijn WYDAEGHE



8 - Ott TÄNAK

8 - Martin JÄRVEOJA



16 - Adrien FOURMAUX

16 - Alexandre CORIA



Sparkes.pt

Morada
Rua 25 de Abril, 120 Agrela, Santo
Tirso, Portugal

Contacto
229 685 416 (Chamada para a rede fixa nacional)
geral@sparkes.pt

ESPECIALISTAS EM CAIXAS DE VELOCIDADES MANUAIS

PEÇA O SEU ORÇAMENTO



Garantia SPARKES
Encomende a sua caixa com segurança. Até 36 Meses de Garantia por escrito.



Experiência

Há mais de 30 anos que reconstruímos caixas de velocidades em Portugal.



Qualidade

Todos os nossos produtos são produzidos de acordo com as especificações técnicas da marca de origem, garantindo a máxima qualidade ao cliente.



Segurança

Todos os produtos Sparkes têm garantia certificada. Estamos sempre dispostos a resolver qualquer problema que possa existir.



Ambição

O nosso objetivo é ser a escolha N°1 dos nossos clientes. Por isso, trabalhamos diariamente para exceder as suas expectativas.



ENVIO

Envio em 24h para Portugal Continental



TROCAS

Trocas até 14 dias



SUPORTE

Apoio ao cliente das 9h às 18h30



GARANTIA CERTIFICADA

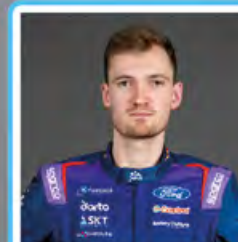
Todos os produtos dispõem de garantia até 36 meses

FORD M-SPORT WRT

M-SPORT

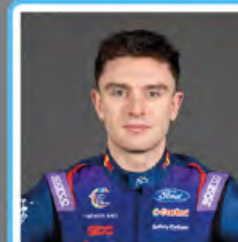


Richard MILLENER DIRECTOR



13 - Grégoire MUNSTER

13 - Louis LOUKA



55 - Joshua MCERLEAN

55 - Eoin TREACY



22 - Mārtiņš SESKS

22 - Renārs FRANCIS



2 - Diogo SALVI

2 - Axel CORONADO





A VERDADEIRA AUTONOMIA?



O PODER DE ESCOLHA.



Conheça as condições e ofertas no Toyota C-HR, RAV4 e bZ4X e escolha a tecnologia que melhor combina com a sua vida.

MACEDO & MACEDO

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

Viana do Castelo
Avenida da Povoação, 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

ATÉ
10 ANOS
GARANTIA
TOYOTA
RELAX

Gama SUV Toyota: consumo combinado (l/100 km): 0 a 6,3. Emissões CO₂ (g/km): 0 a 141. *Consulte as condições de garantia em toyota.pt.

TOYOTA GAZOO RACING WRT

**GR TOYOTA
GAZOO
Racing**



Juha KANKKUNEN VICE DIRECTOR



33 - Elfyn EVANS

33 - Scott MARTIN



17 - Sebastien OGIER

17 - Vincent LANDAIS



69 - Kalle ROVANPERÄ

69 - Jonne HALTTUNEN



18 - Takamoto KATSUTA

18 - Aaron JOHNSTON



5 - Sami PAJARI

5 - Marko SALMINEN





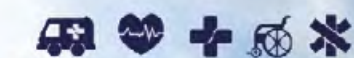
Serviço Personalizado de Transporte de Doentes

☎ 93 761 43 43

✉ geral@sptambulancias.pt

🌐 www.sptambulancias.pt

📍 Viana do Castelo - Vila Praia de Âncora - Caminha - Porto - Gondomar - Paredes



- Transportes para Diálises
- Transportes para Tratamentos / Fisioterapia
- Transportes para Consultas
- Transportes para Exames
- Transportes para Inspeções Médicas
- Altas Hospitalares
- Transportes para Aeroportos
- Prevenção de Eventos Desportivos e Culturais

Acordos | Condições Especiais | Protocolos

ADSE
SAD-PSP
SAD-GNR
LARES
HOSPITAIS
COMP-SEGUROS



RESTANTES EQUIPAS WRC2 OTHER TEAMS WRC2



20 - Oliver SOLBERG

20 - Elliott EDMONDSON



21 - Yohan ROSSEL

21 - Arnaud DUNAND



23 - Gus GREENSMITH

23 - Jonas ANDERSSON



24 - Fabrizio ZALDIVAR

24 - Marcelo DER OHANNESIAN



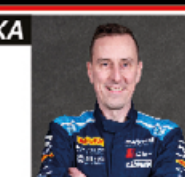
25 - Jan SOLANS

25 - Rodrigo SANJUAN



26 - Roope KORHONEN

26 - Anssi VIINIKKA



27 - Leo ROSSEL

27 - Guillaume MERCOIRET



28 - Mikko HEIKKILA

28 - Kristian TEMONEN



29 - Lauri JOONA

29 - Samu VAALERI



30 - Roberto DAPRÀ

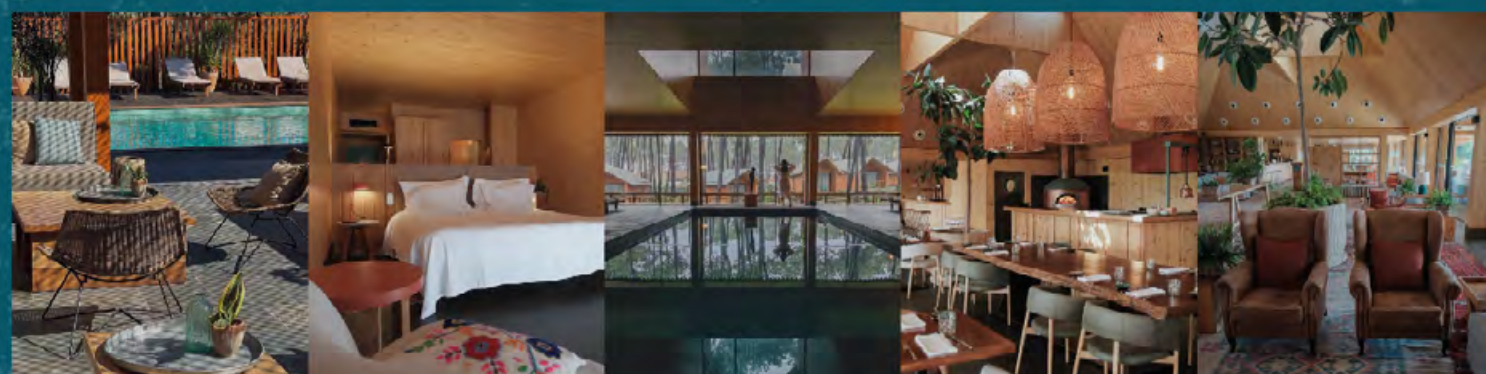
30 - Luca BELTRAME



House of Adventure

- SURF
- BIKE
- KITESURF
- WINDSURF
- WAKEBOARD
- WINGFOIL

and many more



31 - Kajetan KAJETANOWICZ

31 - Maciej SZCZEPANIAK



32 - Pablo SARRAZIN

32 - Yannick ROCHE



34 - Romet JURGENSON

34 - Siim OJA



35 - Maxime POTTY

35 - Renaud HERMAN



36 - Yuki YAMAMOTO

36 - James FULTON



37 - Sarah RUMEAU

37 - Julie AMBLARD



38 - Alejandro MAURO

38 - Adrian PEREZ



39 - Nikolay GRYAZIN

39 - Konstantin ALEKSANDROV



40 - Dani SORDO

40 - Candido CARRERA



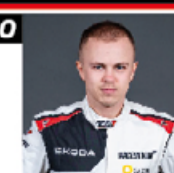
41 - Kris MEEKE

41 - Stuart LOUDON



42 - Robert VIRVES

42 - Jakko VIILTO



BEFAST

MOTORSPORT



RALI

MONTANHA

VELOCIDADE

RALLICROSS

✉ mail@befast.pt ☎ +351 919 832 517

📱 /befastmotorsport 📺 /befastmotorsport



43 - Pierre-Louis LOUBET

43 - Loris PASCAUD



44 - Georg LINNAMA

44 - James MORGAN



45 - Marco BULACIA

45 - Diego VALLEJO



46 - Gonçalo HENRIQUES

46 - Inês VEIGA



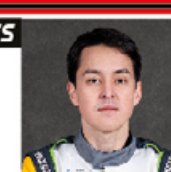
47 - Mathieu FRANCESCHI

47 - Lucie BAUD



48 - Bruno BULACIA

48 - Gabriel MORALES



49 - Ricardo TEODÓSIO

49 - José TEIXEIRA



50 - Pedro ALMEIDA

50 - António COSTA



51 - José Pedro FONTES

51 - Inês PONTE



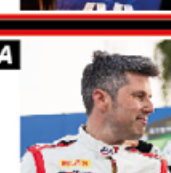
52 - Pedro MEIRELES

52 - Mário CASTRO



53 - Alejandro CACHÓN

53 - Borja ROZADA





microDI
INFORMÁTICA

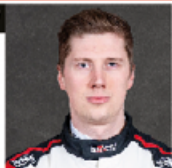
+351 258 813 213 | info@microdi.com | microdi.com



PRIMUS LEAN
— ENGENHARIA & CONSTRUÇÃO —



258 735 125 | www.primus-lean.pt | Lanheses

 54 - Hikaru KOGURE	 54 - Topi LUHTINEN
 56 - Bernhard TEN BRINKE	 56 - Tom WOODBURN
 57 - Armindo ARAÚJO	 57 - Luis RAMALHO
 58 - Fabio SCHWARZ	 58 - Bernhard ETTTEL
 59 - Giovanni TRENTIN	 59 - Alessandro FRANCO
 60 - Diego RUILOBA	 60 - Angel VELA
 61 - Ernesto CUNHA	 61 - Valter CARDOSO
 62 - Ricardo FILIPE	 62 - Ricardo FARIA
 63 - Lucas SIMÕES	 63 - Gonçalo CUNHA
 64 - Rekan ALRASHED	 64 - Hugo MAGALHÃES
 65 - Alexander VILLANUEVA	 65 - Diego SANJUAN

BricoBrun's

VENDA E INSTALAÇÃO
www.bricobruns.com



Fluidra Brand | Grepool.com

T. 966 325 877

f /BricoBrun's

 66 - Miguel GRANADOS	 66 - Marc MARTI
 67 - Rachele SOMASCHINI	 67 - Nicola ARENA
 68 - Ugur SOYLU	 68 - Sener GURAY
 70 - Diogo MARUJO	 70 - Jorge CARVALHO
 71 - Eugen CARAGUI	 71 - Robert FUS
 72 - Cristian DOLOFAN	 72 - Pavel TRAIAN
 73 - Peter VAN MERKSTEIJN	 73 - Erwin BERKHOF
 74 - Juan Carlos PERALTA	 74 - Victor PÉREZ
 75 - Jorge MARTINEZ	 75 - Alberto ALVAREZ
 76 - Francisco TEIXEIRA	 76 - João SERÔDIO

 PFKode

pfkode.com



- 🏠 SERVIÇOS DE CATERING
- 🍴 ESPAÇO PRÓPRIO
- 🍷 EVENTOS
- 🍹 FESTAS TEMÁTICAS

📍
Santa Marta de Portuzelo
Viana do Castelo

VISITE-NOS



RESTANTES EQUIPAS WRC3 OTHER TEAMS WRC3



77 - Arthur PELAMOURGUES

77 - Bastien POUGET



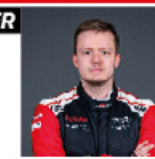
78 - Ghjuvanni ROSSI

78 - Kylian SARMEZAN



79 - Takumi MATSUSHITA

79 - Pekka KELANDER



80 - Matteo CHATILLON

80 - Maxence CORNUAU



81 - Tom PELLEREY

81 - Hervé FAUCHER



82 - Shotaro GOTO

82 - Jussi LINDBERG



83 - Nataníel BRUUN

83 - Pablo OLMOS



84 - Federico ENSSLIN

84 - Alejandro LOPEZ



85 - André MARTINEZ

85 - Matias ARANGUREN



86 - Mille JOHANSSON

86 - Johan GRONVALL



87 - Taylor GILL

87 - Daniel BRKIC



UTIL CAR

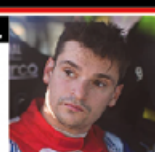
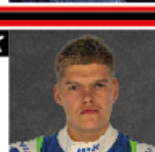
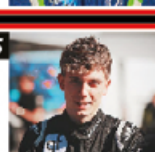
utilitários para
veículos de
trabalho



Rua Dr.º Oliveira e Sá, nº 172
Zona Industrial da Maia I – Sector I
4475-263 MAIA

+351 229 428 271
+351 966 530 700
geral.utilcar@sapo.pt

www.utilcar.pt

 88 - Eamonn KELLY	 88 - Conor MOHAN
 89 - Ali TURKKAN	 89 - Oytun ALBAYRAK
 90 - Kerem KAZAZ	 90 - Corentin SILVESTRE
 91 - Thomas MARTENS	 91 - Max FREEMAN
 92 - Claire SCHONBORN	 92 - Jara HAIN
 93 - Tristan CHARPENTIER	 93 - Florian BARRAL
 94 - Diego DOMINGUEZ	 94 - Rogelio PENATE
 95 - Max SMART	 95 - Malcom READ
 96 - Joosep NOGENE	 96 - Aleks LESK
 97 - Shaker JWEIHAN	 97 - Aisvydas PALIUKENAS



RESTAURANTE MATOSINHOS

RUA HERÓIS DE FRANÇA, 185
MATOSINHOS, PORTUGAL

+351 968 395 333



RESTANTES EQUIPAS OTHER TEAMS



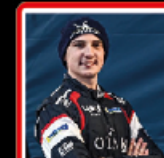
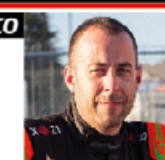
98 - Daniel SIGURDARSON

98 - Ásta SIGURDARDÓTTIR



99 - Ricardo TRIVINO

99 - Enrique VELASCO



100 - Matteo FONTANA

100 - Alessandro ARNABOLDI



101 - Sylvain TAMISIER

101 - Mathieu TAMISIER



102 - Christophe ROCARD

102 - Antoine ROCARD



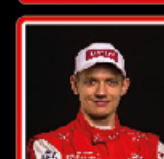
103 - Simon PERDRIX

103 - Benjamin DESREAU



104 - Helder MIRANDA

104 - Vitor PEREIRA



105 - Anton KORZUN

105 - Pavlo KONONOV



106 - Paolo RAVIGLIONE

106 - Giacomo CIUCCI



VIORTAS
PORTAS & AUTOMATISMOS

PORTAS QUE PROTEGEM,
AUTOMATISMOS QUE FACILITAM.

+351 967 147 535

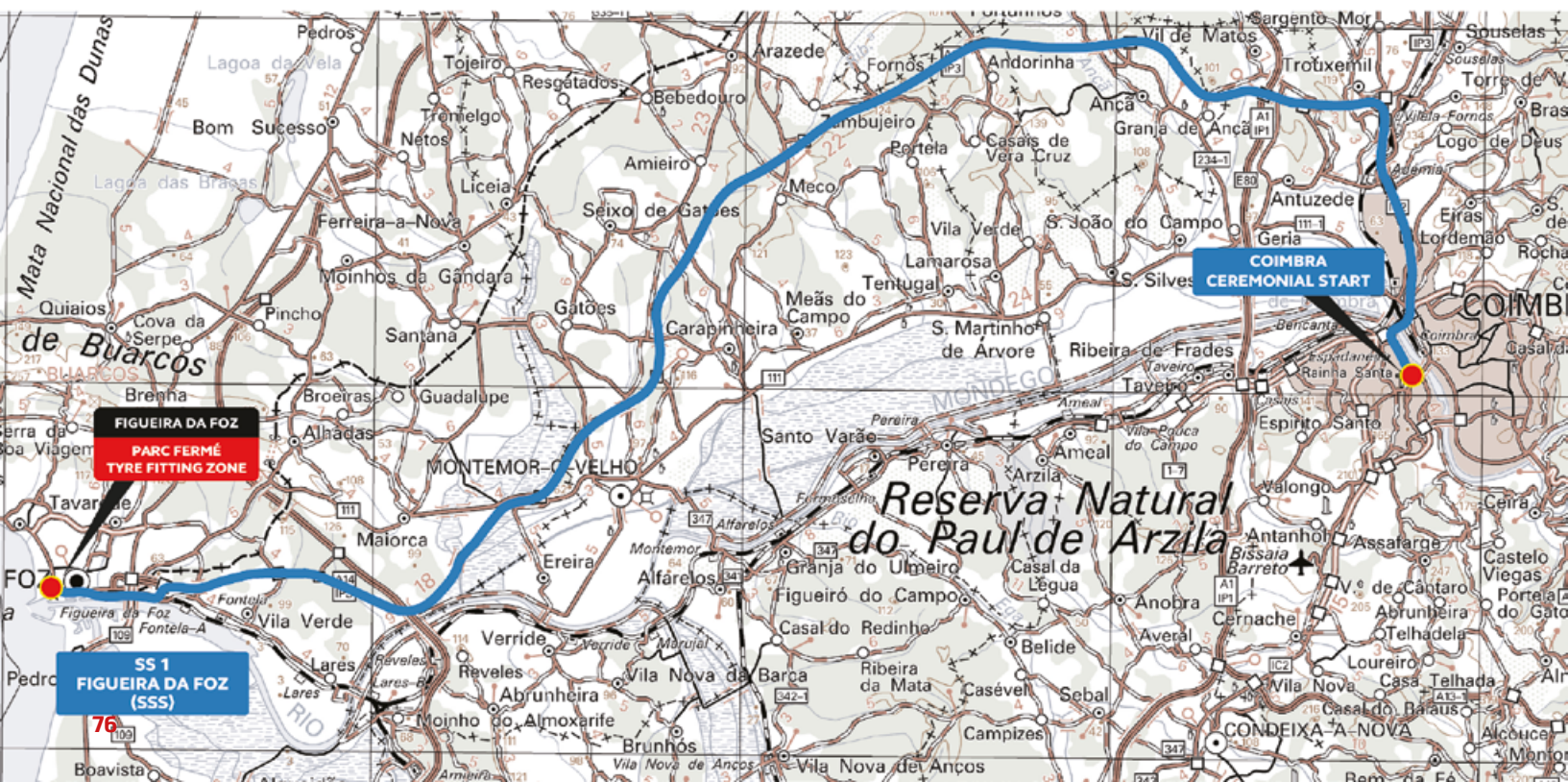
geral@viortas.pt

VIORTAS.PT

Marcuper
Decoração em Louça, Lda



+351 258 842 652 | +351 917 112 888 | geral@marcuper.com | www.marcuper.com



MAPAS E HORÁRIOS QUINTA-FEIRA

MAPS AND SCHEDULES THURSDAY

QUINTA-FEIRA, 15 DE MAIO /THURSDAY, 15 MAY

	HORA /HOUR	LOCAL /LOCAL
Shakedown Pilotos Fia P1 e Pilotos Convidados /Shakedown Fia P1 Drivers and Guest Drivers	08h01 / 09h30	BALTAR
Shakedown Pilotos Fia P1, P2, P3 e P4 /Shakedown Fia P1, P2, P3, and P4 Drivers	09h31 / 11h00	BALTAR
Shakedown Pilotos Não Prioritários /shakedown Non-priority Drivers	11h01 / 12h30	BALTAR
Serviço Circuito Baltar		
Fia Media Pen	11h00 / 12h30	EXPONOR
Publicação Da Ordem De Partida Para A Cerimónia De Partida / Secção 1	14h00	DNB
Entrada dos Veículos em Parque Pré-partida /All Cars in the Holding Area	14h00 / 16h00	COIMBRA
Sessão De Autógrafos Para Todas As Equipas P1 /autograph Session	16h00 / 16h30	COIMBRA
Fotografia Oficial Com Os Pilotos Wrc /official Photograph With The Wrc Drivers	16h40 / 16h45	COIMBRA
Partida Cerimonial / Início Do Rali, Secção 1	2,94km 17h00	COIMBRA
SS1 Figueira da Foz	19:05	Figueira da Foz
Zona de montagem de pneus	19:18	

QR CODE

Consulta informação detalhada através dos códigos QR
/Consult information through the QR codes

Luziauto
acessórios para automóveis

"Trabalhamos para garantir a
satisfação total dos nossos clientes"

SWAG
GERMANY

wolf

FILTRON

Valeo

MOOG

SKF

Rua de Portuzelo, 37
4900-788 Meadela

Geral: 258 806 410
Escritório: 258 806 414

Telemóvel: 968 428 955
Fax: 258 806 419

geral@luziauto.com
www.luziauto.com

biojaq®

SOLUÇÕES DE AQUECIMENTO



Rua das Barreiras nº300
Armazém 2
4925-613 Torre
Viana do Castelo

geral@biojaq.com
www.biojaq.com
T: +351 258845133

IMPORTADOR OFICIAL:



in part of you Metalfire



froling



PALAZZETTI
WARMTH WITH NATURAL APPEAL



wanders
fires & stoves

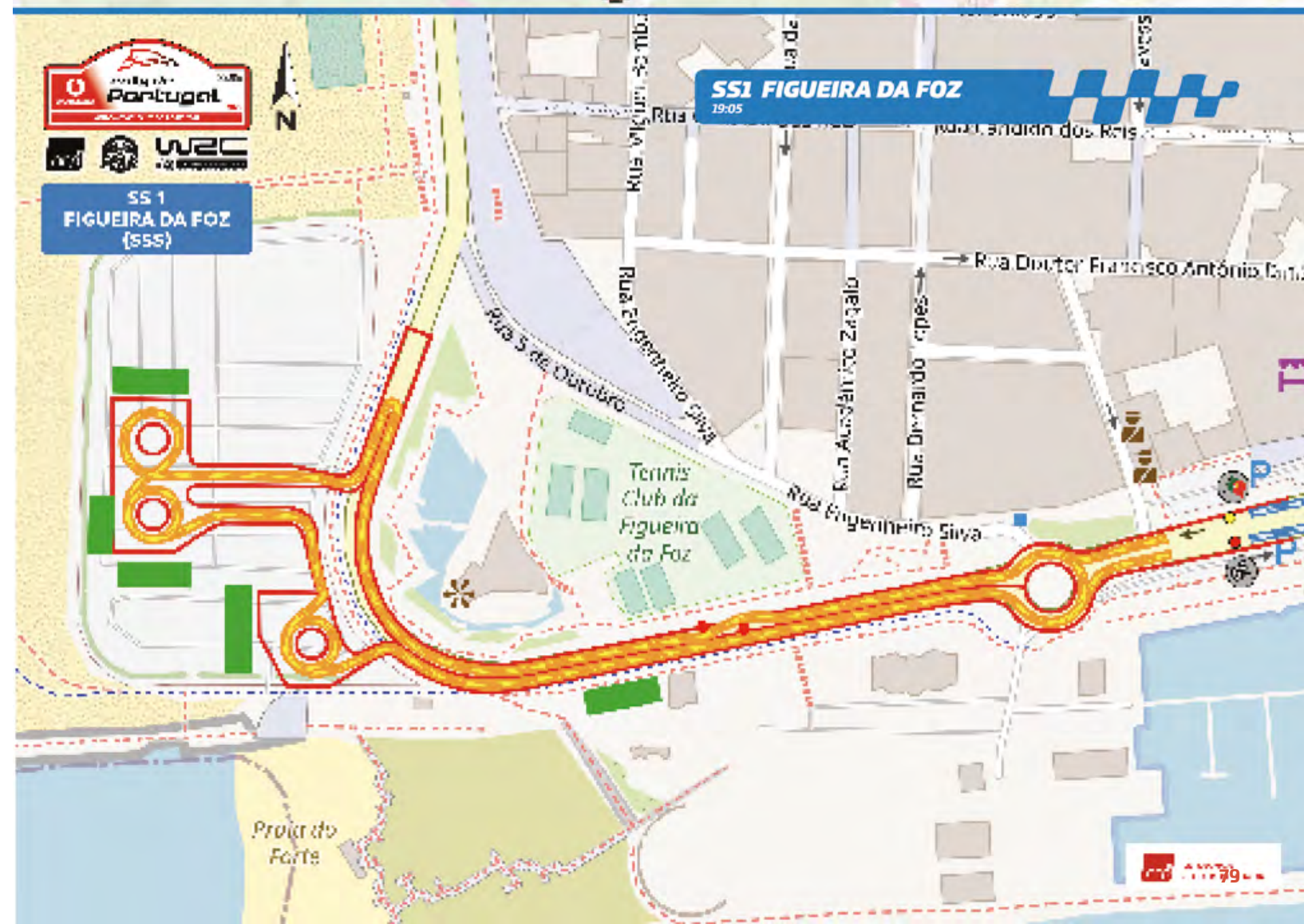
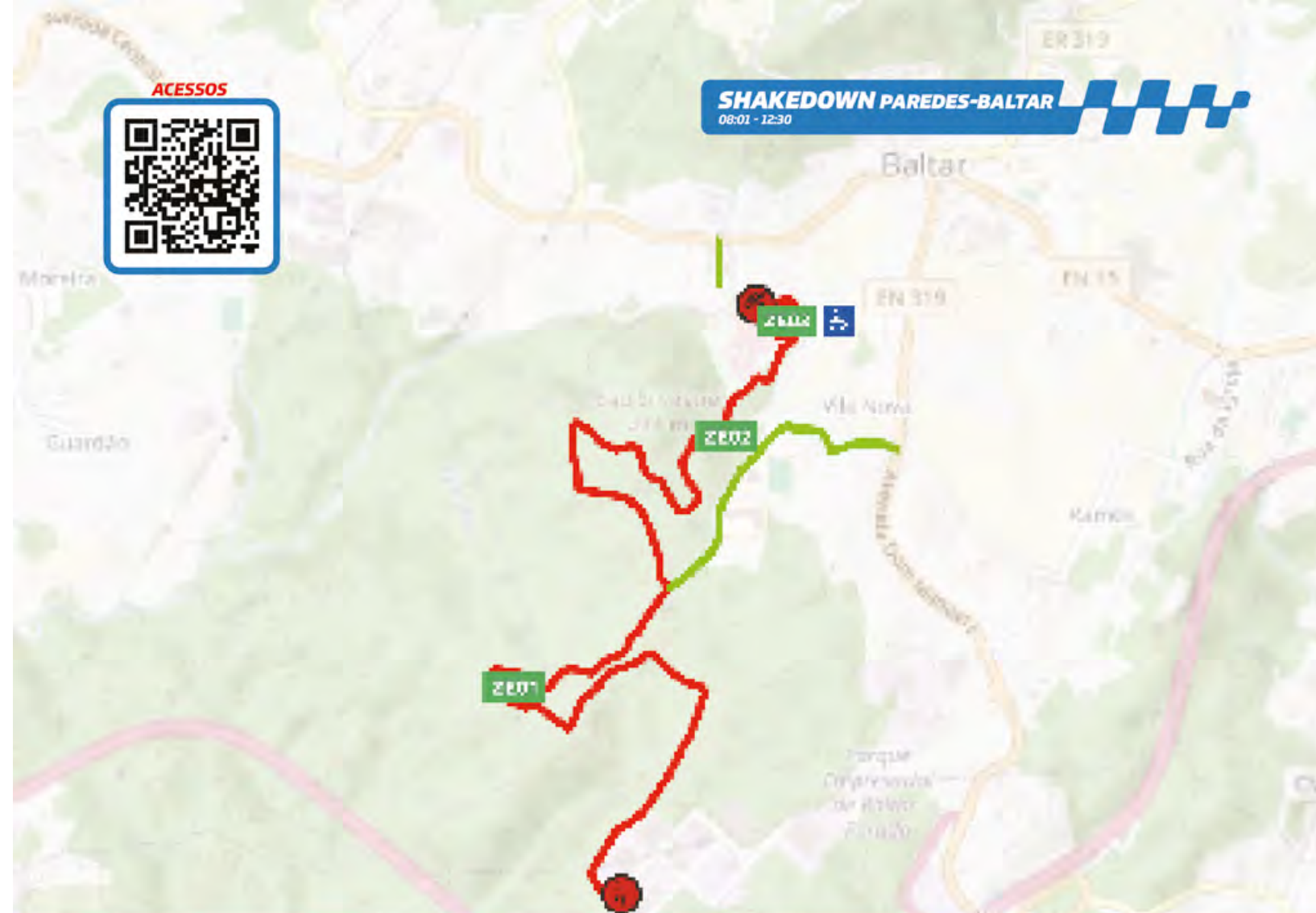
*enjoy your home!
enjoy your fire!*

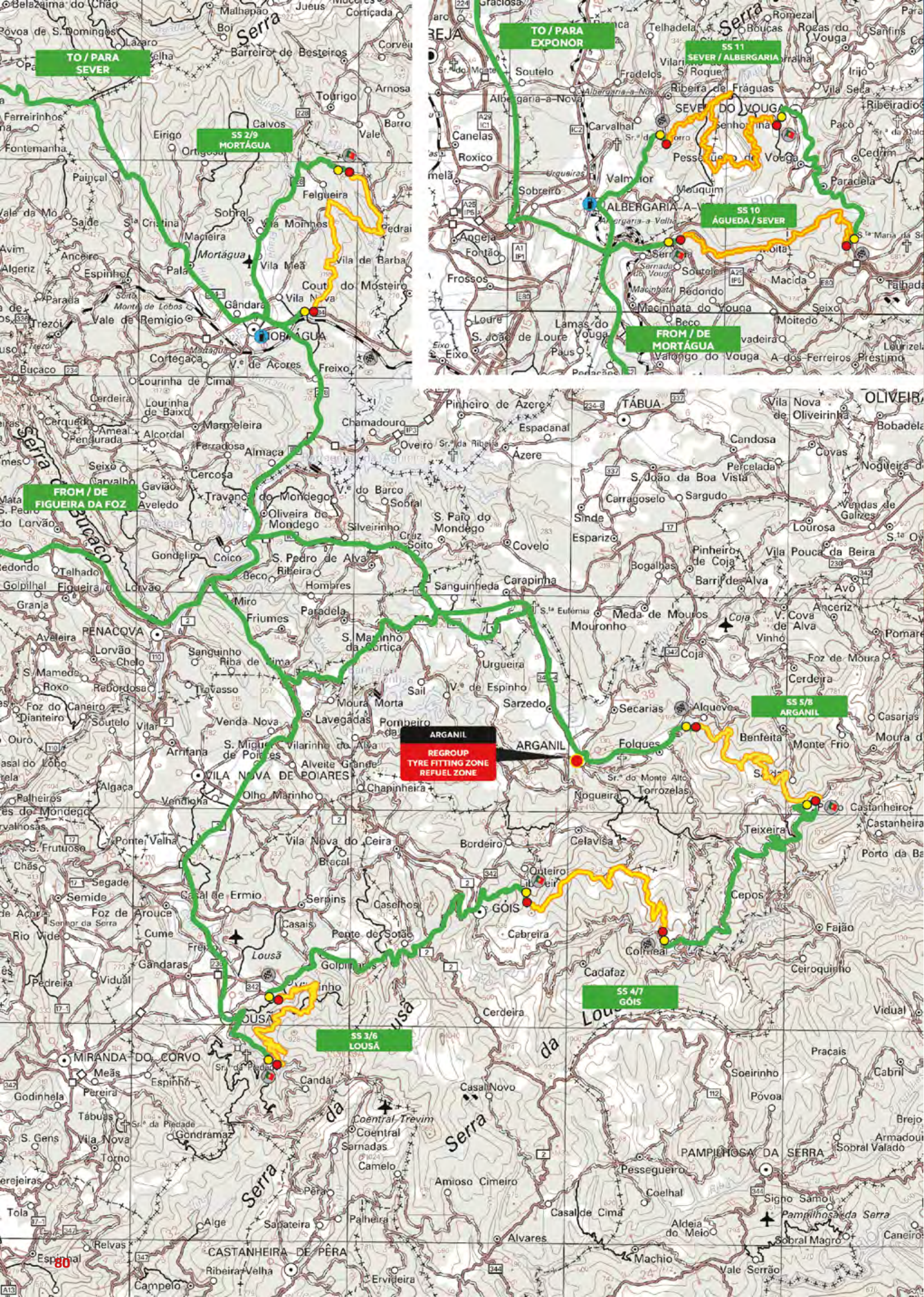


**VIDRARIA
VIANENSE**
VIDROS E COLOCAÇÕES, LDA

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

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





HORÁRIOS SEXTA-FEIRA SCHEDULES FRIDAY

SEXTA-FEIRA, 16 DE MAIO /FRIDAY, 16 MAY	DIST/DIST	HORA/HOUR
PEC2 Mortágua 1	14.59km	07h35
Reabastecimento Mortágua		
PEC3 Lousã 1	12.28km	09h05
PEC4 Góis1	14.30km	09h53
PEC5 Arganil 1	14.41km	10h41
Reabastecimento Arganil		
PEC6 Lousã 2	12.28km	13h05
PEC7 Góis 2	14.30km	13h53
PEC8 Arganil 2	14.41km	14h41
Reabastecimento Arganil	20.24km	19h20
PEC9 Mortágua 2	14.59km	17h05
Reabastecimento Mortágua		
PEC10 Águeda / Sever	15.08km	18h35
PEC11 Sever / Albergaria	20.24km	19h20
Reabastecimento Albergaria		
Assistência flexível A - Exponor		

QR CODE

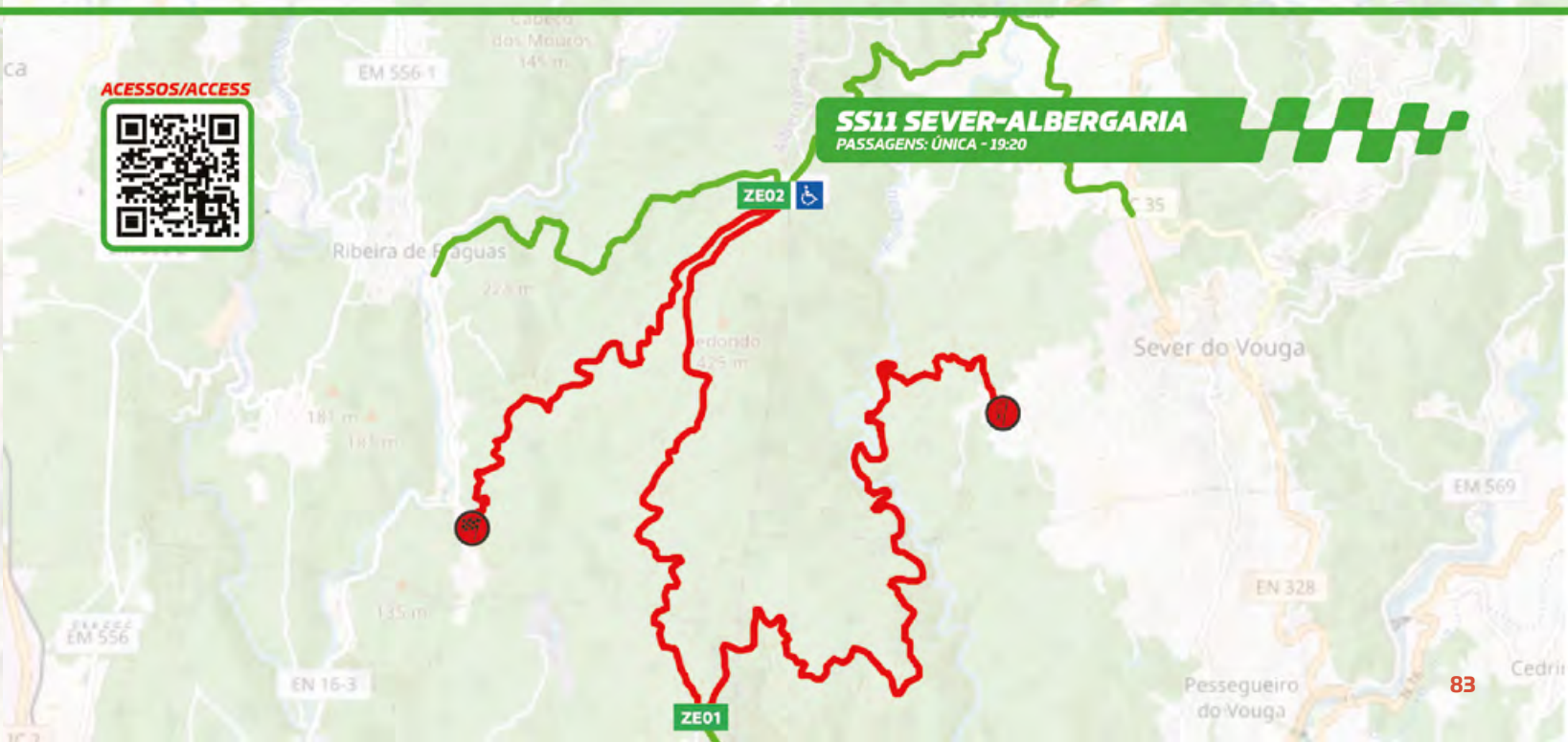
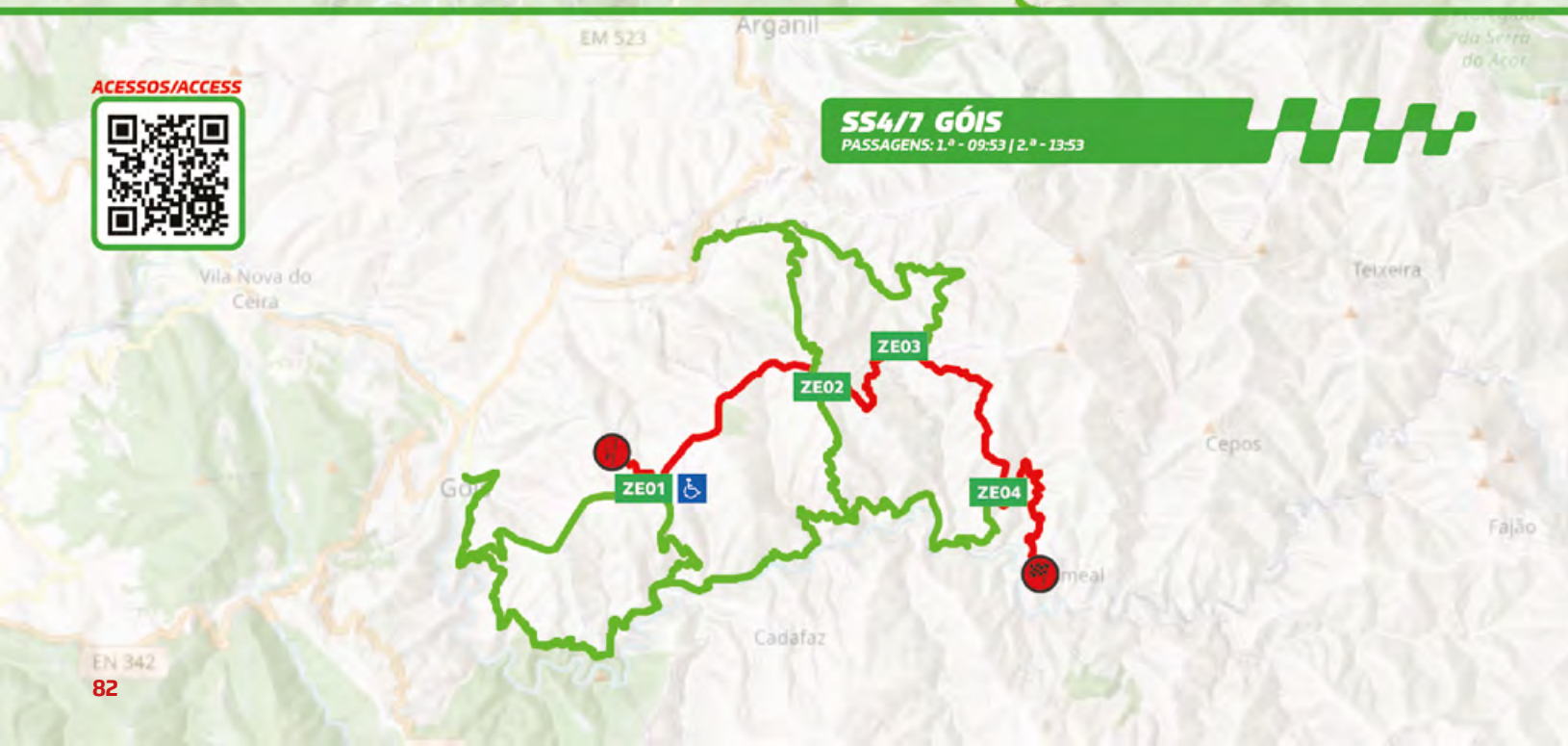
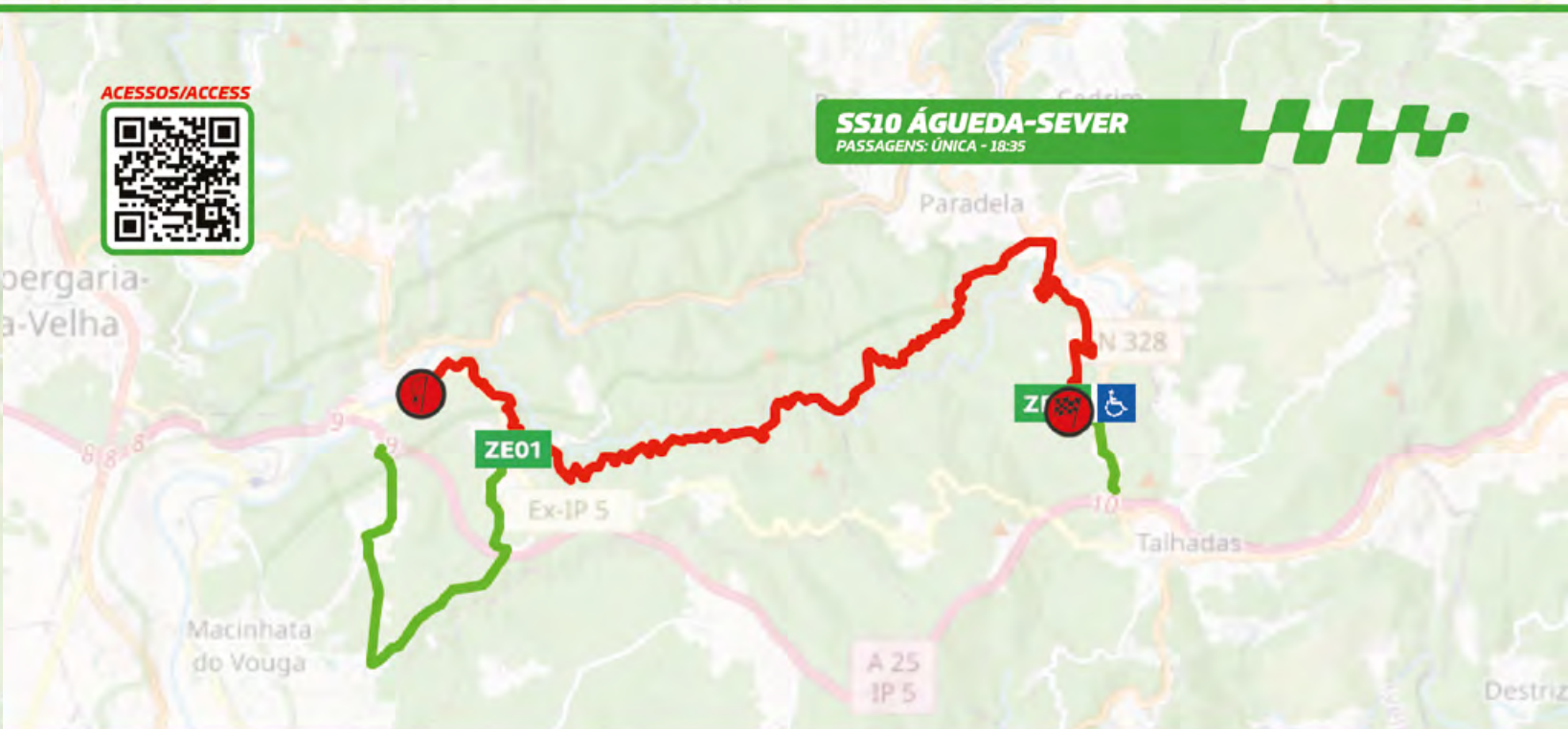
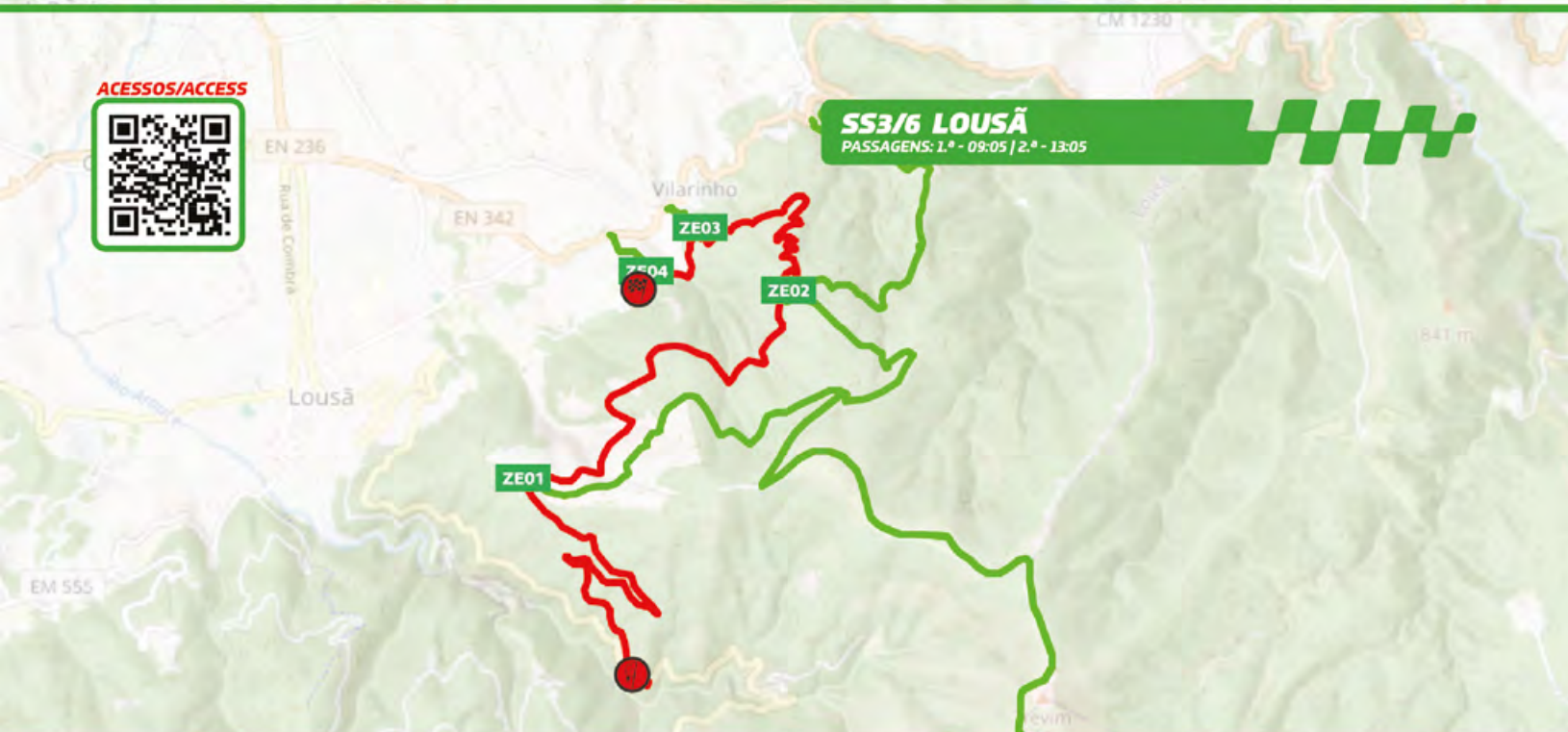
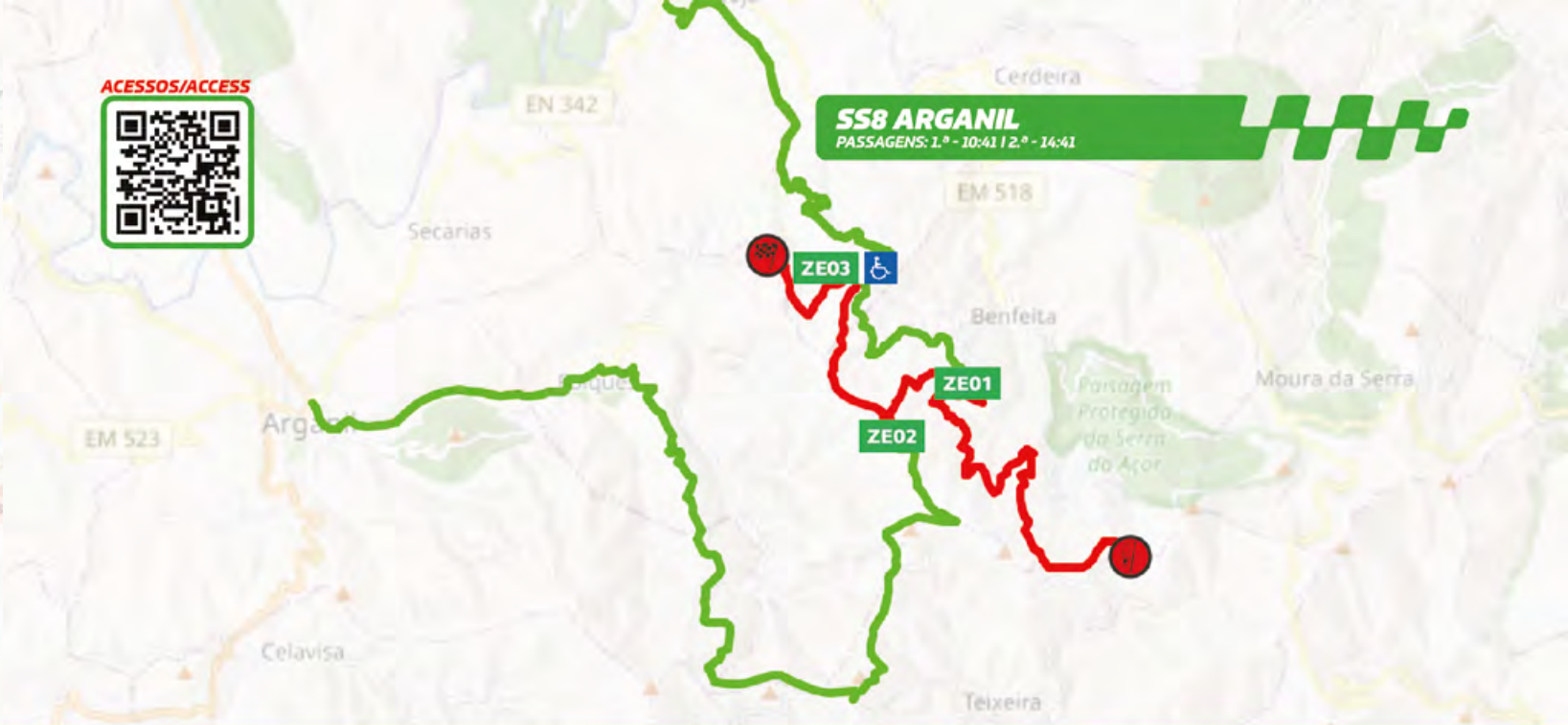
Consulta informação detalhada através dos códigos QR
/Consult information through the QR codes

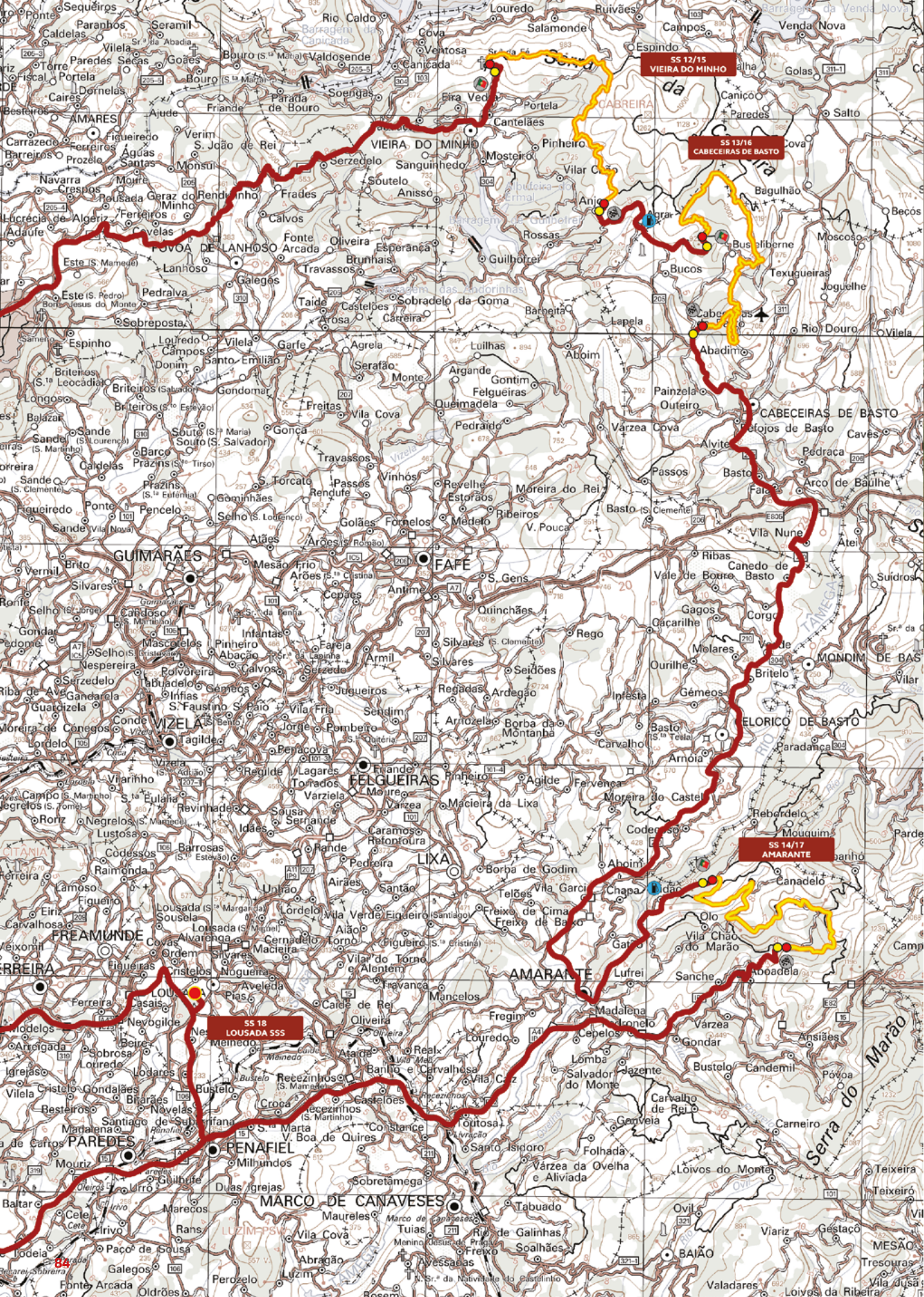


ART ALU



Avenida do Antigo Concelho, 381
4905-604 Sta Maria
Geraz do Lima – Viana do Castelo
 (+351) 961 321 981
(+351) 258 730 455
 barroseazevedo@sapo.pt
 www.artalu.pt





HORÁRIOS SÁBADO

SCHEDULES SATURDAY

SÁBADO, 17 DE MAIO /SATURDAY, 17 MAY

DIST/DIST HORA/HOUR

PEC12 Viera do Minho 1	17,69km	07h35
Reabastecimento Agra		
PEC13 Cabeceiras de Basto 1	19,91km	08h35
Reabastecimento Fridão		
PEC14 Amarante 1	22,10km	10h25
Reagrupamento - Exponor - 12h16		
PEC15 Viera do Minho 2	17,69km	15h05
Reabastecimento Agra		
PEC16 Cabeceiras de Basto 2	19,91km	16h35
Reabastecimento Fridão		
PEC17 Amarante 2	22,10km	17h55
PEC18 SSS Lousada (LIVE TV)	3,36km	19h05

QR CODE

Consulta informação detalhada através dos códigos QR
/Consult information through the QR codes

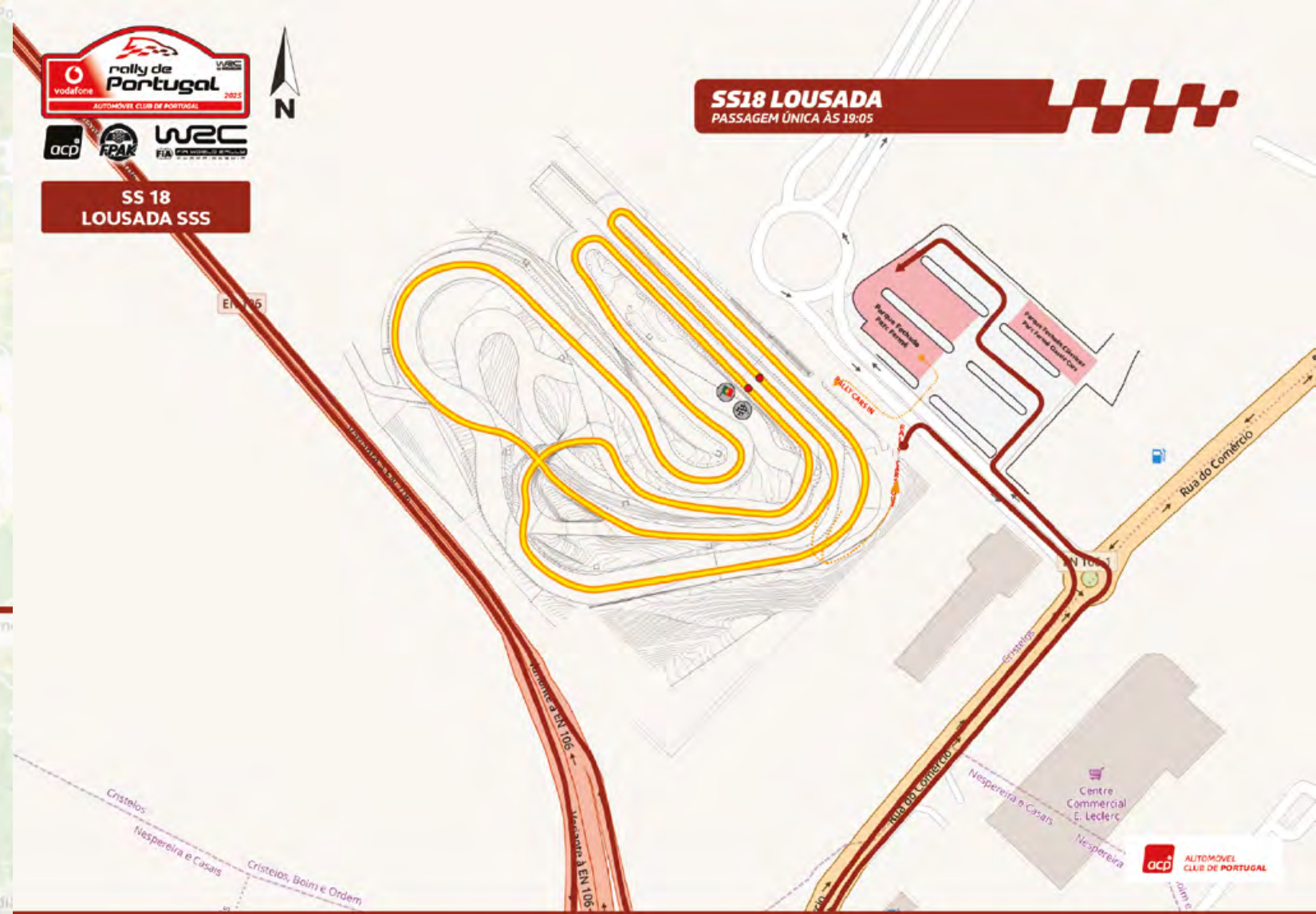
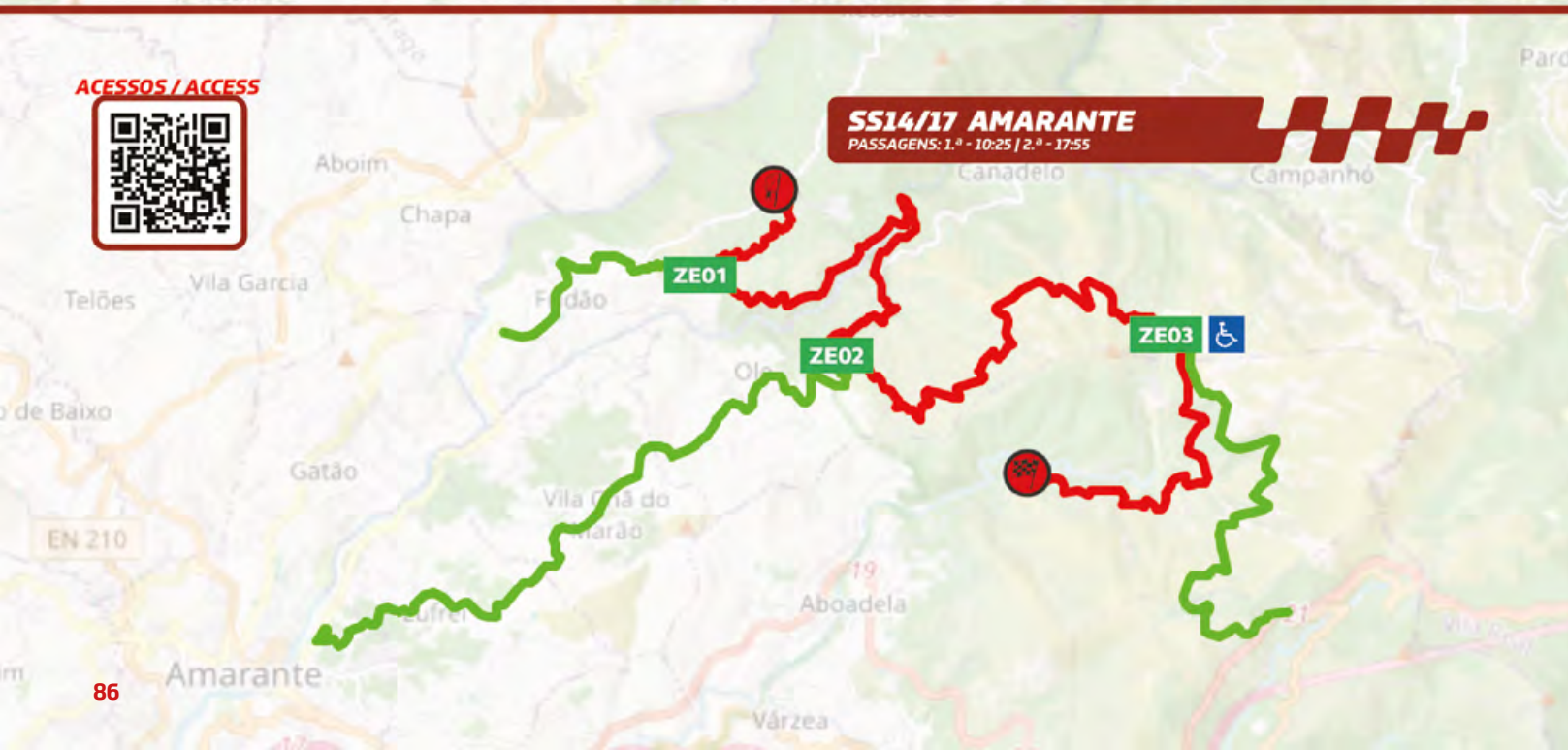
JR

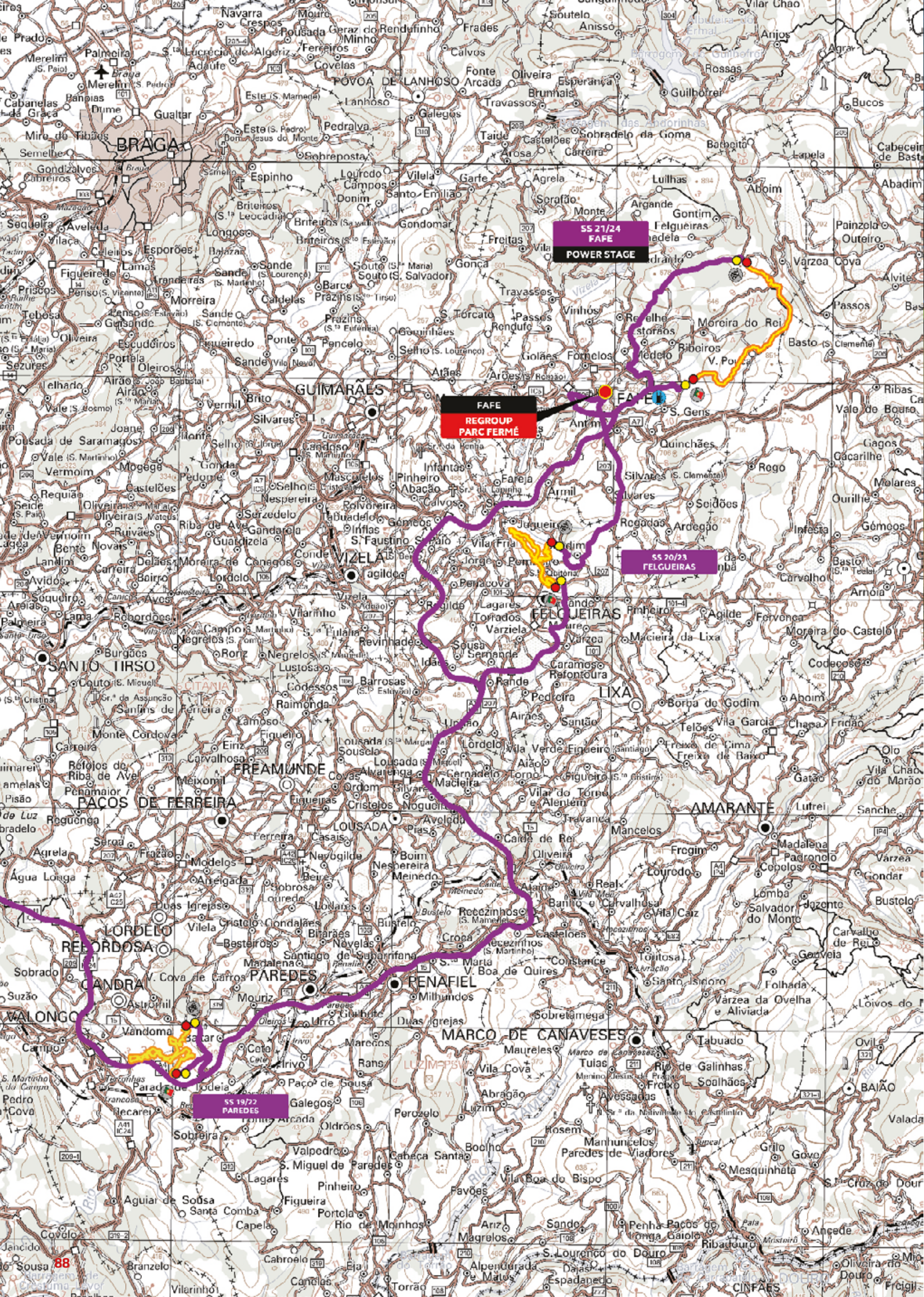
CONSTRUÇÕES

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. CONSTRUCOESJR





HORÁRIOS DOMINGO SCHEDULES SUNDAY

DOMINGO, 18 DE MAIO /SUNDAY, 18 MAY

DIST/DIST HORA/HOUR

PEC19 Paredes 1	16,09km	06h40
PEC20 Felgueiras 1	8,81km	07h48
Reabastecimento Fafe Zona Industrial		
PEC21 Fafe 1	11,18km	08h35
PEC22 Paredes 2	16,09km	09h58
PEC23 Felgueiras 2	8,81km	11h03
Reabastecimento Fafe Zona Industrial		
PEC24 Fafe 2 (POWER STAGE)	11,18km	13h15
Pódio - Matosinhos - 15h00		

QR CODE

Consulte informação detalhada através dos códigos QR
/Consult information through the QR codes



AUTOMÓVEIS

OFICINA MULTIMARCAS / COMÉRCIO AUTOMÓVEL

Parque empresarial da Meadela lote 37,
Viana do Castelo

+351 910 142 171 / +351 967 398 072



Braseiro das mimosas

Rua André Padilha • 4900-002 Viana do Castelo
TLM. 927 873 353 (chamada para a rede móvel nacional)

CONTRASTE

ourivesaria

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

QUINTA DO FINCÃO

Areosa, Viana do Castelo



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

TALHO Meia-Noite

ESTRADA DA IGREJA - LANCHESES
TEF. 258 731 892



JOAQUIM CASEIRO
Canalizações, Lda.

Baptista

mármore e granitos

258 821 406 | 965 643 403 | 962 869 594
baptistamarmogranitos@hotmail.com

EXTINVIANA ALARMES



JOÃO DOS PNEUS

João Rodrigues & Sousa, Lda.

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

YOKOHAMA

contabilidade apoio à gestão projetos de investimento
intermediação de crédito SEGUROS legalização automóvel
implementação sistemas de gestão de qualidade



+351 918 712 294
lcurinha@luiscurinha.pt
www.luiscurinha.pt



Auto-Vieira
VIRGÍLIO RIBEIRO VIEIRA UNIP. LDA.
933 485 563 - 258 733 657

Flávio Miranda

FOTOGRAFIA

+351 964 396 242
Fotografia Flávio Miranda @flavio_miranda_fotografia

Health4Trab

SAÚDE, HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO
CLÍNICA MÉDICA
MEDICINA DO TRABALHO

www.health4trab.pt 934 511 979



IRMÃOS VILA FRANCA
MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO E COMÉRCIO AUTOMÓVEL LDA.
em Alvaro e Valdemar Vila Franca

CLÍNICA MÉDICA DE LANCHESES

especialidades
clínica geral | ortopedia
osteopatia | fisioterapia | nutrição humana

258738015 | 963676193 | clinica.lanheseis@sapo.pt

Amilcar Silva

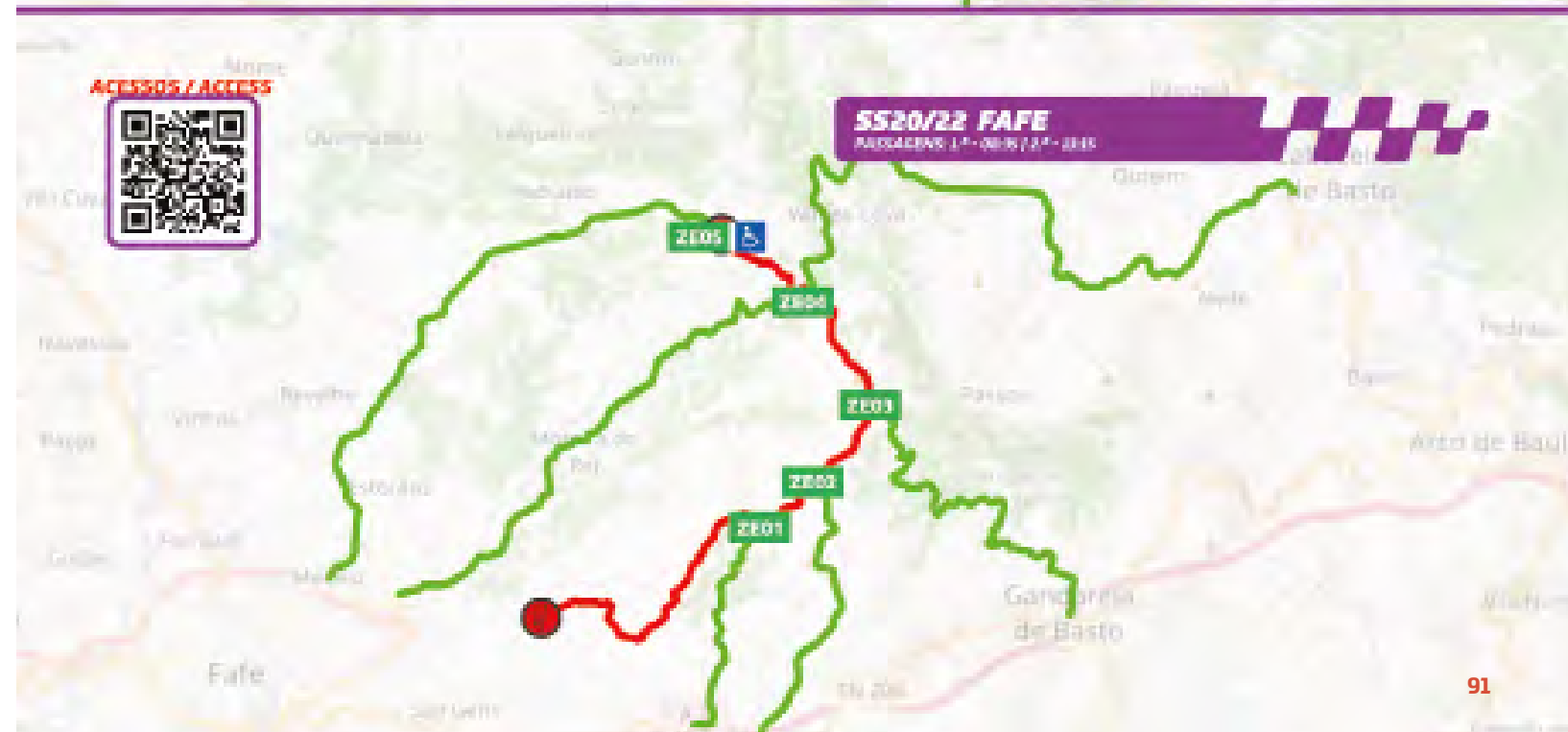
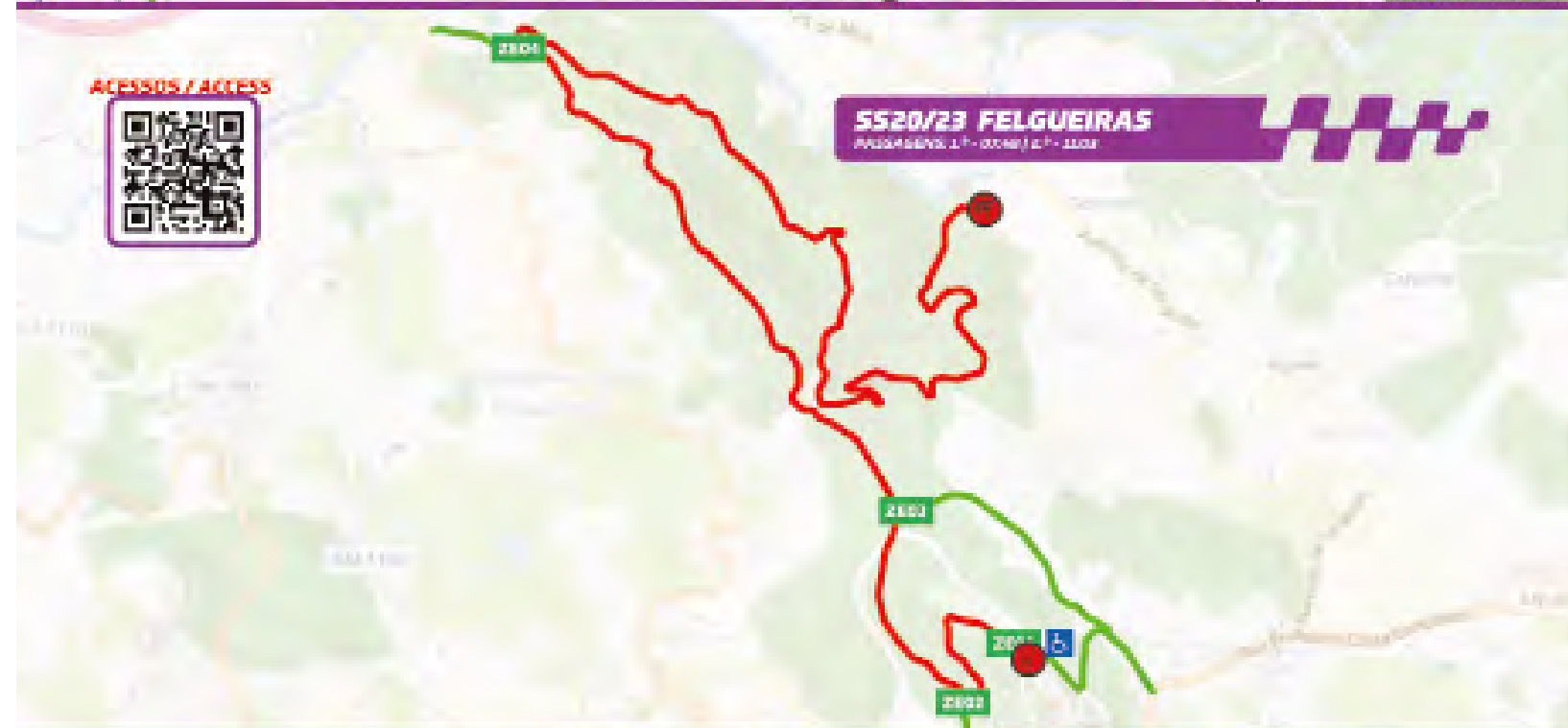
CARNES UNIPESSOAL LDA

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



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 Engine Assembly And Repairs
Av. de Cabo Verde Avenida do Cabo - Lote 62 e 63, 4900-568 Viana do Castelo
+351 258 842 677 | geral@metalorep.pt



AUTO
SPORT



Paulo Miranda
Unipessoal Lda.
ELETRICISTA



PELLETS
ALTO MINHO
pelletsaltominho.pt



J. C. LOUREIRO & FILHOS
Parque Empre. Meadela, Lote 33 | 4900-021 Viana do Castelo
Tel: 258 842 387



ESTRADA DA IGREJA Nº 1400
4925 PERRE - VIANA DO CASTELO
ABERTO: TERÇA A SÁBADO
DISCANSO SEMANAL: DOMINGO E SEG. TEL: 258 075 216



Rua de Sta Eulalia nº314, Lanheses, Portugal
961 536 314 | escolanheses@sapo.pt



www.augustoportela.pt
Fotografia e Video
telm: 96 562 55 63



CAROÇA
— FAMILY VINEYARDS —



Joel Carvalho Sociedade Agrícola, Lda
Estrada da Aldela n.º 953
4905 - 251 Deão, Viana do Castelo - Portugal
T +351 969 343 680
geral@carocawine.com
www.carocawine.com

PASSATEMPOS AMM - 8 DIFERENÇAS /AMM GAMES - 8 DIFFERENCES



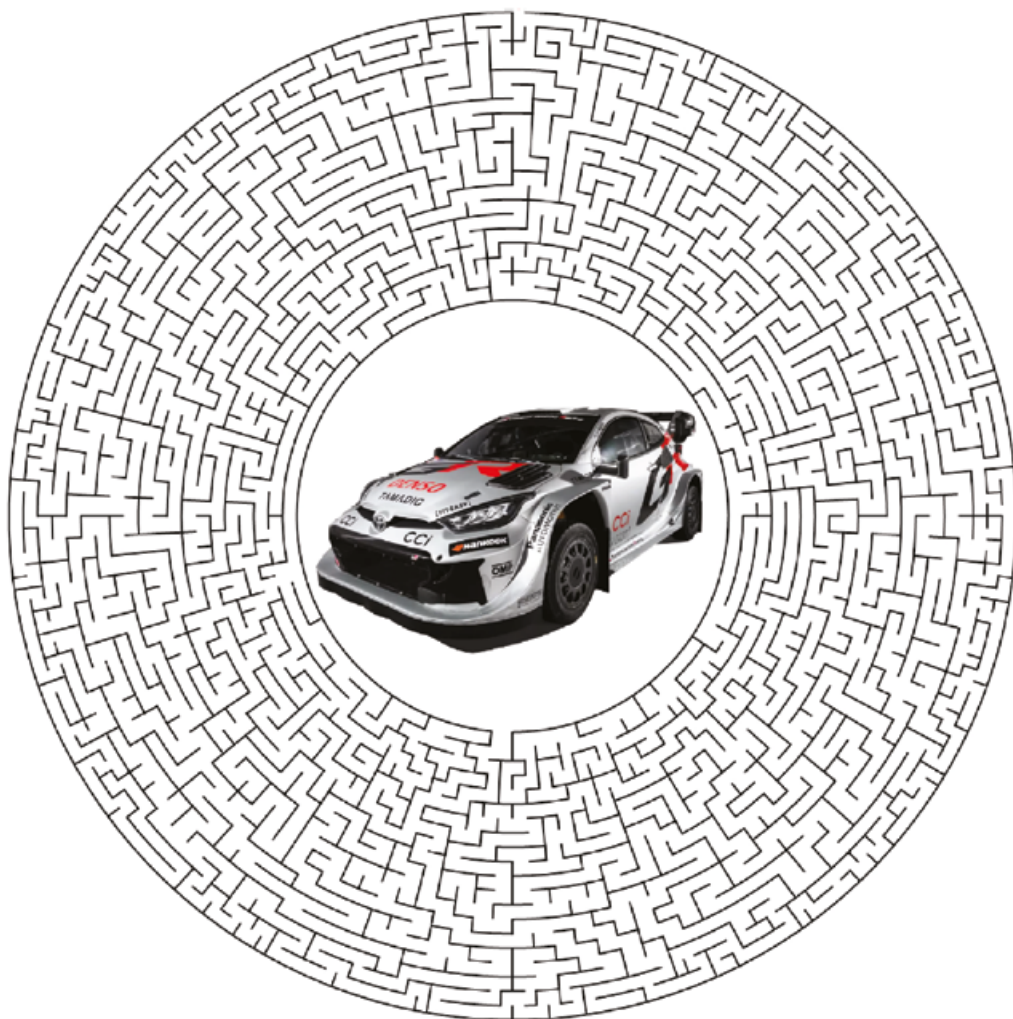
Encontra as 8 diferenças.
Find the 8 differences.



PASSATEMPOS AMM - LABIRINTO

/AMM GAMES - LABYRINTH

Ajuda o piloto a chegar à sua assistência a tempo de disputar o rali
Help the driver reach his assistance in time to compete in the rally



Graça Fernandes
Médica Dentista

Rua Manuel Espregueira, 256 | 4900-344 Viana do Castelo

258 817 444

PASSATEMPOS AMM - SOPA DE LETRAS

/AMM GAMES - ALPHABET SOUP

Encontra as 16 palavras relacionadas com o WRC e com o Rali de Portugal. As palavras podem estar escondidas horizontalmente, verticalmente ou diagonalmente.

Find the 16 words related to the WRC and the Rally of Portugal. Words can be hidden horizontally, vertically or diagonally.

M	C	E	R	L	E	A	N	T	O	Y	O	T	A
A	M	A	R	A	N	T	E	S	R	M	T	G	V
R	K	T	X	F	O	U	R	M	A	U	X	H	S
G	Y	U	X	N	E	U	V	I	L	L	E	S	W
A	M	S	P	O	R	T	T	G	W	P	M	E	Z
N	R	O	V	A	N	P	E	R	A	E	U	S	L
I	Q	Z	F	A	B	S	F	Z	D	Y	N	K	N
L	F	R	X	A	C	U	C	B	H	Y	S	S	O
U	D	F	D	L	F	J	E	N	Y	F	T	R	G
Y	T	S	R	Z	S	E	V	A	U	T	E	B	I
C	O	I	M	B	R	A	A	Y	N	B	R	I	E
W	N	O	E	I	L	P	N	Z	D	Z	K	X	R
P	Q	V	K	J	W	L	S	V	A	K	U	R	T
W	Q	G	D	T	A	N	A	K	I	D	D	P	U

Amarante
Coimbra
Fafe
Hyundai
McErlean
Neuville
Rovanpera
Tanak
Arganil
Evans
Fourmaux
MSport
Munster
Ogier
Sesks
Toyota



+351 258 808 140 | geral@gulosipecas.com | gulosipecas.pt



Sabores que Contam Histórias

Prodigiaroma

Comércio de produtos alimentares unipessoal, Lda
Av. de Santa Comba, 40, 2º Esq.
4990-740 Santa Comba

Ricardo Oliveira

(+351) 961 088 133 (chamada para rede móvel nacional)
prodigiaroma@gmail.com

OBRIGADO THANKS

Celebramos com enorme orgulho a conclusão da 31.ª edição do suplemento A.M.Motores / Vodafone Rally de Portugal 2025!

Foram meses de intensa dedicação, movidos pela paixão de uma equipa extraordinária: unida, criativa e com os olhos postos no futuro! Nesta edição, mantivemos rubricas que já se tornaram verdadeiros clássicos entre os fãs do rali, sem nunca deixar de abraçar a constante evolução deste desporto apaixonante.

A todos os nossos parceiros, patrocinadores e leitores, o nosso mais sincero agradecimento. Sem o vosso apoio, este projeto simplesmente não seria possível.

E como sempre, o nosso apelo:
Perto da Emoção, Longe do Perigo!

Obrigado por estarem connosco.

Desejamos a todos um rali memorável!

A.M.Motores



AM MOTORES
MERCHANDISING

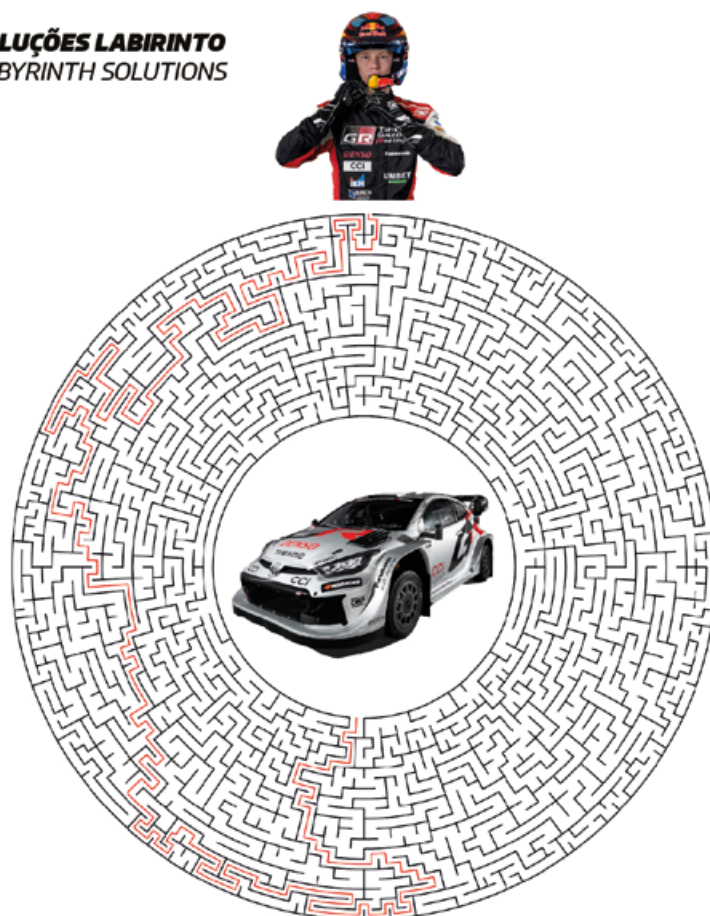
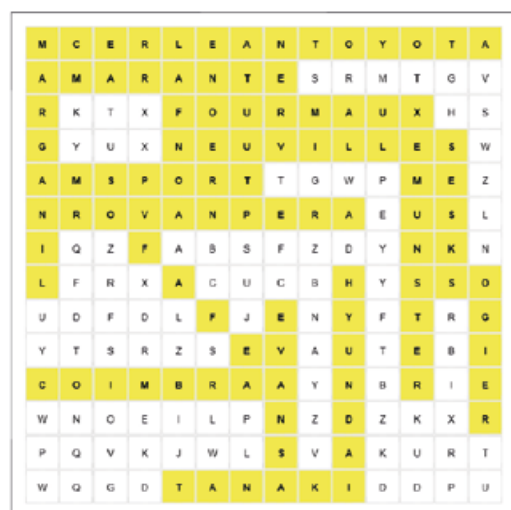
Encomenda através do
/Order through the
am-motores.com



**SEGUROS
CONTABILIDADE
FINANCEIRA**

LANHESES
250 735 110 961 705 036 medisil@medisil.pt
CAMINHA
250 724 113 968 100 016 caminhad@medisil.pt
PONTE DE LIMA
250 027 588 910 381 281 pontedelima@medisil.pt
VIANA DO CASTELO
961 705 894 mequid@medisil.pt





TALINA
Publicidade

+351 258 823 408
GERAL@TALINA.PT
TALINA.PT

FICHA TÉCNICA
DATA SHEET

Proprietários / Owners: AM-Motores
Administração/Management: AM-Motores
Redação/Wording: Miguel Silva, Miguel Castro, Gonçalo Talina
Fotografia/Photo: @WORLD/ André Lavadinho
Fotos Press: Miguel Castro, Duarte Pires, Luís Ferreira
Tradução/Translation: Inês Silva
Colaboradores / Collaborators: Manuel Matos e Pedro Freitas
Contacto / Contact: info@am-motores.com
Impressão / Print: Diário do Minho - Braga

AM MOTORES

am-motores.com



ACELERA A TUA CARREIRA!

FORMAÇÃO EM DIVERSAS ÁREAS

- TRANSPORTE E LOGÍSTICA
- SEGURANÇA PRIVADA
- SEGURANÇA NO TRABALHO
- AGROINDUSTRIAL E RURAL
- EDUCAÇÃO CORPORATIVA
- TECNOLOGIA E INOVAÇÃO
- SAÚDE E BEM-ESTAR
- ESTÉTICA E BELEZA

INSCREVE-TE HOJE

Viana do Castelo | Ponte de Lima | Braga | Esposende | Póvoa de Varzim | Lousada | Porto |
Ermesinde | Albergaria-a-Velha | Lisboa | Soure | Torres Vedras | Seia | Póvoa de Santa Iria |
Seixal | Évora | Beja | Sines | Boliqueime | Faro



SABORES DOLIMA

R E S T A U R A N T E

O MELHOR DA
GASTRONOMIA
LIMIANA



Acompanhem nos
nas redes sociais!

258 931 121
www.saboresdolima.com
PONTE DE LIMA

