

# COMO SALVAR O WRC?

Campeonato Mundial de Ralis (WRC) não está a atravessar um bom momento. Não vale a pena esconder o sol com a peneira ou fazer como a avestruz e colocar a cabeça na areia. Falou-se muito da opção híbrida para os novos Rally1, fez-se um fato á medida com cortes na aerodinâmica e na complexidade das transmissões (diferenciais e caixa), mas continuamos com três construtores, apenas, e por muito que tentemos ser otimistas e inventemos putativos interessados, a verdade é que nem com binóculos vislumbramos interessados no WRC.

Além disso, os carros continuam muito caros e com uma logística com incompreensível alinhamento de provas, o interesse no Mundial de Ralis derrete como gelo ao sol. A questão que se coloca é: o que é que se pode fazer pelo Mundial de Ralis?

O primeiro passo foi dado, encaminhando o WRC para os braços da hibridização. Mas a coisa foi tão mal feita que pouco ou nada mudou entre os Rally1 e os WRC que viveram até 2019. Por outro lado, a FIA está mais preocupada em tratar de minudência - como o nome das categorias - do que enfrentar os problemas existentes. Porém, percebe-se... a Fórmula 1 está a crescer e o Mundial de Endurance (WEC) assistirá a um fogo de artifício semelhante ao da Madeira em final de ano, com quase dezena e meia de carros na divisão principal e com muitas marcas inscritas.

Portanto, o que os responsáveis pelo WRC devem fazer é olhar para o... WEC! Verdade! Vejam o exemplo de sucesso que a nova regulamentação produziu. Custos simpáticos, possibilidade de ganhar um campeonato onde estão as prestigiadas corridas de Sebring e Le Mans.

A primeira parte do problema está resolvida: encontrar um regulamento que seduza os construtores. Terá de ser mais barato e com uma lógica percetível no que toca ao calendário. E, de preferência, deixando os carros mais perto daquilo que podemos comprar ali à esquina.

Podem vir os velhos do Restelo dizer que não, mas os WRC e os Rally1 tomaram tanto esteroide que agora têm dificuldade em se relacionar com o mundo real. É verdade que continuam carros brutais, rápidos e eficazes, mas sem o elemento "cagaço" e sem as dificuldades de um Grupo A ou um WRC de primeira geração, estes Rally1... não pegam! Fica assim claro que um regresso aos primórdios da regulamentação WRC é decisivo para conquistar adeptos e construtores.

Por outro lado, se o Ralicross é um sucesso com as motorizações elétricas, o Mundial de

Por outro lado, se o Ralicross é um sucesso com as motorizações elétricas, o Mundial de Ralis nunca o seria com este tipo de mecânica. Portanto, a hibridização terá de se manter. Ou então, colocamos em jogo o D.Sebastião dos combustíveis... o hidrogénio!

Voltando ao WEC, o responsável máximo do ACO (Automobile Club de l'Ouest) Pierre Fillon deseja - e tem montada a operação com o carro que tem participado no ELMS - que a utilização do hidrogénio fosse com uma pilha de combustível. Zero emissões e zero partículas. Abaixo de zero, até agora, em termos de andamento. Para o WRC a ideia seria outra: alimentar os motores de combustão interna a hidrogénio. Não é nenhum disparate e a Toyota já o provou em diversas ocasiões. Problemas? Claro que há. Comprimir o hidrogénio para não estar uma hora a abastecer o carro. Mas não precisa de ser uma compressão tão violenta como sucede na ideia do ACO que pretende reabastecimento em menos de dois migutos. Uma tarefa quase impossível!

minutos. Uma tarefa... quase impossível!

Por outro lado, alimentar os motores com hidrogénio, acaba com as emissões de CO2 e as partículas podem ser controladas sem grandes problemas. A questão do perigo de andar com hidrogénio num carro e uma falsa questão. É verdade que é um combustível muito instável e altamente inflamável.

Porém, um incêndio num carro elétrico ou híbrido alimentado a bateria é muito mais grave, pois só se estingue, totalmente, no final de dois dias. Por vezes mais. E como se viu no incêndio do Hyundai i20 N Rally 1 de Dani Sordo no Japão, os bombeiros tiveram de deixar o carro ser engolido pelas chamas e esperar que tudo fosse reduzido a cinzas para apagar o fogo. Num carro a hidrogénio será complicado isso suceder, porque o fogo é vertical e apaga-se rapidamente com espuma.

Sordo no Japao, os bombeiros tiveram de deixar o carro ser engolido pelas chamas e esperar que tudo fosse reduzido a cinzas para apagar o fogo. Num carro a hidrogénio será complicado isso suceder, porque o fogo é vertical e apaga-se rapidamente com espuma.

Há muitos caminhos para explorar e este do hidrogénio parece ser o mais acertado. Depois há que mudar o calendário e acabar com as frescuras de algumas organizações. Finalmente deixai o WRC regressar às origens com ralis longos e classificativas longas e onde é possível fazer a diferença. Talvez por aqui tenhamos a solução para melhorar o mundial de Ralis!



# SUMÁRIO

2

Como salvar o WRC?



4

O que muda em 2023?

5

Calendário 2023

6

Qual é a melhor equipa em termos de pilotos?



10

WRC2: Sombra cada vez maior

14

As outras catregorias

16

Raio X de um Rally1



**18** 

Toyota Gazoo WTR

20

Hyundai Shell WRT

27

M-SPort Ford WRT

**24**Eststística do Mundial de Ralis



## ADRIEN FOURMAUX

"Estou muito feliz por fazer parte da equipa pelo **quarto** ano consecutivo. Temos a oportunidade de regressar ao Mundial e quero dizer muito obrigado à equipa por confiar em mim e oferecer a oportunidade de competir em 2023. Estou ansioso para ver o que conseguimos alcançar juntos."

#### **CALENDÁRIO**

O calendário de 2023 continuará com 13 provas estando a novidade nas duas viagens ao continente americano. Primeiro no regresso ao Rali do México, em março, depois na ida até ao Rali do Chile em setembro. Outra novidade é o Rali do Centro da Europa, naquele que será o primeiro rali do mundial a ser organizado em três países. A ação começa na Chéquia, estende-se à Áustria e Alemanha, onde estará a base o parque de assistências. Com estas novas entradas, saem do calendário Ypres (Bélgica), Catalunha (Espanha) e o Nova Zelândia.

#### **CATEGORIAS**

Não existem alterações nas, apenas diferenças nas denominações. Diz a FIA que são ditadas para "clarificar o alinhamento e o objetivo de cada uma das categorias." O WRC2 e WRC3 Open passam a chamar-se WRC2 e WRC2 em 2023. O WRC2 Junior passa a chamar-se WRC2 Challenger. Destina-se a pilotos que nunca ganharam um campeonato com carros Rally 2 no WRC e que nunca foram nomeados por qualquer construtor para marcar pontos no WRC. O WRC3 Junior passou a Junior WRC Championship, o nome que desde sempre a M-Sport Polónia usou. Em 2023 não haverá título de equipas. Finalmente, o WRC2 Masters passa a ser Masters Cup. Está aberto a pilotos de carros Rally2, 3, 4 e 5 e RGT que tenham 50 anos ou mais anos a 1 de janeiro.

No passado, as equipas tinham um dia de testes para cada piloto por cada rali disputado na Europa. Agora, essa regra acaba e passam a estar disponível 21 dias de testes, sendo que cada piloto só poderá realizar sete dias. O que se traduz numa redução dos testes que ram de 28 dias. Os três pilotos designados para marcar pontos podem conduzir em cada um dos dias de testes.

#### **ZONAS DE AQUECIMENTO DE PNEUS**

As TMZ (Tire Warming Zones) ou zonas de aquecimento de pneus não são obrigatórias, mas é recomendado a cada organização adiciona-las. Estas devem estar situadas no início das PEC como área designada para os pilotos aquecerem os pneus e, assim, evitando fazê-lo na via pública. As TMZ começam depois do

# O QUE MUDA **EM 2023**



# TERENZIO TESTONI - Pirelli

"Ao longo da temporada continuamos a desenvolver soluções novas, assentes nos conhecimentos que recolhíamos a cada prova. Após o exigente Rali do Japão, concentramo-nos nesta temporada. Vamos ter uma pequena evolução para os pneus de asfalto e terra, tudo com base naquilo que aprendemos no ano passado."

controlo e devem estar a, pelo menos, 500 metros da partida da especial. Mas a placa "TMZ End" tem de estar a, pelo menos, 100 metros da partida do troco. Os três minutos de diferença obrigatórios depois de entrarem na zona de controlo podem ser aumentados dependendo do tamanho da TMZ, dando, assim, tempo as habituais rotinas e aquecer os pneus.

#### **ZONAS DE ASSISTÊNCIA**

Na maioria dos ralis, havia um servico matinal antes do primeiro dia completo de prova e no caso de um reagrupamento noturno, a manhã sequinte oferecia uma assistência de 15 minutos. Para 2023, deixa de existir nas proas de terra. Ralis de asfalto mantêm tudo como em 2022. Por outro lado, o tempo disponibilizado no "flexi-

-service" - criado para que as equipas possam tirar os carros do parque fechado para poderem trabalhar neles fora dos intervalos de assistência - não pode exceder as duas horas para os Rally1. Para as outras categorias, o tempo do "flexi-service" é deixado ao critério da organização da prova. Mas tem de estar no itinerário do rali.

#### "SHAKEDOWN" **OBRIGATÓRIO**

O "shakedown" era uma opção para os pilotos que não conduziam um Rally1. Estes tinham de fazer um mínimo de três passagens e o máximo de cinco. Em 2023, os pilotos P2 (WRC2), P3 (WRC3) e P4 (Rally 4) são obrigados a fazer uma passagem pelo "shakedown".

### **HORÁRIO COMPACTO**

O regulamento dizia, em 2022, que um rali do Mundial teria de ter uma duração superior a 2,5 dias. Agora, um rali do Mundial tem de começar na 5ª feira com uma cerimónia de abertura sem ou com uma (ou mais) super-especial e terminar no domingo com a

"Powerstage".

## **ALOCAÇÃO DE PNEUS**

No Mundial de Ralis 2023, os pilotos que competem com os Rally1 não podem usar mais de 28 pneus em cada rali ("Shakedown" incluído). As outras categorias têm á disposição apenas 26 pneus, salvo se houver indicação em contrário vinda da FIA e da Pirelli. Até agora, o cálculo da quantidade máxima de pneus era calculado pelo rácio de quatro pneus a cada troca autorizada (fosse no parque de assistência fosse numa zona remota de troca de pneus) e equivalia a mais de 28 pneus em alguns ralis. Por outro lado, os pilotos dos Rally 1 perdem os quatro pneus que eram oferecidos para o "shakedown".

#### **NOVA DEFINIÇÃO DAS ZONAS HEV**

As Zonas Híbridas (HEV - Hybrid Electric Veihcle) obrigaam os pilotos a conduzir em modo 100% elétrico até saírem da zona HEV. Para 2023 há uma nova definição destas zonas. Assim, cada zona HEV deve ser posicionada a 10 km, ou mais, do final de cada prova especial de classificação para permitir haver regeneração de energia para as baterias em condução normal.

# CALENDÁRIO 2023



Cada prova oferece pontos para os 10 primeiros, respetivamente, 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 e 1 ponto. Na "Power Stage" são oferecidos pontos de bónus aos 5 primeiros classificados no derradeiro troço de cada prova, respetivamente, 5, 4, 3, 2 e 1 ponto. No caso de uma prova ser interrompida antes de chegar ao final, são atribuídos os seguintes pontos: totalidade dos pontos previstos caso

sejam cumpridos 75% ou mais do percurso previsto; 50% dos pontos previstos se forem cumpridos 50% ou menos do percurso previsto; um terço dos pontos previstos caso forem cumpridos 25% ou menos do percurso previsto; zero pontos caso seja cumprido menos de 25% do percurso previsto. Os pontos bónus atribuídos na "Power Stage", caso seja disputada, não são adicionados aos diversos casos.



resposta imediata é...
Toyota! E é a resposta certa, pois Kalle Rovanpera e Elfyn Evans são uma dupla fortíssima coadjuvada pela cada vez maior fiabilidade de Takamoto Katsuta (piloto que em 2022 foi quem terminou mais ralis)

e a qualidade, a espaços, de Sebastien

JARI-MATTI LATVALA - Toyota

"Kalle terá um novo desafio a tentar defender o seu título, mas está muito motivado e adora conduzir o carro. O Elfyn Evans, por outro lado, não conheceu uma temporada fácil em 2022, mas terminou-a com uma boa sensação no carro e temos a certeza de que será forte em 2023. Sebastien Ogier mostrou que tem o ritmo para ganhar e traz muito para a equipa. Takamoto Katsuta prossegue a sua evolução e tentaremos ajudar a conseguir a sua primeira vitória".

Ogier. A presença de Lorenzo Bertelli é um "fait divers" que significa ter a M-Sport perdido o dinheiro do herdeiro da família Prada, o que nesta altura não dá muito jeito.

Para além disso, o Yaris GR foi evoluído e espera-se que a equipa liderada por Jari-Matti Latvala possa estender o domínio dos últimos dois anos. Por isso, sem grande erro, os principais candidatos à vitória são os pilotos da Toyota. E Rovanpera em particular, dependendo Evans da sua melhor adaptação aos

modelos híbridos.

# Hyundai mais forte ou um saco de gatos?

Para lá do novo responsável, vindo da Fórmula 1 (Cyril Abiteboul), a Hyundai tem mais presença coreana através de Sean Kim, o presidente da Hyundai Motorsport, e mudou o seu alinhamento de pilotos. Mantendo o "patrão" Thierry Neuville (o belga é o protegido dos coreanos), foi escolhido como companheiro de equi-

me envolver com a comunidade dos ralis e descobrir mais sobre esta espetacular disciplina. No desporto automóvel, a Hyundai tem vindo a construir a sua reputação. Deram-me o maior conforto para fazer a transição para esta missão de forma suave. Mal posso esperar para começar."

pa, Esapekka Lappi, "roubado" à Toyota como sucedeu com Ott Tanak no final de 2019. Olhando assim, parece claro que a Hyundai quis alguém ao lado do belga que não seja árvore frondosa que faça sobra a Neuville.

Mas, perscrutando melhor esta dupla de pilotos, está criado o ambiente para mais uma guerrilha. Lappi não se vai contentar com o papel de ama seca do belga. Aliás, o finlandês já disse que "não conhece bem Neuville", mas sabe que "é

um piloto difícil para os seus colegas de equipa. Mas não vou dizer mais nada e esperar para ver como serão as coisas." O fiel da balança será Dani Sordo que terá mais ralis em 2023, deixando para Craig Breen - que regressou à Hyundai depois de um ano miserável na M-Sport

#### WRC 2023

- as migalhas. O irlandês é um crente e acredita que em 2024 estará ao volante de um Hyundai a tempo inteiro. Inocente! O espanhol não queria esta missão, mas pode acontecer um tropeção de Lappi (ou o mau feito a soltar-se como pitbull atiçado) e a Hyundai ter de deitar mão ao espanhol para ajudar a conquistar o título de construtores, o mais importante para a Hyundai. Finalmente, veremos o que o outro ego maior que o corpo (Abiteboul) acabado de chegar à equipa vai fazer em termos de mudanças.

#### Ford aposta tudo em Ott Tanak

Dando de barato que os alinhamentos das equipas do Mundial de Ralis estão mais equilibrados com, pelo menos, uma estrela em cada formação, na Ford operou-se o milagre dos peixes. E Malcolm Wilson lá revirou o fundo dos bolsos da Ford Performance e contratou Ott Tanak com a ajuda da Red Bull. É um regresso à casa que o formou e assume os mesmos contornos da chegada de Sebastien Ogier à M-Sport Ford quando a Volkswagen decidiu desligar a ficha da competição automóvel. O estónio trocou a Toyota pela Hyundai acreditando que iria renovar o seu título de 2019 e conheceu três anos duros na equipa coreana. Os constantes problemas de fiabilidade, a saída de Andrea Adamo (que o foi buscar), a difícil relação com Neuville e a ascensão de Julien Moncet à direção da equipa - com quem tinha uma relação quase impossível - tornaram o último ano um calvário.

O campeão do Mundo de 2019 decidiu rasgar o contrato com a Hyundai e pensava poder correr, como Julie Andrews corria pela pradaria no filme Música do Coração, para os braços de Jari-Matti Latvala. Mas o finlandês, assim que Ott Tanak anunciou a saída da Hyundai disse aos quatro ventos "depois do que fizemos em 2021 e 2022, faz sentido mudar a nosso alinhamento de pilotos? Acho que não."

E pumba! porta da Toyota fechada com estrondo e Tanak a seguir as pisadas de Ogier caindo nos braços de Malcolm Wilson. O britânico fez o seu papel, esperneou, enfiou o carapuço de Calimero, mas lá recebeu nas faustosas salas de Dovenby Hall (Cumbria) Ott Tanak.

Mas com as vacas cada vez mais magras - o Fiesta Rally2 não vale um caracol, não há clientes novos nos Rally 1, exceto Jordan Serderidis, o homem de negócios grego, tendo perdido o herdeiro da família Prada - e sendo avesso a tirar dinheiro do bolso, Malcolm Wilson teve de reinventar a equipa e colocar todos os (poucos) ovos no mesmo cesto. Desde logo com o empurrão de Adrian

120 E

Desde logo com o empurrão de Adrian Fourmaux para o WRC2 com o Fiesta Rally2. Depois despejando Gus Greensmith - este também percebeu que com Tanak na equipa teria um papel ainda mais secundário - e acolhendo a tempo inteiro Pierre Louis Loubet.

O filho de Yves Loubet não fará nenhuma sombra a Ott Tanak - estará mais preo-

# RICHARD MILLENER - Team Principal M-Sport Ford

"Ver o **Ott Tanak de volta à M-Sport** será um momento significativo para todos em Dovenby Hall. O objetivo para 2023 é claro: **ganhar o campeonato de pilotos.** E para atingir este alvo será necessário muito trabalho e energia, mas estamos prontos e preparados para este desafio! Ter um piloto como o Ott na equipa **eleva o moral** e o desejode todos na equipa de conseguir fazer o melhor trabalho."



cupado em não amarrotar a lata e tentar ajudar no que poder nas provas onde esteja mais à vontade - e ajuda a pagar o lugar. Como Malcolm Wilson e Richard Millener não ligaram a Sebastien Loeb, a M-Sport aposta tudo em Ott Tanak. A Ford Performance terá aberto um pouquinho os cordões à bolsa e a Red Bull acabou por pagar e acolher no seu seio o estónio e o francês nascido na Córsega e o estónio acabou por cair nos braços de Wilson. Ou era isso... ou nada. Não espanta, por isso, que Richard Millener tenha dito que o objetivo é o título de pilotos, pois o de construtores é uma miragem com este alinhamento. Resta saber se a M-Sport terá dinheiro para os 21 dias de testes (Malcolm Wilson agradeceu à FIA a redução dos dias de testes) para desenvolver o Puma ao longo do ano e manter o carro competitivo. Se isso não acontecer, o estónio passará mais uma temporada miserável.





uando Gus Greensmith diz que "fiquei surpreendido quando olhei para as redes sociais e
percebi a quantidade de comentários favoráveis
e a intenção de seguir o WRC2 e não o WRC.
Tudo por causa da competitividade que se prevê
ser maior que na divisão maior" está quase tudo
dito. Mais, o britânico - que este ano vai andar
de Skoda Fabia R2 da TokSport - lançou o desafio: "penso que o promotor do WRC deveria
assegurar-se que as transmissões mostrem os
WRC2 o mais que for possível, pois tenho a certeza de que vão aparecer excelentes batalhas."

#### Cinco carros em 2023, seis em 2024

O WRC 2 terá cinco carros para os pilotos escolherem: Hyundai i20 N, Skoda Fabia RS2, Citroen C3 Rally2, Ford Fiesta Rally2 e Volkswagen Polo GTI R2. A escolha de muitos será o novo Fabia que não chega para todos - e o Polo aparecerá como solução de recurso para alguns pilotos

# DAVID JARES - Skoda

"O Skoda Fabia RS Rally2 destina-se a ser ainda mais amigo do cliente do que os seus predecessores - não só para os pilotos e co-pilotos, mas também para mecânicos, engenheiros, e todos os membros da equipa. Tudo poque durante o desenvolvimento do novo carro, implementámos o feedback e a experiência dos nossos clientes sempre que possível.

que aparecerão, esporadicamente, no Mundial. O Hyundai continuará o ser desenvolvimento e destes, o Fiesta é a escolha mais arriscada. A versão atual foi lançada em

2019, as atualizações pouco ou nada mudaram e por isso os Fiesta estão prestes a sair de cena. Muito provavelmente, serão apenas os carros da M-Sport que estarão no Mundial. Uma situação que não dá muito jeito a Malcolm Wilson. O Citroen C3 Rally2 vai continuar a ser desenvolvido. Didier Clément, responsável pela competição-cliente da Stellantis Motorsport, deixou isso claro quando disse que "não abandonamos o C3 Rally2 e temos algumas ideias para o desenvolver e mantê-lo competitivo em todos os pisos." A Sports&You de José Pedro Fontes estará no Mundial tal como a PH Sport. O eapanhol Alejandro Cachon será o piloto da formação portuguesa, Yohan Rossel estará na equipa francesa.

Convirá lembrar que a Skoda venceu seis dos últimos títulos do WRC2 - apenas Mads Ostberg conseguiu interromper esse domínio com o Citroen C3 R5 oficial - e parte para este Mundial

10 clube live



com um carro que, dizem, é fabuloso e com uma equipa Toksport recheada de talento.

#### Pilotos de grande qualidade

E pegando na Toksport, no Monte Carlo, vão estar três carros: Oliver Solberg, Nikolay Gryazin, Marco Bulacia (que regressa depois do acidente violento na Bélgica). Mas Gus Greensmith também está com a Toksport, mas o britânico começa, apenas, no México.

Também mais tarde surgirá Emil Lindholm (piloto oficial Skoda e, claro, na Toksport) que vai defender o título conquistado em 2022. Por outro lado, Sami Pajari também vai estar com um Skoda da Toksport. Contas feitas, serão seis carros alinhados pela equipa.

Ausente do Monte Carlo, Andreas Mikkelsen ainda procura um colo para ser feliz. A Toksport será sempre uma possibilidade depois das portas do WRC se terem fechado de forma violenta. Outro ausente de peso é Mads Ostberg. O ano passado andou pela Hungria, este ano deverá estar no Europeu de Ralis.

Outro nome forte é Erik Cais que alinhará com um Fabia RS2 da equipa Orsak Rally Sport. Da Hungria vem um "habitué" do Europeu de Ralis, Norbert Herczig com um Fabia RS2 da equipa Skoda Rally Team Hungria. Kajetan Kajetanowicz - o homem que perdeu o título de 2022 com um despiste no Japão - ainda não anunciou o que vai fazer.

## Hyundai quer o título

A Hyundai Motorsport está apostada em reclamar o título do WRC2 e, para isso, continua a desenvolver o i20 N, agora debaixo da batuta de Cyril Abiteboul (patrão da equipa do Mundial e da Competição Cliente). Teemu Suninen continua ao volante do carro, mas

desconhece-se se a Red Grey, equipa de Markko Martin e Ott Tanak vai continuar com a Hyundai. A M-Sport terá como ponta de lança Adrien Fourmaux, despromovido ao WRC2 depois de uma temporada 2022 absolutamente medíocre. A equipa está a dar-lhe a oportunidade de se redimir, tendo como companheiros de equipa uma das vedetas do Mundial, campeão Júnior WRC em 2022, Robert Virves. Gregoire Munster deixa o i20N privado e alinha com o Fiesta da M-Sport

#### Franceses ao ataque do título

Yohan Rossel continua com o Citroen C3 Rally2 da PH Sport e depois de um ano em que não conseguiu lutar até ao final pelo título, o francês quer o título. Seria o terceiro título para a Citroen e o segundo para a França, depois de Pierre Louis Loubet ter ganho o WRC2 em 2019. Stephane Lefebvre vai tentar manter a veia ganhadora em 2023. O francês ganhou sete provas o ano passado, foi campeão belga e ganhou uma prova do WRC2, o Rali de Ypres. Portanto, o WRC2 em 2023 será muito interessante e arriscar um prognóstico é demasiado arriscado e por isso é melhor dizer que "prognósticos só no fim do ano!"

# RAIO X DE UM RALLY1

As novas regras do Mundial Ralis mudam o nome do carro de WRC para Rally1, trazem a hibridização, tentativa de controlo de custos e uma redução sensível da influência da aerodinâmica. Aqui fica o "raio x" de um dos novos Rallv1.

#### SISTEMA HÍBRIDO

O sistema híbrido usado pelos construtores inscritos no Mundial de Ralis é universal, ou seja, é igual para todos, oferenda feita no altar da contenção de custos. Na essência. é uma caixa em fibra de carbono blindada, que alberga uma bateria de 3,9 kWh de capacidade, um motor gerador (MGU) com uma potência de 100 kW (134 CV e 180 Nm) e uma unidade eletrónica de controlo. O sistema pesa 87 kg. O regulamento mitiga este peso extra com o fim do diferencial ativo e com a possibilidade dos engenheiros recentrarem as massas entre os dois eixos atrás do piloto e co-piloto. A FIA e o regulamento não falam nas vantagens do sistema, pois não há referência aos consumos nem às performances dos carros que, com este "boost" de potência chegam aos 500 CV, desde que ambas as mecânicas estejam a funcionar juntas. Os carros têm, com a bateria 100% carregada, uma autonomia em modo 100% elétrico de 20 km, coim bateria de 3,9 kWh. Os pilotos têm à sua disposição três mapas de utilização consoante os pisos Têm a possibilidade de não usar o "boost" elétrico e o regulamento proibe a variação do binário do motor elétrico entre os dois eixos, à guisa de diferencial

#### **SEGURANCA**

As preocupações com o incremento de potência (que pode chegar aos 500 CV com a ajuda elétrica) levaram a FIA a tomar algumas medidas. Os bancos com coque em fibra de carbono e limitação dos movimentos da cabeça de piloto e co-piloto são obrigatórios, proteções de espuma difusora de energia e um arco de segurança (roll-bar) reforçado com mais barras e mais travamento, com desenho e dimensões únicas que não podem ser alteradas pelos construtores. Ou seia, os carros passam a ter um chassis tubular e as carroçarias tiveram de ser moldadas em redor da gaiola de segurança

#### **AERODINÂMICA**

Os Rally1 derivam do modelo de série e devem serem identificáveis com os modelos de onde derivam. Os Rallv1 têm menor influência da aerodinâmica para perder apoio e, assim, diminuir a velocidade em curva. Desapareceram os difusores, as "persianas" e as asas espalhadas pelo carro. Os Rally1 estão, agora, mais perto dos Rally2 com um aspeto (ligeiramente) menos espalhafatoso.

B HYUNDAI N

#### **SUSPENSÃO**

O regulamento dos Rally1 dá liberdade total aos engenheiros no que toca aos apoios da suspensão, oferecendo a oportunidade de ter opções diversas consoante os tipos de piso. Ou seja, na prática, ter, verdadeiramente, carros para terra e para asfalto, com afinações, apoios e cinemática diversa. Única limitação: o curso da suspensão está limitado a 270 mm.

#### **FICHA TÉCNICA**

INNOCEAN WIN HARDEN

HYLINDAI MOBIS

4 cilindros em linha, injeção direta, turbo Cilindrada (c.c.) 1600 Pressão do turbo (bar) Restritor admissão (mm) Potência/Binário (CV/Nm) 370 a 400/4500 MOTOR ELÉTRICO Síncrono de iman permanente Bateria (kWh/volts) Potência/Binário (kW-CV/Nm) 100-130/180 Peso (kg)
TRANSMISSÃO

4 rodas motrizes permamentes OaiT Sequencial, 5 velocidades s/patilha

Caixa de velocidades Diferenciais (fr/tr/central) CHASSIS

Autoportante e "roll bar" FIA soldado Travões (asfalto/terra - mm) 370/300 - discos em aço McPherson regulável Suspensões **DIMENSÕES** 

Comp./Larg.(mm) 4100/1875 Dist. entre eixos (mm) 2630 Vias (mm) Jantes (polegadas) 8x18 (Asfalto) - 7X15 (Terra)

Mínimo piloto e co-piloto (kgs) 1430

Depósito (ltr) PESOS Minimo em vazio (kgs)

## **TRANSMISSÃO**

Os Rally1 são,por regulamento, carros com tração permanente às quatro rodas, com diferencial dianteiro e traseiro mecânicos. O diferencial central não pode ser ativo. A caixa sequencial é de 5 velocidades com comando manual, através de alavanca colocada do lado direito do volante

## **MOTOR**

O motor dos Rally1 é o mesmo dos WRC, e cada carro só pode usar dois (2) blocos de combustão interna em toda a temporada. Mas há algumas diferenças. A pressão de sobrealimentação passou a ser fixa nos 2,5 bar. A taxa de compressão é, igualmente, fixa, nos 12,5:1. O limite de rotações é de 8.500 rpm. A cabeça do motor e o bloco têm de ser baseados num motor de série, sendo autorizadas mudanças na cambota, bielas, pistões, válvulas e veios de excêntricos. A potência máxima ronda os 350/370 CV. Há um limite para o ruído dos motores de 103 dB às 3500 rpm. Os carros Rally1 vão usar um combustível desenvolvido pela P1 que é produzido a partir de hidrcarburetos não fósseis com mistura de compostos sintéticos e biocarburantes.

#### **PESO**

Devido à introdução do sistema híbrido e do reforço da segurança do carro, o peso mínimo é de 1260 kgs (com uma roda suplente). O peso mínimo, com piloto e copiloto a bordo, equipamento diverso e uma roda suplente, é de 1430 kgs.

# **TOYOTA GAZOO RACING** WORLD RALLY TEAM Toyota Gazoo Racing - Salvesenintie, 4 40420 Jyvaskyla - Finlândia www.toyotagazooracing.com ©@TGR\_WRC @@tgr\_wrc 1 www.facebook.com/TOYOTAGAZOO

**★ WWW.facebook.com/TOYOTAGAZOOracingWRC**



Jari Matti Latvala - 4º lugar (136 pts) 3º lugar Construtores (251 pts)

2018 - Toyota Yaris WRC

2019 - Toyota Yaris WRC

Ott Tanak - 1° lugar (368 pts

2° lugar Construtores (362 pts)

Ott Tanak - 3° lugar (181 pts) 1° lugar Construtores (368 pts)

Sebastien Ogier - 1° lugar (263 pts) 2° lugar Construtores (362 pts)

2021 - Toyota Yaris WRC

2022 - Toyota Yaris GR Rally1

1° lugar Construtores (525 pts)

VITÓRIAS EM PEC TÍTULOS PILOTOS TÍTULOS MARCAS

#### **PALMARÉS**

1994 - Toyota Celica GT-Four Didier Auriol - 1º lugar (116 pts) 1º lugar Construtores (151 pts)

1995 - Toyota Celica GT Four Não pontuou ara marcas e pilotos

1997 - Tovota Corolla WRC Freddy Loix - 9° lugar (8 pts) Não classificado

1998 - Toyota Corolla WRC Didier Auriol - 5° lugar (34 pts) 2º lugar Construtores (85 pts)

Didier Auriol - 3° lugar (52 pts 4° lugar Construtores (10 pts

**KALLE ROVANPERA** 

"Penso que será um **desafio ainda maior defender os** nossos títulos porque a competição está a tornar-se cada vez mais dura, mas vamos dar o nosso melhor!"

#### **EVOLUÇÃO ÚLTIMAS 5 TEMPORADAS** 2018 2019 2020 2021

VITÓRIAS - 5/13 ALEMANHA

ITÓRIAS - 6/13

**2°** VITÓRIAS - 4/7 MÉXICO, TUROUIA

ITÓRIAS - 9/12

2022 **1°** VITÓRIAS - 7/13

AFARI, ESTÓN



JARI-MATTI LATVALA TEAM PRINCIPAL



KAJ LINDSTROM FOWLER **DIRETOR DESPORTIVO** 

# BARÓMETRO Clube

Com Ogier é a melhor HIPOTESES HIPOTESES

forma o a fisibilidad a DE TITULOS DE VENCER formação; fiabilidade; Rovanpera motivado; equipa sem mexidas, maior estabilidade

Menos um carro sem Lappi; Bertelli não acrescenta nada



100%

**TOM** 

DIRETOR

TÉCNICO

KALLE ROVANPERA



Finlândia

01 de outubro

(22 anos)

2000, Jyvaskyla

1° VITÓRIA: Estónia 2021 1° ABANDONO: Argentina 2018

1°S PONTOS: Austrália 2017 (12°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Suécia 2020 1° PÓDIO: Suécia 2020

ESTREIA NO WRC: Grã-Bretanha 2017

EQUIPAS: Skoda (2018-19); Toyota Gazoo Racing (desde 2020)

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

CAMPEÃO DO MUNDO WRC2PRO 2019 CAMPEÃO DO MUNDO WRC 2022

## JONNE HALTTUNEN



**Finlândia** 13 de dezembro 1985, Jyvaskyla (37 anos)

ESTREIA NO WRC: Finlândia 2012 1° VITÓRIA: Estónia 2021 1° ABANDONO: Finlândia 2014

ANOS DE PARCERIA - 7 anos

BARÓMETRO clube **RAPIDEZ** SOLIDEZ EXPERIÊNCIA 100% 95% 95%



Veloz, muito inteligente e com um talento fora do comum. Sabe, por isso, que 2023 não vai ser fácil e por isso vai ter de evoluir e se aplicar.

de alguma falta de motivação no Japão. Título cedo pode dar a mensagem errada. Tem

mostras de melhorar

nos piso seco.

Deu

O galês soube "encaixar" perdidos. Percebe melhor o hoa forma é um sério concorrente

**RAPIDEZ** 

100%

hem os títulos Yaris GR e em

ao título 2023.

alguns erros e perde a confiança facilmente. Depois da sombra de Ogier, terá de lidar com a sombra Rovanpera.

Ainda

comete

# TAKAMOTO KATSUTA



de Gales 28 de dezembro 1988, Dolgellau (31 anos)

1° VITÓRIA: Grã-Bretanha 2017 1° ABANDONO: Finlândia 2011 1°S PONTOS: Sardenha 2013 (6°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Alemanha 2014 1° PÓDIO: Argentina 2015

ESTREIA NO WRC: Grã-Bretanha 2007

**ELFYN EVANS** 

EQUIPAS: M-Sport (2013-19); Toyota Gazoo Racing (desde 2020)

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

CAMPEÃO DO MUNDO JUNIOR 2012; VICE.CAMPEÃO DO MUMDO 2020, 2021

SCOTT MARTIN

**ESTREIA NO WRC:** Finlândia 2011

1° ABANDONO: Alemanha 2012

ANOS DE PARCERIA - 5 anos

BARÓMETRO Clube

SOLIDEZ

85%

EXPERIÊNCIA

100%

1° VITÓRIA: Finlândia 2017

Grã

Bretanha

novembro

(41 anos)

1981. Haven

06 de



Japão 17 de março 1993, Nagoya (29 anos)

ESTREIA NO WRC: Finlândia 2016 1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: Finlândia 2017 1°S PONTOS: Alemanha 2019 (10°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Monza 2020 1° PÓDIO: Safari 2021

**EQUIPAS:** Tommi Makinen Racing (2016-2020); Toyota Gazoo Racing (desde 2020)

#### PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

2 3° LUGARES

VICE-CAMPEÃO F3 2013 7° NO MUNDIAL DE RALIS 2021

# **SEBASTIEN OGIER**



1° PÓDIO: Acropole 2009

França 17 de dezembro 1983, Gap (39 anos)

ESTREIA NO WRC: México 2008

1° VITÓRIA: Portugal 2010 1° ABANDONO: Catalunha 2008 1°S PONTOS: México 2008 (8°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Grã-Bretanha 2008

EQUIPAS: Citroen (2008.10, 11, 19), VW (12-16), M-Sport (17-18), Toyota (desde 20)

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 6/7

CAMPEÃO DO MUNDO JUNIOR 2008 CAMPEÃO DO MUNDO 2013, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21

## **AARON JOHNSTON**



**Irlanda** 02 de fevereiro 1995, Belfast (27 anos)

ESTREIA NO WRC: Grã-Bretanha 2019 1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: Grã-Bretanha 2019

ANOS DE PARCERIA - 2 anos

B	ARÓMETR	O clube oscape livre
RAPIDEZ	SOLIDEZ	EXPERIÊNCIA
85%	80%	90%
$\odot$	$\odot$	$\odot$



na forma

E no passado de um Yaris deu mostras oficial aos 30 de ceder sob anos. Tem essa pressão capacidade com alguns para ganhar. acidentes.

# VINCENT LANDAIS França



17 de outubro 1991, Nancy (31 anos)

ESTREIA NO WRC: França 2012 1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: França 2013

ANOS DE PARCERIA - 1 prova

ganhar em

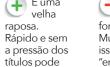
que vai fazer

em 2023.









provas fora do qualquer um dos 6 a 7 ralis

Mundial e isso pode "enferrujar" o ritmo. Poderá aborrecer-se de ficar em casa e pode regressar em

16 clube

# **HYUNDAI SHELL MOBIS** WORLD RALLY TEAM Hyundai Motorsport GmbH - Carl Zeiss Strasse, 4 63755 Alzenau - Alemanha www.motorsport.hyundai.com @HMSGOfficial @HMSGOfficial forwww.facebook.com/HMSGOfficial



SUÉCIA

Thierry Neuville - 2° lugar (208 pts) 2° lugar Construtores (345 pts)

2018 - Hyundai i20 Coupé WRC

2° lugar Construtores (341 pts)

2019 - Hyundai i20 Couné WRC

hierry Neuville - 2° lugar (227 pts) 1° lugar Construtores (380 pts)

2°S LUGARES

Thierry Neuville - 3° lugar (105 pts) 1° lugar Construtores (241 pts)

2021 - Hyundai i20 Coupé WRC

2022 - Hvundai i20 N Rallv1

Ott Tanak - 2° lugar (179 pts)

2º lugar Construtores (455 pts)

3°S LUGARES

VITÓRIAS EM PEC TITULOS PILOTOS TÍTULOS MARCAS

#### **PALMARÉS**

2002 - Hyundai Accent WRC3 Juha Kankkunen - 14° lugar (2 pts) 4º lugar Construtores (10 pts

2003 - Hyundai Accent WRC3 Freddy Loix - 14° lugar (4 pts) 6° lugar Construtores (12 pts)

2014 - Hvundai i20 WRC Thierry Neuville - 6° lugar (105 pts) 4° lugar Construtores (187 pts)

2015 - Hyundai i20 WRC Thierry Neuville - 6° lugar (90 pts) 3° lugar Construtores (224 pts)

2016 - Hyundai i20 WRC Thierry Neuville - 2° lugar (160 pts) 2º lugar Construtores (312 pts)

THIERRY NEUVILLE

"A competição **vai ser muito dura**, mas penso que podemos fazer mais em 2023. Os objetivos são claros, vencer os dois campeonatos."

#### **EVOLUÇÃO ÚLTIMAS 5 TEMPORADAS** 2018 2019 2020 2021 2022 **2° 2°** VITÓRIAS - 3/13 /ITÓRIAS - 4/13 VITÓRIAS - 3/7 ITÓRIAS - 3/12

VITÓRIAS - 5/13 ESTÓNIA, SARDENHA FINLÂNDIA



**SEAN** KIM **PRESIDENTE** 



**CYRIL** ABITEBOUL TEAM **PRINCIPAL** 

# BARÓMETRO E

Capacidade de reação; Talento ; mudanças profundas; mais atenção da casa mãe

Tomada de decisão; saída de Ott Tanak; evolução do i20?



**JULIEN** 

MONCET

DIRETOR

**TÉCNICO** 



100%

# THIERRY NEUVILLE

Bélgica

16 de junho

(34 anos)

1988, Saint Vith



ESTREIA NO WRC: Catalunha 2009 1°VITÓRIA: Alemanha 2014 1° ABANDONO: Catalunha 2009 1°S PONTOS: Portugal 2012 (8°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: México 2012 1° PÓDIO: México 2013 **EQUIPAS:** Citroen (2012); M-Sport (2013);

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

Hyundai (desde 2014)

21 3° LUGARES

VICE-CAMPEÃO DO MUNDO 2013, 2016, 2017, 2018, 2019

## MARTIN WYDAEGHE



Bélgica 1 de setembro 1992, Izegam (30 anos)

**ESTREIA NO WRC:** França 2013 1° VITÓRIA: Bélgica 2021 1° ABANDONO: Catalunha 2009

ANOS DE PARCERIA - 2 anos

BARÓMETRO clube EXPERIÊNCIA



A dupla belga tem a equipa toda ao seu dispor como Neuville sempre exigiu. Está mais maduro e gere melhor os percalços e

as provas.

vai ter concorrência. mas Lappi pode ser uma problema. A pressão vai estar do seu lado para pontuar e lutar pelo

título.

Não

# **ESAPEKKA LAPPI**

17 de

anos)

Janeiro 1991

Pieksämäki (31



ESTREIA NO WRC: Finlândia 2011 1° VITÓRIA: Finlândia 2017 1° ABANDONO: Alemanha 2012 1°S PONTOS: Portugal 2013 (10°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Sardenha 2017 1° PÓDIO: Finlândia 2017 **EQUIPAS:** Skoda (13-16); Toyota (17-18),

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

Citroen (19); M-Sport (20); Toyota Gazoo (22)

CAMPEÃO FINLÂNDIA 2012; CAMPEAO EUROPEU 2014: CAMPEÃO WRC2 2016

JANNE FERM

**ESTREIA NO WRC:** Finlândia 2011

1° ABANDONO: Alemanha 2012

ANOS DE PARCERIA - 12 anos

BARÓMETRO Clube

SOLIDEZ

75%

EXPERIÊNCIA

100%

Teve de conven-

que la fazer o

Mundial intei-

ro. Adaptação

ao Hyundai

Gestão da

i20 N Rally1?

parceria com

. Neuville não

vai ser fácil.

cer a família

conven-

**RAPIDEZ** 

90%

**É**poca

em 2022 deu-

tudo, cada vez

pode fazer um

desempenho

que segure o

lugar.

mais seguro

lhe o lugar

na Hyundai.

Apesar de

razoável

1° VITÓRIA: Finlândia 2017

Finlândia

29 de agosto

(42 anos)

1980, Tampere

# 1º PÓDIO: Catalunha 2006

EQUIPAS: Citroen Racing (2005-10 e 13); Mini (2013); Hyundai (desde 2014) PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 8

25 3° LUGARES 1306 PONTOS



ESTREIA NO WRC: Catalunha 2003 1° VITÓRIA: Alemanha 2013 1° ABANDONO: Argentina 2004 1°S PONTOS: Monte Carlo 2006 (8°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Catalunha 2006

220 VITÓRIAS PEC

CAMPEÃO DO MUNDO WRC JUNIOR

# **DANI SORDO**



**ESTREIA NO WRC:** Portugal 2009 1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: Portugal 2011 1°5 PONTOS: Catalunha 2012 (6°) 1ª VITÓRIA EM TROÇOS: Finlândia 2016 1° PÓDIO: Finlândia 2016 EQUIPAS: Citroen (16-18); Hyundai (19-

21); M-Sport (22); Hyundai (23)

PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 5

**CRAIG BREEN** 

**Irlanda** 

Waterford

(32 anos)

fevereiro 1990,

02 de

CAMPEÃO FIA WRC ACADEMY 2011;

JAMES FULTON

Irlanda

09 de março

1992, Cavan

## **CANDIDO CARRERA**



Espanha 24 de março 1980, Salvaterra de Mino (42 anos)

**ESTREIA NO WRC:** Catalunha 2010 1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: Catalunha 2010

ANOS DE PARCERIA - 2 anos

**RAPIDEZ** 

90%

## BARÓMETRO Clube os cape livre SOLIDEZ EXPERIÊNCIA 100% 100%





em pisos de terra.

custa a entrar no ritmo Tem a tendência de baixar os braços quando as coisas correm mal ou o carro não está do seu agrado.

# (30 anos)



**ESTREIA NO WRC:** México 2020

1° VITÓRIA: ainda não venceu 1° ABANDONO: México 2020

ANOS DE PARCERIA - 1 prova

BARÓMETRO Stube SOLIDEZ RAPIDEZ EXPERIÊNCIA 80% 70% 90%





deve ajudar a reencontrar o ritmo; Fora dos holofotes poderá melhorar as suas exibições depois de uma época medíocre

"part time" pode levá-lo a perder ritmo; quer um lugar a tempo inteiro em 2024 e isso pode ser pressão excessiva.

18 clube

PORTUGAL SARDENHA

# M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM M-Sport Ltd - Dovenby Hall, Cockermouth, Cumbria CA14 OPN Inglaterra www.m-sport.co.uk @ msport.tdl @ msport.tdl @ msportltdl @ www.facebook.com/M



**ESTREIA** MONTE CARLO 1997

VITÓRIAS EM PEC TÍTULOS PILOTOS TÍTULOS MARCAS

**CHRIS** 

**DIRETOR** 

TÉCNICO

**WILLIAMS** 

#### **PALMARÉS**

2012 - Ford Fiesta RS WRC Evgeny Novikov - 6° lugar (88 pts) 3° lugar Construtores (170 pts)

2013 - Ford Fiesta RS WRC Evgeny Novikov - 7° lugar (69 pts) 3° lugar Construtores (190 pts)

2014 - Ford Fiesta RS WRC Mikko Hirvonen - 4° lugar (126 pts) 3° lugar Construtores (208 pts)

2015 - Ford Fiesta RS WRC Elfyn Evans - 7° lugar (89 pts) 4° lugar Construtores (181 pts)

2016 - Ford Fiesta RS WRC Mads Ostberg - 7° lugar (102 pts) 4° lugar Construtores (162 pts) Sebastien Ogier - 1° lugar (232 pts) 1° lugar Construtores (428 pts)

2018 - Ford Fiesta WRC

2019 - Ford Fiesta WRC Elfyn Evans - 5° lugar (102 pts) 4° lugar Construtores (218 pts) Esapekka Lappi - 6° lugar (52 pts) 3° lugar Construtores (129 pts)

2021 - Ford Fiesta WRC Gus Greensmith - 9° lugar (64 pts) 3° lugar Construtores (199 pts)

2022 - Ford Puma Rally1 Craig Breen - 7º lugar (84 pts) 3º lugar Construtores (257 pts)



**OTT TANAK** 

"A M-Sport foi onde me **formei como piloto** e como não tenho sido capaz de defender o meu título de 2019 só farei as pazes comigo quando o recuperar."

EVOLUÇÃO ÚLTIMAS 5 TEMPORADAS						
2018	2019	2020	2021	2022		
<b>2°</b>	<b>4°</b>	<b>3°</b>	<b>3°</b>	<b>3°</b>		
VITÓRIAS - 4/13 (MONTE CARLO, MÉXICO, CORSEGA, GRÃ- BRETANHA)	VITÓRIAS - 0/13	VITÓRIAS - <b>0/7</b>	VITÓRIAS - 0/12	<b>VITÓRIAS - 1/13</b> (MONTE CARLO)		



**MALCOLM WILSON PRESIDENTE** 



**MILLENER** TEAM **PRINCIPAL** 

# BARÓMETRO Clube

20%

Competitividade do Puma com Loeb será igual com Tanak; desenvolvimento para todos os pisos

Tanak estará sozinho; fiabilidade do Puma; falta de orçamento



# **OTT TANAK**

**Estónia** 15 de outubro

1987, Karla

(35 anos)



ESTREIA NO WRC: Portugal 2009 1° VITÓRIA: Sardenha 2017 1° ABANDONO: Finlândia 2009 1°S PONTOS: México 2011 (10°) 1ª VITÓRIA EM TROCOS: Suécia 2012 1° PÓDIO: Sardenha 2012 EQUIPAS: M-Sport (2011, 12, 14, 17, 23);

Toyota (2018-19), Hyundai (2020-22) PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

325 VITÓRIAS PEC 20 1°POWERSTAGE

16 2° LUGARES 9 3° LUGARES

CAMPEÃO DA ESTÓNIA 2008 CAMPEÃO DO MUNDO DE RALIS 2019

## MARTIN JARVEOJA



**Estónia** 18 de agosto 1987, Tartu (35 anos)

**ESTREIA NO WRC:** Iordania 2010 1° VITÓRIA: Sardenha 2017 1° ABANDONO: Grã-Bretanha 2010

ANOS DE PARCERIA - 7 anos

275 VITÓRIAS PEC

BARÓMETRO Cube Para SOLIDEZ EXPERIÊNCIA 100% 100%



equipa está com Tanak e quando este se sente confortável é perigoso e quase imbatível.

Pode ser

candidato.

Foram 3 épocas horríveis nara Tanak e a M-Sport não tem um orçamento por ai além. O Puma pode sofrer e isso será uma

dificuldade



perfeição e pode



no estónio.

# PIERRE-LOUIS LOUBET



**ESTREIA NO WRC**: Portugal 2015 1° VITÓRIA: ainda nao venceu 1° ABANDONO: Finlândia 2015 1°S PONTOS: Portugal 2019 (9°) 1ª VITÓRIA EM TROCOS: Grécia 2022 1° PÓDIO: ainda não foi ao pódio EQUIPAS: 2C Competition Hyundai (2020 -21); M-Sport Ford (desde 2022)

#### PROVAS PREVISTAS EM 2023 - 13

2 VITÓRIAS PEC

O <sub>PÓDIOS</sub>

CAMPEÃO DO MUNDO WRC2 2019

# **NICOLAS GILSOUL**



Bélgica 05 de fevereiro 1982, Chênée (40 anos)

**ESTREIA NO WRC:** Monte Carlo 2007 1° VITÓRIA: Alemanha 2014 1° ABANDONO: Monte Carlo 2012

ANOS DE PARCERIA - 1 rali

13 vitórias 245 vitórias PEC





Porque colocou surpreender.







# **SEBASTIEN LOEB: AUSÊNCIA DE PESO**

Olhando a lista de inscritos do Monte Carlo percebe-se a ausencia, de peso, de Sebastien Loeb. E não, ter terminado o Dakar três dias antes não é a razão para esta ausência. Seja ela qual for, envolve um smartphone que não toca e uma equipa que servida por um dos melhores talentos da disciplina não tem como pagar ao nove vezes campeão do Mundo. E como a Red Bull foi chamada a ajudar Ott Tanak e Malcolm Wilson nesta odisseia Ford, dificilmente o francês voltará poara tentar mais uma vitória para o Puma e para o seu palmarés. Mas, nunca digas nunca... e quem sabe Loeb ainda não aparece de surpresa!

# **JOURDAN SERDERIDIS NO LUGAR DE LOEB**

A caminho dos 59 anos, o belga com ascendência grega vai repetir a presença no Mundial com o Puma Rally1. Depois de Quénia, Acrópole e Sardenha, será a vez do Monte Carlo contar com Jourdan Serderidis. Para 2023, o piloto fará um programa

com Monte Carlo, México, Sardenha e Quénia. As aspiações são as de sempre... divertir-se muito!



**BERTELLI** 

**NA TOYOTA** 









Lorenzo Bertelli, membro da família Prada, deixou a M-Sport e escolheu o Yaris R1 para prosseguir a carreira já com 63 ralis do Mundial. Para o piloto de 34 anos é a estreia com a Toyota depois do 7º lugar na Nova Zelândia.

# **CAMPEÕES DO MUNDO - PILOTOS**

1979	Bjorn Waldgaard (Suécia)
1980	Walter Rohrl (Alemanha)
1981	Ari Vatanen (Finlândia)
1982	Walter Rohrl (Alemanha)
1983	Hannu Mikkola (Finlândia)
1984	Stig Blomqvist (Suécia)
1985	Timo Salonen (Finlândia)
1986	Juha Kankkunen (FInlândia)
1987	Juha Kankkunen (FInlândia)
1988	Massimo Biasion (Itália)
1989	Massimo Biasion (Itália)
1990	Carlos Sainz (Espanha)
1991	Juha Kankkunen (Finlândia)
1992	Carlos Sainz (Espanha)
1993	Juha Kankkunen (Finlândia)
1994	Didier Auriol (França)
1995	Colin McRae (Reino Unido)
1996	Tommi Makinen (Finlândia)
1997	Tommi Makinen (Finlândia)
1998	Tommi Makinen (Finlândia)
1999	Tommi Makinen (Finlândia)
2000	Marcus Gronholm (Finlândia)
2001	Richard Burns (Reino Unido)
2002	Marcus Gronholm (Finlândia)
2003	Petter Solberg (Noruega)
2004	Sebastien Loeb (França)
2005	Sebastien Loeb (França)
2006	Sebastien Loeb (França)
2007	Sebastien Loeb (França)
2008	Sebastien Loeb (França)
2009	Sebastien Loeb (França)
2010	Sebastien Loeb (França)
2011	Sebastien Loeb (França)
2012	Sebastien Loeb (França)
2013	Sebastien Ogier (França)
2014	Sebastien Ogier (França)
2015	Sebastien Ogier (França)
2016	Sebastien Ogier (França)
2017	Sebastien Ogier (França)
2018	Sebastien Ogier (França)
2019	Ott Tanak (Estónia)
2020	Sebastien Ogier (França)
2021	Sebastien Ogier (França)

2022 Kalle Rovanpera (Finlândia)















Sebastien Ogier

30 Marcus Gronholm 26 Carlos Sainz

25 Colin McRae 24 Tommi Makinen

23 Juha Kankkunen 20 Didier Auriol



Hannu Mikkola

Jari Matti Latvala 17 Massimo Biasion Thierry Neuville

Ott Tanak 16 Bjorn Waldgaard 15 Mikko Hirvonen

14 Walter Rohrl 13 Peter Solberg

11 Stig Blomqvist Timo Salonen

10 Ari Vatanen Richard Burns



Kalle Rovanpera Bernard Darniche

Sandro Munari Gilles Panizzi

Kenneth Eriksson Jean Pierre Nicolas Jean Liuc Therier Shekhar Metha Markko Martin Kris Meeke

Elfyn Evans Michele Mouton Timo Makinen François Delecour

Jean Claude Andruet Jean Ragnotti Henri Toivonen Andreas Mikkelsen



Dani Sordo

Philippe Bugalski Ingvar Carlsson Mikael Ericsson Mats Jonsson Bruno Saby Kenjiro Shinozuka Joginder Singh Achim Warmbold

Pentti Airikkala Mads Ostberg Esapekka Lappi Joaquim Moutinho



Achim Warmbold Raffaele Pinto Ove Andersson Per Eklund Roger Clark Fulvio Bachelli Anders Kullang Guy Frequelin Bernard Beguin Jorge Recalde Alain Ambrosio Alain Oreille Andrea Aghini Gianfranco Cunico Piero Liatti

Haydon Paddon Jesus Puras

Harri Rovanpera Armin Schwarz Patrick Tauziac "Tony" François Duval Harry Kalstrom Walter Boyce Sepp Haider Franz Witmann Ian Duncan



92	Ford	
76	Toyota	
73	Lancia	
48	Peugeot	
47	Subaru	
44	Volkswagen	
34	Mitsubishi	
25	Hyundai	_
24	Audi	
21	Fiat	
7	Datsun	

Alpine Renault Renault Opel Saab Mazda **BMW** Mercedes Porsche Nissan Talbot



. , 0	. 01101 0010019		7 111011000 111111111010011	
184	Sebastien Loeb	118	Elfyn Evans	
182	Dani Sordo	105	Elfyn Evans	
174	Sebastien Ogier	104	Richard Burns	
146	Colln McRae	81	Craig Breen	
142	Thierry Neuville	72	Esapekka Lappi	
139	Tommi Makinen	71	Gus Greensmith	
	Mads Ostberg	52	Kalle Rovanpera	
136	Ott Tanak		Takamoto Katsuta	
134	Martin Prokop	42	Bernardo Sousa	
133	Henning Solberg	- Já part	Já participaram no Mundial de	
129	Markku Alen	Ralis 13	Ralis 13.900 pilotos	
			•	

Petter Solbera

190

Manfred Sthol 125 Andreas Mikkelsen Elfyn Evans Elfyn Evans Richard Burns Craig Breen Esapekka Lappi Gus Greensmith Kalle Rovanpera Takamoto Katsuta Bernardo Sousa



831 Markku Alen 456 Petter Solberg 325 757 Carlos Sainz Ott Tanak 323 699 Juha Kankkunen Thierry Neuville 668 Hannu Mikkola 219 Dani Sordo 637 Ari Vatanen 130 Elfyn Evans Sebastien Ogier Kalle Rovanpera 539 Jari Matti Latvala Esapekka Lappi 477 Colin McRae 30 Craig Breen

# **CAMPEÕES DO MUNDO - MARCAS**















Peugeot

Peugeot

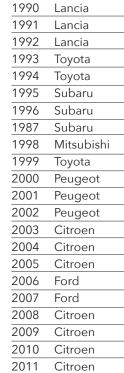
Lancia

Lancia

Lancia

1985











22 escape livre escape livre 23

