

AIA PORTIMÃO SUPERCAR



Espetáculo mundial

Para nova competição, nada melhor que uma pista moderna, com o Autódromo Internacional do Algarve a receber o grande espetáculo do Campeonato do Mundo de GT1

Tem sido um ano cheio para o Autódromo Internacional do Algarve, que este ano recebeu a grande maioria das principais competições de automobilismo e motociclismo, desde o WTCC à Race of Champions, passando pela Le Mans Series e pelo Mundial de Superbikes. Agora, a pista algarvia apresta-se a receber o Campeonato do Mundo de GT1, nova competição criada pela FIA, que junta em pista alguns dos mais espetaculares e exóticos superdesportivos das estradas e das pistas.

O Mundial terá a companhia de duas competições paralelas, o Europeu de GT3 e a Taça da Europa de GT4, enquanto as honras de convidado especial cabem à Superleague Formula, competição que junta em pista alguns dos clubes de futebol mais conceituados do mundo, enquanto os carros são os monolugares mais potentes a seguir à Fórmula 1.

UMA NOVA PROPOSTA

Depois da visita do ano passado na sua anterior encarnação, como Campeonato FIA GT, este ano esta competição foi promovida a estatuto de Campeonato do Mundo, após 13 épocas. Para assegurar uma maior exclusividade, apenas são permitidos os carros de GT1, a principal das classes estabelecidas pela FIA e pela SRO, a organizadora

do campeonato. O objetivo inicial foi cumprido, juntando em pista seis modelos distintos (Corvette, Aston Martin, Maserati MC12, Ford GT, Nissan GT-R e Lamborghini), representados por 12 equipas, para 24 carros em pista e conduzidos por 48 pilotos.

O Mundial também estreou um novo formato de corridas, mais interessante para a televisão, com a corrida de duas horas transformada em duas corridas de uma hora, a primeira disputada no sábado, com o nome de Corrida de Qualificação, enquanto a segunda, no domingo, é a Corrida de Campeonato. Embora ambas tenham a mesma duração, a primeira tem como propósito principal

definir a grelha para a segunda, que dá pontos até ao décimo classificado, contra os três primeiros no sábado. Com este formato, as corridas tornaram-se mais disputadas, com trocas de piloto ao fim de meia hora e sem ninguém tirar o pé do acelerador, enquanto no formato antigo havia uma componente de estratégia que privilegiava a poupança de combustível e de material.

ESTRELAS VERSÁTEIS

Quando o campeonato chegar ao Algarve no próximo fim de semana, a questão do título estará longe de estar decidida. Nesta fase, os carros mais



Com performances mais equilibradas e corridas mais curtas, a luta pela vitória no Mundial de GT1 é mais intensa que no ano passado



O MELHOR POSSÍVEL PARA RAMOS

MIGUEL RAMOS era presença habitual no Campeonato FIA GT e por isso continuou no seu sucessor, o Campeonato do Mundo de GT1. O piloto português corre no Maserati MC12 da Vitaphone Racing desde 2007, mas este ano está descontente com o comportamento do carro, em virtude da adaptação ao novo regulamento.

Depois de uma vitória em 2007 (em Brno) e outra em 2008 (em Nogaro), Ramos esteve bem perto de ganhar o ano passado no Algarve, mas não acredita que este seja o ano da vingança, avançando que "vai ser muito difícil, por não querer dizer impossível, poder lutar pela vitória. Obviamente que estarei lá a lutar pelo melhor, mas não antevejo que seja um circuito para nós". De acordo com o piloto português, "o Algarve caracteriza-se por fortes subidas com curvas lentas, e serão os carros com melhor



relação peso/potência que vão andar à frente. Temos curvas rápidas nas descidas, mas aí o andamento é igual para todos. Este ano o Maserati é bem mais pesado que em 2009, pesa mais 100 kg que todos os outros, o que vai ser muito penalizante para o nosso andamento".

Miguel Ramos faz equipa com Enrique Bernoldi, piloto brasileiro que já correu na Fórmula 1 na equipa Arrows, em 2001 e 2002. Nos últimos anos, Bernoldi passou pela Stock Car Brasil e pela Indycar, tendo-se dividido pela Superleague e pelo FIA GT em 2009, onde venceu as 2 Horas de Paul Ricard.

avanzados são um dos Maserati MC12 da Vitaphone Racing, um dos Ford GT da Matech Racing e um dos Aston Martin DBR9 da Young Driver AMR. O primeiro, pilotado por Michael Bartels e Andrea Bertolini, é um dos mais competitivos da história da categoria GT1 e está em melhor posição para tentar repetir o título conquistado deste 2006. Na Matech Racing, por seu lado, Thomas Mutsch, antigo campeão europeu de GT3, quer mostrar que é uma das estrelas do futuro do campeonato. Mutsch já teve vários colegas de equipa diferentes, mas agora corre com o experiente Richard Westbrook, ex-piloto oficial da Porsche. Finalmente, a Young Driver AMR, apesar do seu nome, conta com os veteranos Tomas Enge e Darren Turner para tentar repetir a vitória da prova anterior, no Nürburgring.

Para além destes, há que contar com a

presença habitual de vários pilotos que já demonstraram ser capazes de lutar pela vitória. Em particular, estão no campeonato ex-pilotos de F1 como Ricardo Zonta e Enrique Bernoldi, especialistas das corridas de GT como Peter Kox, Warren Hughes, Jamie Campbell-Walter, Frédéric Makowiecki e Peter Dumbreck, e jovens saídos das disciplinas de promoção dos monolugares, incluindo Nicolas Prost, Neel Jani e Stefan Mücke.

BILHETES

Bancada A	€12 (domingo), €13 (fim de semana)
Outras bancadas	€8 (domingo), €10 (fim de semana)
Paddock	€6,50 (domingo), €8 (fim de semana)*

*A compra de bilhete de paddock implica a aquisição de um bilhete de bancada

CAMPEONATOS

PILOTOS

1º	Andrea Bertolini/Michael Bartels	91
2º	Thomas Mutsch	77
3º	Tomas Enge/Darren Turner	65
4º	Romain Grosjean	62
5º	Marc Hennerici	61
6º	Frank Kechele	46
7º	Frédéric Makowiecki	46
8º	Alexander Margaritis	46
9º	Altfred Heger	43
10º	Ricardo Zonta	42
16º	Miguel Ramos/Enrique Bernoldi	28

EQUIPAS

1º	Vitaphone Racing Team	121
2º	Reiter	95
3º	Young Driver AMR	91
4º	Hexis AMR	82
5º	Matech Competition	77

PROGRAMA

Sexta, 17

09h00	Taça GT4 (treinos livres)
09h50	Mundial GT1 (treinos livres)
11h20	Superleague (treinos livres)
12h00	Europeu GT3 (treinos livres)
13h45	Taça GT4 (treinos livres)
14h35	Mundial GT1 (pré-qualificação)
16h05	Superleague (treinos livres)
16h45	Europeu GT3 (treinos livres)
17h55	Taça GT4 (qualificação)

Sábado, 18

09h00	Europeu GT3 (qualificação)
10h20	Taça GT4 (corrida 1)
11h15	Mundial GT1 (qualificação)
13h00	Europeu GT3 (corrida 1)
14h45	Superleague (qualificação)
16h45	Mundial GT1 (corrida 1)
18h15	Taça GT4 (corrida 2)

Domingo, 18

08h30	Mundial GT1 (warm-up)
09h45	Superleague (corrida 1)
11h15	Europeu GT3 (corrida 2)
13h00	Superleague (corrida 2)
14h00	Superleague (superfinal)
15h30	Mundial GT1 (corrida 2)

EQUIPAS

Equipa	Carro	Nº	Pilotos
Vitaphone Racing Team	Maserati MC12	1	Michael Bartels/Andrea Bertolini
		2	Miguel Ramos/Enrique Bernoldi
Swiss Racing Team	Nissan GT-R	3	Karl Wendlinger/Henri Moser
		4	Seiji Ara/Max Nilsson
Matech Competition	Ford GT Matech	5	Thomas Mutsch/Richard Westbrook
		6	Nicolas Prost/Neel Jani
Young Driver AMR	Aston Martin DBR9	7	Darren Turner/Tomas Enge
		8	Stefan Mücke/Christophe Nygaard
Hexis AMR	Aston Martin DBR9	9	Frédéric Makowiecki/Thomas Accary
		10	Clivio Piccione/Jonathan Hirschi
Mad-Croc Racing	Corvette C6.R	11	Xavier Maassen/Jos Menten
		12	Mika Salo/Pertti Kuismanen
Phoenix Racing Carsport	Corvette C6.R	13	Marc Hennerici/Alexandros Margaritis
		14	Mike Hezemans/Andrea Piccini
Sumo Power GT	Nissan GT-R	22	Warren Hughes/Jamie Campbell-Walter
		23	Michael Krumm/Peter Dumbreck
Reiter	Lamborghini LP670 RSV	24	Peter Kox/Christopher Haase
		25	Ricardo Zonta/Frank Kechele
Triple H Team Hegersport	Maserati MC12	33	Altfred Heger/Alex Müller
		34	Alessandro Pier Guidi/Bert Longin
All-Inkl.com Münnich Motorsport	Lamborghini LP670 RSV	37	Marc Basseng/Christophe Bouchut
		38	Nicky Pastorelli/Dominik Schwager
Marc VDS Racing Team	Ford GT Matech	40	Bas Leinders/Maxime Martin
		41	Markus Palmtal/Renaud Kuppens



A verdadeira Liga dos Campeões

Misturar futebol com corridas? Parece loucura, e é mesmo, com alguns dos pilotos mais rápidos do mundo a levar as famosas cores dos clubes à vitória na 'peladinha' do asfalto

Trata-se de uma receita sobejamente conhecida. Juntar a adrenalina da velocidade com a paixão pelo futebol é uma fórmula que já fez sucesso junto do público que pelo terceiro ano acompanha a Superleague

Formula by Sonangol. Para os portugueses, é mais uma oportunidade para ver em ação os carros pintados com as cores do FC Porto e Sporting, que agora visitarão o Autódromo Internacional do Algarve pela primeira vez, depois de duas edições no Estoril.

Os carros da Superleague Formula são os monolugares mais potentes a seguir aos da F1, graças aos seus motores V12 de 750 cv, dispondo ainda de um botão *Push To Pass*, que fornece potência adicional durante um espaço de 15 segundos, podendo ser utilizado oito vezes durante um fim de semana para dar a um piloto uma vantagem adicional ao fazer



Na Superleague, os pilotos passam por algum relativo anonimato, pois os fãs vêm para aplaudir os clubes

ultrapassagens. Este botão também introduz um elemento de estratégia, pois o seu uso limitado implica guardá-lo para os momentos ideais.

DO RELVADO PARA A PISTA

Um fim de semana de corridas da Superleague Formula é inspirado na estrutura de uma partida e de uma competição de futebol, sendo que os pilotos, como parte do plantel, não têm pontos individuais, e sim as equipas (um esquema semelhante ao que acontecia no A1 Grand Prix). Os treinos disputam-se no sábado, num sistema de eliminatórias que lembra a fase final das competições internacionais, culminando numa final onde se disputa a conquista da *pole position*.

As duas corridas principais têm, cada uma, 44 minutos mais uma volta, o que na prática é como se fosse cada parte de um jogo de futebol com 45 minutos e tempo de desconto. Tal como os clubes trocam de meio-campo após o intervalo, na segunda corrida existe uma inversão completa da grelha, ou seja, o vencedor da primeira corrida parte do último lugar, enquanto o último classificado parte da *pole position*.

Como este formato não permitia a coroação

DERBY NACIONAL

EM VISITAS anteriores a território nacional, o público português tem aderido em massa ao conceito da Superleague Formula, deslocando-se à pista para aplaudir os clubes nacionais. Para 2010, voltamos a ter dois clubes presentes, o FC Porto e o Sporting Clube de Portugal, esperando-se que os fãs acorram ao Algarve para aplaudir uma vitória portuguesa.

Depois de duas épocas com o francês Tristan Gommendy, o FC Porto apostou a tempo inteiro em Álvaro Parente. Portuense de nascimento, Parente havia sido convidado para correr na ronda portuguesa da Superleague em 2009, ganhando na estreia. Este ano, ganhou mais uma vez, na Alemanha, e também já participou em Superfinais, acumulando 25 mil euros em prémios. O Algarve, onde correu em 2009 na GP2, é uma pista com que Parente tem contas a ajustar, depois da colisão do ano passado, pelo que o grande objetivo será sem dúvida lutar pela vitória. Parente tem tido bom andamento com o carro do FC Porto, apesar de alguns erros da equipa técnica da Reid Motorsport, que já custaram bons resultados ao português.

Quanto ao Sporting, que em 2009 teve Pedro Petiz, este ano tem sido partilhado por



dois pilotos espanhóis, Borja García e Andy Soucek, mas para o Algarve o nome ainda não está confirmado. Este último já foi colega de Parente na GP2, quando correram juntos na Super Nova Racing. Soucek foi quem teve melhores resultados, com um terceiro lugar na Bélgica. Tal como o FC Porto já tinha notado quando Gommendy era o seu piloto, o Sporting vai ter menos apoiantes com a falta de um português ao volante. Depois de ter tido a Reid Motorsport como estrutura técnica, o carro do Sporting vai passar para as mãos da equipa espanhola Drivex.



de um vencedor absoluto, em 2009 foi criada a Superfinal, uma corrida de cinco voltas onde os seis melhores classificados do fim de semana podem competir por alguns pontos adicionais, bem como um prémio monetário (que serve como motivação extra), em que o piloto vencedor leva para a casa um cheque no valor de cem mil euros.

COLEÇÃO DE CRAQUES

Os clubes presentes na grelha da Superleague Formula estão entre os melhores da Europa, incluindo o AC Milan, Galatasaray, Anderlecht ou Liverpool. Em representação de Portugal estarão o FC Porto e o Sporting. Existe ainda clubes de fora da Europa, como os brasileiros Corinthians e Flamengo e o chinês Beijing Guoan, vencedor da primeira edição da Superleague, em 2008.

E como não é exatamente a qualidade dos clubes que interessa em pista, num campeonato em que todos os carros são iguais são os

pilotos que fazem a diferença. Pilotos com experiência em Fórmula 1 têm geralmente conseguido bons resultados, como é o caso de Robert Doornbos (ex-piloto Jordan e Red Bull) ou Sébastien Bourdais (ex-piloto Toro Rosso). Outros chegaram à Fórmula 3000 ou GP2 sem conseguirem avançar para a F1 a tempo inteiro, como Franck Montagny, Davide Rigon ou Álvaro Parente. E outros há que, embora nunca tenham tido muito sucesso nas principais competições de monolugares, encontraram na Superleague um nicho onde brilhar, designadamente Duncan Tappy, Max Wissel e Craig Dolby, que colocou o carro do Tottenham Hotspur no comando do campeonato. O AC Milan e o Anderlecht são os principais adversários na luta pelo título.

Os carros são preparados por equipas de alto gabarito, com experiência ao nível da Fórmula 3, GP2 ou Le Mans Series, incluindo a Alan Docking Racing, Barazi-Epsilon e Atech Grand Prix. A Zakspeed, uma antiga equipa de F1, já tomou parte na Superleague no passado. **AS**

Não perca o Roadshow

NA QUINTA-FEIRA dia 16, o público vai poder provar um gostinho do desporto automóvel, com uma demonstração de rua que terá lugar em Portimão. O AIA vai colocar em exposição na Av. Guanaré, junto ao Largo do Dique, três carros da Superleague Formula e outros três do Campeonato do Mundo de GT1. A demonstração terá lugar entre as 15h30 e as 17 horas, e contará com a presença dos pilotos portugueses Álvaro Parente e Miguel Ramos, que, juntamente com outros pilotos, irão apresentar o público com uma sessão de autógrafos.

INSCRITOS

Equipa	Piloto
1 Liverpool	A anunciar
2 Sporting	A anunciar
3 AC Milan	Yelmer Buurman
4 Galatasaray	Tristan Gommendy
5 PSV Eindhoven	A anunciar
7 Flamengo	Duncan Tappy
8 Anderlecht	Davide Rigon
9 Olympiacos	Ben Hanley
10 FC Basel	Max Wissel
14 Corinthians	Robert Doornbos
15 Atlético Madrid	Maria de Villota
16 FC Porto	Álvaro Parente
18 Sevilla FC	Marcos Martínez
22 AS Roma	Julien Jousse
24 Beijing Guoan	John Martin
33 Girondins Bordeaux	A anunciar
69 Olympique Lyonnais	Franck Perera

CAMPEONATOS

EQUIPA	PONTOS
1º Tottenham Hotspur	518
2º AC Milan	516
3º Anderlecht	506
4º FC Basel	472
5º Olympiacos	468
6º Flamengo	415
7º AS Roma	380
8º FC Porto	321
9º Liverpool	311
10º Beijing Guoan	289
11º Corinthians	272
12º Sporting	271
13º Galatasaray	268
14º Girondins Bordeaux	258
15º Sevilla FC	250
16º Atlético Madrid	201
17º PSV Eindhoven	166
18º Olympique Lyonnais	151



Panoz GF09
Utiliza soluções técnicas e aerodinâmicas aprendidas na extinta Champ Car

Menard MCT
Único motor V12 usado em monolugares modernos, com 4,2 litros e 750 cv

Push To Pass
Ativado pelo condutor, tal como no A1GP, pode ser usado oito vezes

Michelin
Fornecedor exclusivo de pneus



Corridas para todos

Criado em 2006, o Campeonato Europeu de GT3 continua a oferecer novos ídolos e valores de pilotagem ao mundo das corridas de GT e de resistência

O Campeonato Europeu de GT3 é talvez a mais democrática competição de sempre. Numa tentativa de garantir que todos os pilotos e carros têm, em teoria, hipóteses de ganhar, a FIA estabeleceu algumas regras especiais para esta competição: as performances de todos os carros são equalizadas, e os pilotos mais rápidos apenas podem fazer equipa com pilotos amadores. Assim, não é de estranhar que mais de 30 carros costumem participar em cada prova, com o título disputado até à última curva.


Embora os carros sejam menos evoluídos que os do Mundial de GT1, continuamos a estar na

presença de máquinas com potências entre os 450 e 600 cv, incluindo marcas como Porsche, Ferrari, Audi, BMW-Alpina, Corvette e Lamborghini. Com orçamentos mais baixos, tem permitido a muitos pilotos que obtiveram sucesso nos seus países lançarem-se em carreiras internacionais, sem ficarem na sombra dos profissionais, muitos dos quais estão impedidos, graças ao seu palmarés de participar no campeonato. Além do mais, mesmo sem grande evolução tecnológica, os tempos por volta já se aproximam das categorias principais.

ESCOLA PROFISSIONAL

O mais interessante é que vários jovens pilotos passaram para as categorias principais depois de participarem no Europeu de GT3, incluindo

os campeões Sean Edwards, Henri Moser e Christopher Haase. Este ano, poderá acontecer o mesmo, pois Daniel Keilwitz, de apenas 21 anos, está a liderar o campeonato, correndo ao lado do mais experiente Christian Hohenadel (que evoluiu das competições nacionais alemãs para o Europeu). A dupla germânica já tem três vitórias e mais três pódios, e tem uma vantagem mais ou menos confortável sobre a concorrência.

O formato do Campeonato Europeu foi desenhado para dar aos pilotos a hipótese de se acostumarem à condução de um GT e de conhecer as pistas mas sem ser fisicamente extenuante, com duas corridas de uma hora, uma no sábado e outra no domingo, e trocas obrigatórias de pilotos. 

BATALHA IMPERIAL PARA 2011

SE NEM TODOS os pilotos do Campeonato Europeu de GT3 fazem parte do grupo dos famosos das corridas de resistência, haverá pelo menos grande interesse em observar os carros em ação no próximo ano. Isto, porque a Mercedes-AMG vai fazer a sua estreia no campeonato, com o espetacular SLS GT3. A Mercedes poderá lutar diretamente com BMW (usando o Z4 V8 estreado este ano) e o Audi (com o já comprovado R8 LMS), juntando-se ao lote das alemãs que inclui a Porsche. Esta, no entanto, tem o seu próprio campo de batalha, pois o 997 GT3 terá como que defender a sua imagem do Ferrari 430 Scuderia, Aston Martin DBRS9 e Lamborghini LP560. Seja como for, todos estarão em luta pela vitória, tal como o Corvette Z06R, o Ford GT GT3, o Mustang Marc VDS e o BMW-Alpina B6. No total, serão nove marcas e 11 modelos diferentes.





Fórmula de entrada

A Taça da Europa de GT4 serve para divulgar a forma mais barata de correr em GT, numa categoria que tem crescido nos campeonatos nacionais



Basta olhar de relance pela lista de inscritos da Taça da Europa de GT4 para perceber que este não é o evento principal.

A maior parte dos participantes são ilustres desconhecidos, os carros são praticamente de série (muitos deles nem têm apêndices aerodinâmicos) e o barulho também não puxa muito pela adrenalina.


Mas esta é uma das melhores maneiras de começar a competir em GT, mesmo para quem não tem qualquer experiência ao volante de um carro de competição. Esta é uma das fórmulas mais baratas de pilotar na Europa, mesmo até que certas competições com carros de turismo, e é possível conduzir modelos conceituados como o BMW M3, o Porsche 911, o Nissan 370Z, os americanos Mustang e Camaro, e até modelos mais exóticos como o Ginetta G50, KTM X-Bow e Lotus 2-Eleven.

Cada fim de semana da Taça da Europa de GT4 tem duas corridas de 40 minutos, com uma paragem obrigatória nas boxes, embora não seja necessário correrem dois pilotos por carro. Como muitos

dos pilotos têm pouca experiência em competição, existem notórias diferenças de andamento entre os pilotos da frente e os que andam na parte de trás.

Alguns pilotos profissionais, como Lucas Ordoñez, participam

na Taça como parte do programa de desenvolvimento dos carros. O atual líder, Paul Meijer, já correu na Superleague Formula, mas de resto tinha pouca experiência de monolugares e encontrou nesta competição uma forma de continuar

a sua carreira. Michael Mallock, filho de Ray Mallock (preparador dos Chevrolet Cruze que correm no WTCC), e Matt Nicoll-Jones (vindo do troféu Ginetta britânico) são quem tem mais hipóteses de batalhar pela vitória com Meijer. 

FORMA MAIS SIMPLES DE CORRER

Aston Martin N24

- Preparador AMR/Prodrive
- Motor V8, 4300 cm³, 410 cv
- Peso 1360 kg
- Preço € 125 000 + IVA

Aston Martin GT4

- Preparador AMR/Prodrive
- Motor V8, 4700 cm³, 420 cv
- Peso 1400 kg
- Preço € 125 000 + IVA

BMW M3 GT4

- Preparador BMW Motorsport
- Motor V8, 4000 cm³, 420 cv
- Peso 1430 kg
- Preço € 121 000 + IVA

Chevrolet Corvette C6

- Preparador Callaway Europe
- Motor V8, 6200 cm³, 430 cv
- Peso 1400 kg
- Preço € 128 000 + IVA

Chevrolet Camaro SS

- Preparador Riley Tech/Verschuier
- Motor V8, 6200 cm³, 450 cv
- Peso 1450 kg
- Preço € 135 000 + IVA

Donkervoort D8 GT

- Preparador Donkervoort
- Motor 4 cil (Audi), 1800 cm³ turbo, 270 cv
- Peso 750 kg
- Preço € 125 000 + IVA

Ford Mustang FR500C

- Preparador Multitrac/Matech
- Motor V8, 5000 cm³, 420 cv
- Peso 1380 kg
- Preço € 129 500 + IVA

Ginetta G50

- Preparador Ginetta Cars
- Motor V6 (Ford), 3500 cm³, 300 cv
- Peso 1000 kg
- Preço € 57 500 + IVA

KTM X-BOW

- Preparador KTM/Reiter
- Motor 4 cil (VW), 2000 cm³ turbo, 240 cv
- Peso 780 kg
- Preço € 82 900 + IVA

Lotus 2-Eleven

- Preparador Lotus Cars
- Motor 4 cil (Toyota), 1800 cm³ turbo, 270 cv
- Peso 750 kg
- Preço € 80 100 + IVA

Lotus Evora Cup

- Preparador Lotus Cars
- Motor V6 (Cosworth), 4000 cm³, 360 cv
- Peso 1190 kg
- Preço € 139 000 + IVA

Maserati Granturismo MC

- Preparador Maserati Corse
- Motor V8, 4700 cm³, 450 cv
- Peso 1400 kg
- Preço € 135 000 + IVA

Nissan 370Z

- Preparador RJN Motorsport
- Motor V6, 3800 cm³, 385 cv
- Peso 1300 kg
- Preço € 120 000 + IVA

Peugeot Spider THP

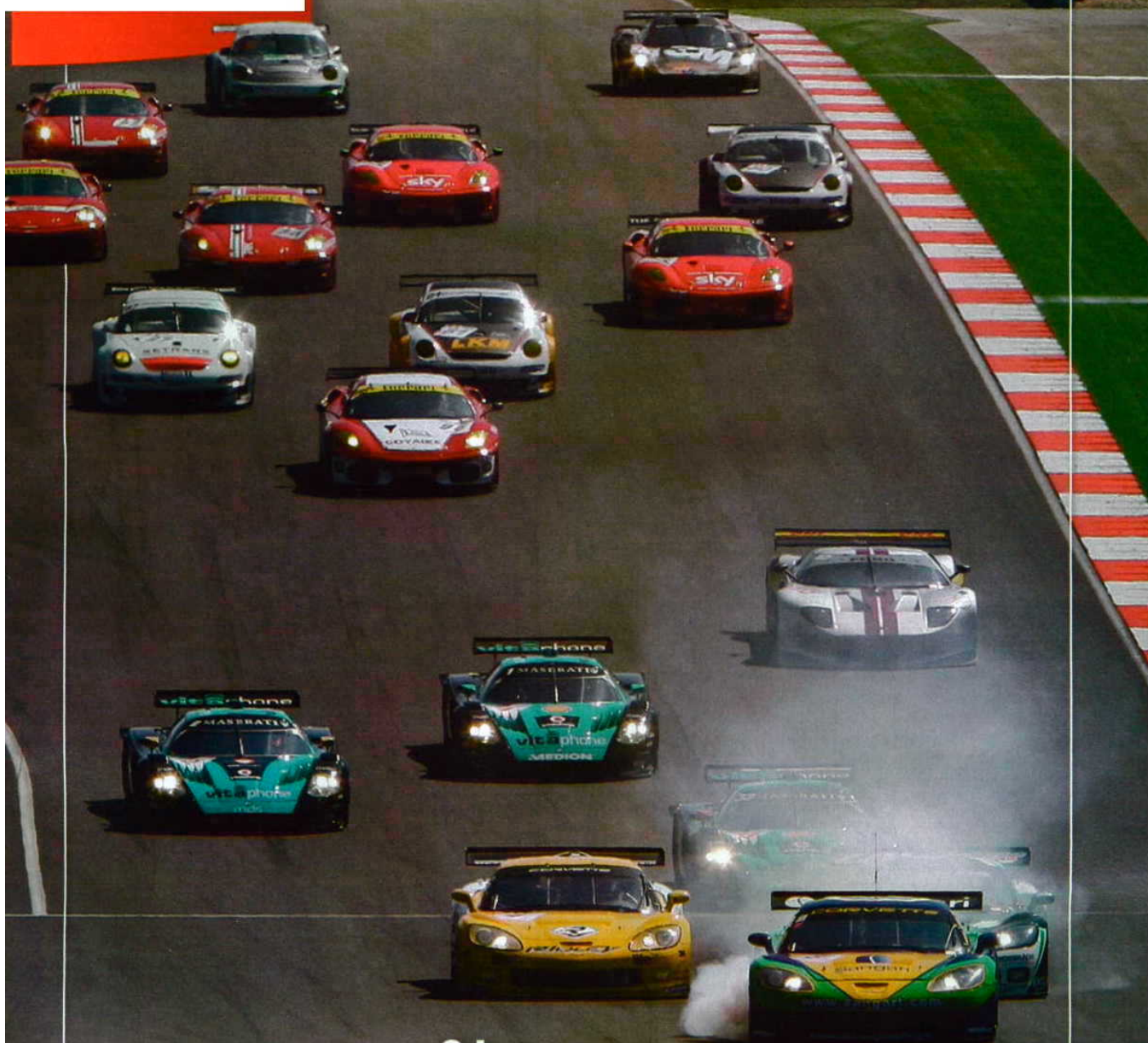
- Preparador Peugeot Sport
- Motor 4 cil, 1600 cm³ turbo, 220 cv
- Peso 790 kg
- Preço € 31 100 + IVA

Porsche 997 GT3 (2006)

- Preparador GT3.NL
- Motor Boxer-6, 3600 cm³, 415 cv
- Peso 1410 kg
- Preço € 110 000 + IVA



SEGUNDO CAMPEONATO DO MUNDO DA FIA A VISITAR ALGARVE • MONSTROS DA VELOCIDADE COM MAIS DE 600 CV • MIGUEL RAMOS E ÁLVARO PARENTE REPRESENTAM CORES PORTUGUESAS



PORTIMÃO SUPERCAR

Campeonato do Mundo de GT1 chega ao Autódromo Internacional do Algarve



ANTEVISÃO MUNDIAL DE GT1 E SUPERLEAGUE NO ALGARVE

