



Año 2 N° 15
Mayo de 2004
Costado BCC



CONTACTO CORDOBA

EL IMPREVISIBLE TC EN BUENOS AIRES

TODA LA INFO DE RIO IV



Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

STAFF

EDITOR

Fundación del Automovilismo
Deportivo de la República Argentina

DIRECTOR

Alberto Falcón

REDACCION

Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF

FOTOGRAFIA

Angel H. Ciale
(www.angelh.com.ar)

Marcelo Ranea
(www.aif.com.ar)

Jorge Marchesín
(www.tc-digital.com.ar)

ARTE

Daniel Bericua

DIAGRAMACION

Diagrama Publicitario

TIRADA DE ESTA EDICION

15.000 ejemplares

OBSEQUIO



EDITORIAL

Bogotá 162 (1405) Buenos Aires

IMPRESION

Impresos Macri

Auditado por



El valor de la verdad.

SUMARIO

Turismo Carretera Magazine



4/ EN FOCO - PUESTA EN ESCENA

Una impresionante salida a pista de Omar Tanoni. A través del humo rojo el "chivo" amarillo de Bombal.



6/ EN FOCO - DESDE EL CIELO

Las acrobacias del Malatini Air Show que deslumbra en cada carrera de TC.



8/ PANORAMA - CONTACTO CORDOBA

El triunfo del imprevisto Marcelo Bugliotti en un no menos imprevisible TC. Un nuevo orden a partir de la carrera porteña.



12/ ALEJANDRO OCCHIONERO

CUESTION DE IMAGEN

Idolo de los fanáticos del óvalo a pesar de no haber ganado nunca en el TC, un tema que le quita el sueño al necochense.



16/ COLECCION TC MAGAZINE

Alejandro Occhionero - Ford

18/ TC VIP

Un paseo por los boxes del autódromo Oscar A. Gálvez, las instalaciones VIP de las principales empresas nacionales.



20/ EMPRESAS & NEGOCIOS

Las novedades que traen las empresas: Derby, Easy, Schneider, Scania...

22/ TECNICA - GEOMETRIAS DE SUSPENSION

Una nueva y magistral entrega de uno de los más prolíficos y exitosos constructores argentinos: Alberto Canapino.



26/ DNI - TC Pista - EN CAPILLA

Una sanción pesa sobre Guillermo Castellano, el más reciente ganador del TCP, que igual lucha por su lugar en la categoría.

28/ LA CARRERA

Toda la info de la llegada del Turismo Carretera y el TC Pista en Río Cuarto. Pilotos, marcas, campeonatos y crono para seguirlo al detalle.



F^{EN}OCO

PUESTA EN ESCENA

Saliendo de la densa humareda roja: el Chevrolet de Omar Tanoni. Uno de los más nuevos pilotos del TC que, a pesar de haber logrado muy buenos parciales -podio incluido-, no logra ser constante en los puestos de privilegio. Tanto el piloto como el perseverante equipo de Bombal (Santa Fe) buscan ser protagonistas de la máxima.





F^{EN}OCO

DESDE EL CIELO

En cada carrera del Turismo Carretera, Jorge Malatini (uno de los mejores acróbatas aéreos de nuestro país) suele deleitar y asombrar a todos los concurrentes con sus increíbles piruetas. Esta vez, llegamos un poquito más alto y lo sorprendimos en plena tarea sobre el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" de Buenos Aires.



CONTACTO CORDOBA

MARCELO BUGLIOTTI SE CONVIRTIÓ EN LA MÁS GRANDE DE LAS NUMEROSAS SORPRESAS QUE ENTREGÓ LA PRIMERA VISITA DEL TC AL GÁLVEZ CAPITALINO. EN UNA CARRERA QUE SIEMPRE ES ESPECIAL Y ANTE UN MARCO MULTITUDINARIO, EL HISTRIÓNICO PILOTO CORDOBÉS SE TOMÓ MUY EN SERIO SU PAPEL PROTAGÓNICO E HIZO DELIRAR A LA PARCIALIDAD CHIVA EN UNA JORNADA CON CIERTO GUSTO A REVANCHA.

En términos netamente burreros, la candidatura de Marcelo Bugliotti para la carrera de Buenos Aires bien podría situarse en el placé, nadie apostaba seriamente a ganador por el cordobés, cuyas chances parecían diluirse frente al tenor de los nombres que buscaban anotar su nombre en la especial cita capitalina.

Pero también se sabe que las circunstancias adversas suelen tener su fuerte protagonismo en el TC. No siempre esenciales, pero sí determinantes cuando se las fuerza, de otro modo no hay lectura posible para tanta displicencia con que varios de los principales candidatos encararon la quinta contienda de un campeonato que no admite respiros.

Inolvidable

Ganar en Buenos Aires suele tener un condimento mayor que cualquier otro escenario, reconocen muchos pilotos. La catedral del automovilismo nacional da cierta chapa, para qué negarlo. Frente a esa realidad, Marcelo

Bugliotti decidió que bien podría ser su tiempo de festejar una vez más en el TC, con una tarea silenciosa pero terriblemente efectiva.

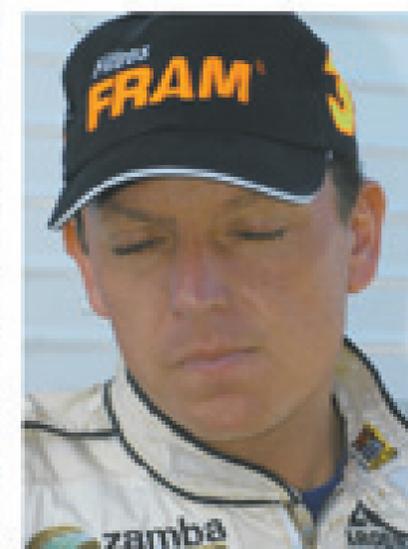
El Chevy que alistó su propio equipo con el aporte de los buenos HP provistos por el JC fue suficiente elemento para que el ex stripper levantara las acciones de una marca que venía en franca minoría a la hora de la cosecha, pero a la que las expectativas previas le daban cierto alivio.

"No teníamos el auto más rápido pero hay que destacar que durante todo el fin de semana tuvo buen ritmo. El equilibrio del chasis fue fundamental y nos alcanzó para mantenernos en punta. ¿Ganar? Y bueno, cuando vi al Pato (Di Palma) detrás pensé que quizás no lo iba a poder aguantar, pero después miré por el espejo y no lo vi más..." aseguró el nuevo ganador mezclando sonrisas y emoción tras recordar la ofrenda de la hinchada al paso por la clásica 15, que ya lo adoptó como el vengador de sus angustias pasadas. *"Esto nos obliga a redoblar el trabajo, no es cuestión de ganar en una y después andar por el fondo"*, reconoció. Es que en la figura de ese

espigado cordobés de Jesús María, la parcialidad -y la marca- logró recuperar la alegría en el marco de una confrontación caliente que ahora se pone 3 a 2.

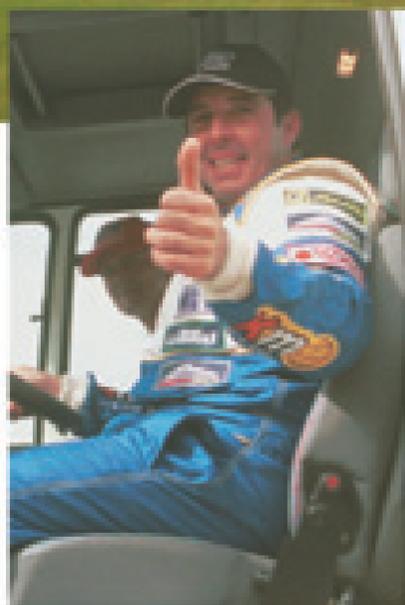
Increíble

La rara sucesión de hechos que aquejaron a los principales candidatos a ganar en Buenos Aires resultó cuando menos sorpresiva, y también operó como un salvoconducto para la in-



*Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.*

Firestone



verecibilidad de Bugliotti. Para empezar, la nefasta maldición de la pole agregó un capítulo más a su historial dejándole la alegría parcial a Ariel Pachó, que supo lucirse en el 12. Sin embargo, el Torino del sureño fue, apenas iniciada la final, el involuntario verdugo de Rafael Verma, un especialista con sobrados motivos para reverdecer laureles en el 12. La magra largada del Tabo fue suficiente para borrarle de un plumazo -mejor dicho de un gomazo- las aspiraciones hacia una victoria que lo hubiese lanzado

decididamente a la cúspide del torneo. En el juego seductor de la victoria se mezclaron las sensaciones. Tomar riesgos es una de las pautas indispensables cuando de ganar se trata, pero a veces no te sale bien, como explicó Emanuel Moriatis tras su aparatoso despiste en el Salotto. El de Lanús creyó oportuno salir al ataque confiado en la velocidad de punta de su Ford, pero estaba visto que la pista no admitía salirse del libreto de la prudencia. El mismo sinsabor experimentó Patricio Di Palma, incansable en su afán de repetir el suceso del año pasado, entonado con el formidable ritmo de su Torino, a priori el más rápido en los tramos finales. La salida de la chicana lo llamó a una realidad, no había forma de tomar contacto con el cordobés. Dedices que le dicen, de esos que no desdefenaron desde temprano otros candidatos de fuste.

Inadmisible

El mágico retorno de Marcos Di Palma a los primeros lugares no pasó de-

sapercibido. "Quiero ganar en Buenos Aires", había anticipado y mostró tener con qué. Pero antes debía escribir otro capítulo del remanido enfrentamiento que sostiene desde hace tiempo con Omar Martínez, y obvio que no resultó carente de matices. "Me arruinó la carrera", masculló el Guri destilando quizás más bronca consigo mismo que con su mediático enemigo. Resultó cuando menos inadmisible el riesgo tomado por el entrerriano en una zona caliente y más con un rival de las características de Marcos, sobre todo cuando había mucho para perder. Dos autos pueden entrar en esa curva cuando se corre como se debe, se defendió el Guri y así sumó una nueva frustración -y ya van unas cuantas- que conspira directamente sobre su sueño de alcanzar la cumbre del torneo.

"Con todos los errores que cometo lo más probable es que pierda el campeonato otra vez", afirmó un lapidario Marcos.

Imposible

Dueto de todas las miradas -amigas y no tanto-, Ortelli respira aún más aliviado en la punta tras la positiva excursión capitalina. "Recuperamos un poco el auto y fue muy bueno volver adelante, pero no creo que en Río Cuarto podamos usar las mismas soluciones, habrá que seguir trabajando", apuntó el de Salto con su habitual prudencia. Una virtud, la prudencia, que resultó efectiva para que Besone ahora le respire desde la posición de escolta. El campeón, al igual que el Pato Silva, entendieron el men-

saje de la pista y lo capitalizaron. El tiempo de ganar también apremia en relación a sus chances pero no desesperan. El abanico está muy abierto y más después de lo que dejó el circuito porteño, casi un paraíso en relación a la paridad que se busca. Por eso resulta cuando menos imposible abrir juicios sobre lo que pueda deparar Río Cuarto. La estadística dice que sobre cinco presentaciones hay tantos ganadores diferentes. Ojalá que la tendencia no se revierta.

Daniel Lannes

Dos jóvenes valores para resaltar en el fin de semana porteño, con suerte dispar, Juan Manuel Iglesias (hijo del Pichó) y Nicolás Iglesias (hijo de Caño, el hombre de Pergamino y del equipo oficial Ford de los años 70). En la foto menor, un confiado Juan Manuel Silva, que se subió al podio cuando pocos lo tenían en la lista, al igual que el cordobés Marcelo Bugliotti que en la apertura, festeja con cerveza bien tirada, gesto adusto de Guillermo Ortelli para comenzar un fin de semana que empezó complicado y cerró con un podio y una mayor ventaja en la lucha del campeonato.

CUESTION DE IMAGEN

LA HINCHADA DE FORD LO ADOPTÓ COMO UNO DE SUS ÍDOLOS A PESAR DE QUE TODAVÍA NO PUDO GANAR EN TC. MIENTRAS COMPARTE SU EQUIPO CON EL RECIÉN LLEGADO LALO RAMOS, EL PILOTO DE NECOCHEA SUEÑA CON OCUPAR PRONTO EL PRIMER ESCALÓN DEL PODIO, TRAS RECUPERAR ALGO DE IMAGEN EN LA PASADA CARRERA DE BUENOS AIRES. DICE QUE SE SIENTE EN DEUDA CON LA GENTE DEL ÓVALO Y CON ÉL MISMO. "TENGO 17 PODIOS Y NINGUNA VICTORIA Y ESO NO ES NORMAL".



¿La llegada de Lalo Ramos a tu equipo no debilita tus chances de ganar tu primera carrera?

Sin duda. Lo que ocurre es que la estructura del Rush Racing no se podía mantener con un auto solo. Se intentó con Videle y no prosperó. El gasto que se hace es muy grande y el hecho de alquilar otro auto me ayuda bastante. También tengo en cuenta que Lalo es un piloto de primer nivel, que fue campeón del TC y a mí me motiva bastante poder medirme con él. Aparte es un histórico referente de Ford y eso le cae muy bien al equipo porque soy uno de los pilotos más queridos por la hinchada del óvalo.

Trato de darles lo mejor, y si no puedo con resultados lo hago pintando su imagen en el baúl o regalando posters y calcos.

¿Por qué creés que se demora tu victoria después de tantos podios?

Son diferentes circunstancias que te retrasan o te hacen abandonar. Tengo 17 podios en el TC y ninguna victoria y eso no es normal. Todavía no pude ganar y eso me quita el sueño. Quiero ganar una carrera y después que sea lo que Dios quiera. Algunos me preguntan: para cuándo el campeonato, y yo todavía no pude ganar. Me siento en deuda con la gente de Ford y quiero regalarles una victoria. Les creé muchas expectativas y no pude regalarles lo que ellos quieren. También estoy en deuda conmigo porque no puedo cumplir mi objetivo.

¿No tenés miedo de terminar preso del marketing?

Lo que pasa es que los hinchas de Ford se identificaron enseguida conmigo, con mi estilo de manejo, con mis referencias permanentes hacia ellos. El marketing te sirve siempre que lo apoyes con resultados. Si no, terminás preso del marketing seguro y la parte deportiva pasa a un segun-

do plano. Hay que lograr un equilibrio entre las dos cosas.

¿Tantos cambios de chasis no te perjudicaron?

Y... probamos demasiado. Nos fuimos de Arila peleando un campeonato y ahora espero ansioso un auto nuevo que me está haciendo Canapino. No creo que no haya alternativas entre Arila y Canapino como dice la mayoría. Está Crespi, de quien tengo los mejores recuerdos y estoy analizando volver a trabajar con él. Son los pilotos los que siempre eligen a los mismos y no miran para otros lados y por eso el TC de hoy está tan polarizado.

¿Por qué perdieron el auto a la hora de clasificar?

Hoy por hoy veo un poco lejos el éxito deportivo. Se pueden dar después todas a favor en carrera y arribar casi llegando al podio como en Buenos Aires, pero la realidad es otra. Estamos trabajando duro para volver a ser competitivos y con esfuerzo lo vamos a conseguir a corto plazo. No hace mucho tiempo, estar entre los diez era algo normal para nosotros y hoy nos cuesta demasiado. Y como está la categoría, hoy es imposible llegar a ganar si largás desde atrás.



JELUZ

jeluz@cano.com.ar



El de Necochea tiene una activa participación con el público, y un especial cuidado por su imagen y la de su equipo. El espectacular Renault Magnum que traslada a su team se completa con un cómodo y amplio motorhome personal. El helicóptero? ya vendrá, ya vendrá...

¿Estás en contacto permanente con los autos?

Sí, por supuesto. Hasta diría que casi full time. Paso diez horas por día en el taller de Necochea supervisando los trabajos en los dos autos. Soy el que tomo las decisiones finales en lo que se refiere a la parte técnica.

¿Qué opinás de los reclamos de los pilotos de Chevrolet con respecto al reglamento 2004?

Hablan por hablar. Bomba en Bakancé cuando Ortelli dijo que no seguiría co-

rriendo en estas condiciones, pero se olvidó que ganó en Mar de Ajó, ahora llegó tercero en Buenos Aires y sigue firme como líder en el campeonato. El problema es que son pocos los pilotos de punta que representan a Chevrolet. Mejor dicho son dos: Ortelli, Ledesma y nada más. Marcos Di Palma es el ídolo principal de esa hinchada pero en los últimos años no logró resultados importantes. Hablan de ventajas en el alerón, el límite en el lastre pero la realidad es que somos muchos más los de Ford y ahí hacemos la diferencia. Es lógica pura, a mayor cantidad de autos de punta más posibilidades habrá para pelear un campeonato.

En el hipotético caso que un Ford logre después de una sequía un campeonato. ¿A quién ves festejando?

Si tengo que elegir por simpatía me

quedo con el Tabo Verna. Fuimos compañeros en el equipo de Hugo Cuervo y guardo los mejores recuerdos de él. Aprendí mucho de su experiencia y es un fiel representante de la marca. También estarán en la pelea el Guri Martínez, Diego Avenán, Silva, Acuña, Walter Hernández y quizá el sorprendente Emanuel Morán. Espero que también Lalo Ramos se prenda. Cuenta con los mismos elementos que los míos y toda la atención del equipo. Lo importante es que la hinchada de Ford, tan fiel como ninguna, festeje a fin de año un campeonato. Me veo mezclado entre ellos con banderas y cantando hasta quedar ahogado.

Daniel Lunnes/Ariel Bardi

TENEMOS UN NUEVO CIRCUITO DESCUBRILO.
WWW.ACTC.ORG.AR

- Información actualizada
- Estado de los campeonatos
- Autos, pilotos y promotoras
- Las mejores fotos

ACTC



VASSALLI

1550



**La familia se agranda.
Y sigue haciendo historia.**

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.



TANQUE DE GRANOS
 con capacidad de 1.100 litros / 4.000 kg, con sifón transversal horizontal en todo el fondo de la toba con válvulas de regulación de descarga.



PLATAFORMA FLEXIFULL
 de 28 pies, con basculante que permite inclinar la plataforma hasta 150 milímetros en los extremos, mediante sensores electrónicos.



CABINA
 Montada sobre tacos de goma, separada de la toba, con aislamiento acústico y parabrisas curvo tonalizado.



CONFORT
 Columna de dirección variable, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y radio preinstalada.



COMANDOS
 Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, el escape de la mano del operador.



VASSALLI FABRIL S.A.
 Una familia de grandes máquinas.
Y de grandes logros.

Ruta Nacional 30 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
 9 de Julio 1603 - C.C. 2046 - Telefax: (03465) 421700/018/003
 (2630) Fímat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar



**COSECHADORAS
VASSALLI**



COLECCION



ALEJANDRO OCCHIONERO
FORD

FOTO: Angel H.



<
 Marcos Di Palma se hizo un tiempito para visitar el VIP de Firestone (que con una vista privilegiada domina la calle de boxes); bromeó con Carlos Rigueira (Grente de Bridgestone/Firestone), charló seriamente con Gabriel Furlán y dialogó risueñamente con Ted Cannis (Presidente de Ford Motor Argentina) Ariel Depascuali (Presidente de Bridgestone/Firestone) y Daniel Benvenuti (Vice y Director de la casa de neumáticos)



TTC VIP

>
 Alberto Canapino, junto a su señora esposa, buscó un rato de sosiego en el VIP de la ACTC. Acceso a la carpa VIP, un ya clásico punto de encuentro para los hombres del transporte. La Bodega Don Doménico de San Juan realizó una amable degustación de vinos en el VIP de la ACTC. Recomendamos el cabernet, pero por las dudas... pruebe todos. La mediática Florencia de la V consintió todas las miradas en el box de Don Roque, posando junto al auto o junto a Mariana Vasalli y el inefable Tony Bosco.



SCANIA y JOHN DEERE

John Deere, el mayor fabricante de tractores y cosechadoras del mundo, ha firmado recientemente, un contrato con Scania, en Brasil, para proveer motores para sus cosechadoras. La primera fase del acuerdo es por 200 motores, de los cuales, 177 serán utilizados directamente en la cosecha de este año de caña de azúcar.

"Necesitábamos actuar rápidamente", dice Paulo Renato Herrmann, Director de Marketing de John Deere en Brasil. "Los motores fueron instalados durante el mes de Marzo de este año, cuando comenzó la cosecha de caña de azúcar".

"Las cosechadoras trabajan bajo condiciones extremadamente exigentes, sin parar. Nuestros motores satisfacen las severas demandas de seguridad y bajos costos operativos", señaló Hamilton Sanguliano, Director de Motores Industriales.

Los otros 23 motores Scania serán instalados más adelante, en la nueva cosechadora Cameco. Todos los motores son diesel, marca Scania, de 12 litros, producidos en la planta de San Pablo, Brasil.

SCHNEIDER:
CERVEZA OFICIAL DEL TC

Lo que importa es lo de adentro, dice el slogan de Schneider y por eso, la cervecería santafesina está junto al TC. Schneider será la cerveza exclusiva del Campeonato Argentino de Turismo Carretera durante la temporada 2004 - 2006. Debutó como tal el primer fin de semana de mayo, en el Autódromo Oscar Alfredo Gálvez de la Ciudad de Buenos Aires.

"El Turismo Carretera se identifica ampliamente con los valores de Schneider", comenta Fabio Fratlicelli, Gerente de Marcas Regionales de CCU Argentina. "Valores como la autenticidad, el esfuerzo -tanto de los pilotos como de los equipos- y el seguimiento de los fans de todo el país son las razones que nos motivaron a



acompañar esta fiesta popular" agrega.

Con el desafío de conquistar el mercado propio de las cervezas líderes, Schneider, la marca regional de origen santafesino, desembarcó en Capital y GBA en septiembre de 2001 con una estrategia de comunicación radicalmente diferente. En menos de dos años logró posicionarse dentro de las tres cervezas más vendidas en todo el país.

DERBY RENUEVA SU IMAGEN

El pasado lunes 17 de mayo, Derby lanzó al mercado su Nuevo Pack y cambió el filtro en sus versiones Full Flavour. El redesign del pack abarca toda la familia de productos Derby, mientras que el cambio del filtro se realizará sólo en las versiones Full Flavour. El lanzamiento de la nueva línea de productos incluyó una im-



portante campaña de comunicación durante los meses de mayo y junio, que tendrá carteles en la vía pública, avisos en los diarios y revistas de mayor circulación del país, y material en los puntos de venta. Ambas novedades continúan con el proceso de revitalización de la marca que comenzó a mediados del año 2002 con el ingreso al Turismo Carretera, como sponsor principal de Marcos Di Palma. "La presencia de Derby en el automovilismo le aportó mayor dinamismo y actualidad a la marca, atributos que a partir de ahora también serán transmitidos desde el propio pack", señaló Leonardo Llaen, Brand Executive de Derby.

A través de este cambio, la marca busca fortalecer su oferta auténticamente argentina, y afianzar su posición de líder en su segmento.



EASY-ROBUST: JUNTO AL TC

Con grandes novedades retomó la firma EASY el auspicio institucional del Campeonato Argentino de Turismo Carretera 2004. EASY, para sus herramientas eléctricas Robust, se incorporó como sponsor oficial a partir del 2003 y en la presente temporada realiza su tarea promocional

desde un espectacular camión semi-remolque (foto), en el cual se exhibe la amplia gama de productos que ofrece la marca Robust. Al mismo tiempo, y a través de personal altamente calificado, se brinda asesoramiento al usuario para el buen uso hogareño o profesional de las herramientas Robust.

La marca que acompaña al Gurí es la marca que acompaña a su campo.



Herencia de Confianza



GEOMETRIAS DE SUSPENSION

SUSPENSION DELANTERA

En oportunidades anteriores hemos analizado la importancia de aprovechar al máximo las capacidades de grip de los neumáticos, ya que dejando de lado alguna eventual bajada o la presencia de viento a favor, serán la única fuente positiva de aceleración que recibirá un automóvil de competición. También conformó gran parte de nuestro estudio durante Conceptos de Diseño (Nota Técnica N°2, TC Magazine NY 13) la distribución de pesos, que en conjunto con la aerodinámica del vehículo, son las responsables de afirmar dichos neumáticos contra la pista. Ahora bien, tenemos que tener en cuenta que aparte de la carga vertical y características propias del neumático y la pista, el grip de un neumático depende notoriamente de la posición que adopte respecto de la pista, es decir sus ángulos respecto de la vertical y sentido de avance del automóvil.

Tendré que empezar definiendo qué entendemos por geometría de suspensión. Dicho término hace referencia al arreglo, dimensión y distribución espacial de los brazos y demás componentes que actúan para mantener la rueda unida al chasis. Pero debo aclarar que su estudio se realiza desde un punto de vista geométrico, evaluando las distintas posiciones que serán adoptadas durante los recorridos y previendo las interferencias que puedan surgir. Ya discriminado el objeto de estudio, tenemos que mantener presente que han sido dejados de lado dos puntos importantes en la constitución de toda suspensión del automóvil. Al respecto debo aclarar que tal subdivisión no implica que estos temas sean de menor relevancia, sino que generalmente serán evaluados en forma posterior. Dichos temas son:

• **Respuesta elástica:** siendo definida por los espirales, buxías anti-

rollido, amortiguadores y cualquier componente que sea introducido para establecer las características elásticas del vehículo.

• **Resistencia de materiales:** involucra el diseño de las dimensiones de las piezas y selección de materiales que garanticen la resistencia a esfuerzos (tracción/compresión, flexión y torsión) con la mínima deformación posible. Teniendo en cuenta que cualquier deformación no sólo puede causar fatiga en los materiales, sino que aleja la realidad de lo previsto durante el análisis geométrico, donde consideramos a las partes como indeformables.

En forma previa a profundizar en lo que a movimientos respecta, debemos sacarnos de la cabeza la idea de que la rueda, a lo largo del recorrido de suspensión, mantiene invariante su posición respecto de la pista. Para visualizar esta característica resulta

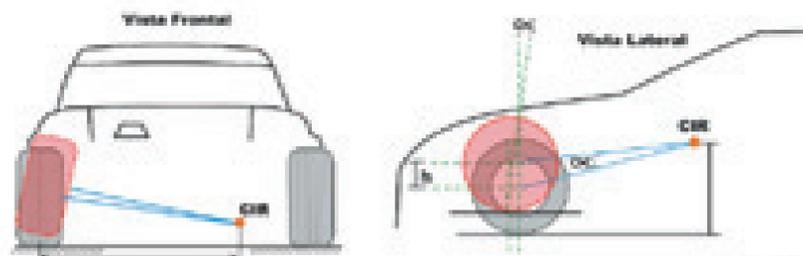


Figura 1

útil pensar que las ruedas se encuentran fijadas lateralmente y por lo tanto tendrán centros de giro, como podemos observar en las figuras a continuación.

Cuando pensamos en centros de giro, fácilmente podemos ver que a lo largo del recorrido vertical de la rueda, existirán:

- Cambios de comba (verticalidad del neumático).
- Cambios de trocha (modificación de la distancia entre la rueda y la línea central del automóvil).
- Cambios de avance (ángulo del eje de dirección visto en forma lateral).

De más está decir que los esquemas aquí utilizados para la comprensión del problema son cualitativos, y que su determinación para un automóvil en particular dependerá del tipo de geometría utilizada. También debo aclarar que, si bien a los fines de la visualización un centro de giro fijo permite simplificar el caso, en términos generales dichos puntos de giro, o bien Centros Instantáneos de Rotación (CIR) como suelen denominarse técnicamente, varían su posición en función del recorrido de la rueda, y por lo tanto su análisis resulta más complejo (ver Figura 1).

Como podemos haber notado, la magnitud del problema de diseño de una geometría de suspensión delantera es tema para discutir largo y tendido, y se requiere más allá de tiempo,

programas de simulación por computadora sofisticados o avanzados conocimientos en matemática para estudiarlo con la minuciosidad que amerita. Sin embargo, durante la presente Nota Técnica podremos establecer las bases que nos permitirán saber si una geometría de suspensión delantera, como las utilizadas hoy por hoy en el Turismo Carretera, tiene parámetros lógicos en su funcionamiento.

Descripción

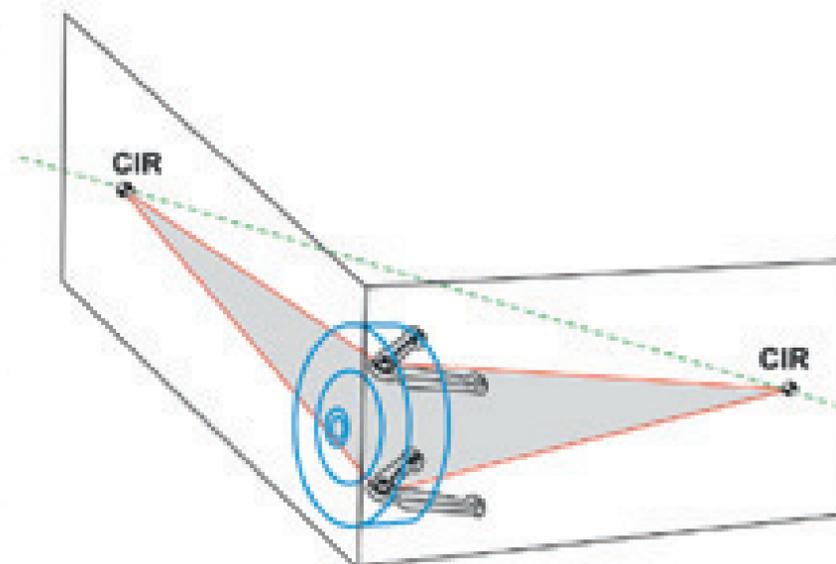
La geometría bajo estudio es la de paralelogramo deformable, con dos parrillas (inferior y superior) en forma de A que, pivotando sobre dos fijaciones rotuladas en el chasis, hacen de

mediante una tercer rótula. Cada parrilla restringe los desplazamientos en el sentido de avance del vehículo, mientras que en conjunto dichas parrillas restringen los cambios de comba y definen el avance del eje de dirección. Por su parte, la rotación alrededor de tal eje, estará definida por una tercera unión sobre el portamozas correspondiente al extremo de dirección, cuyo movimiento proviene del volante de dirección. (ver Figuras 2 y 3)

Análisis

Como podemos apreciar, la determinación de los CIR de cada rueda surge de la intersección de las prolongaciones de las parrillas respectivas.

Figura 2





Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

SERVICIOS AGROPECUARIOS

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional N° 1 - Acceso B. Mitre
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa

Sucursal Las Flores
Ruta Nac. N° 3, Km 187
(7200) Ciudad de Las Flores

Próximas Aperturas

<p>Suc. San Andrés de Giles Ruta Nac. N° 7 Km 100 (8120) Ciudad de San A. de Giles</p>	<p>Suc. Cachari Ruta Nac. N° 5, Km 242 (7214) Ciudad de Cachari</p>
---	--

Boulevard 468, 3º Piso - (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

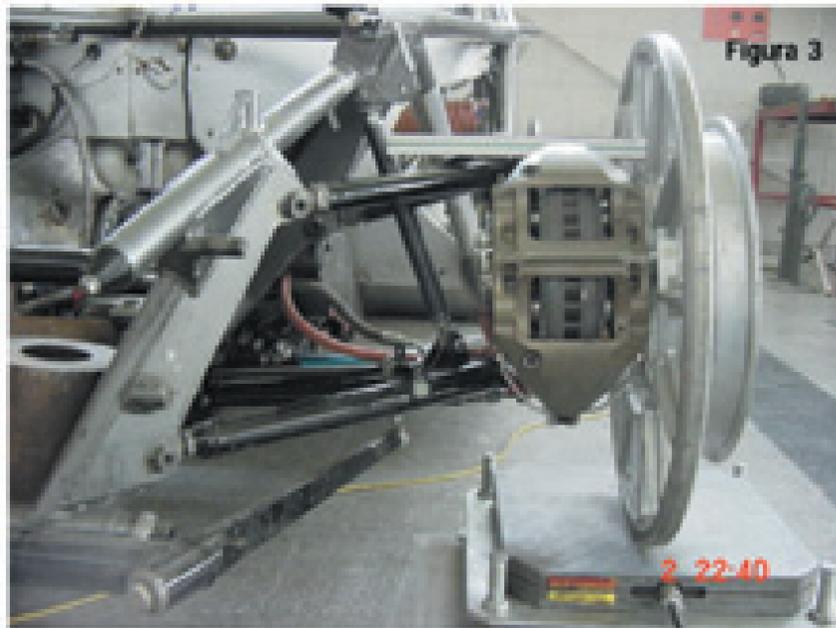


Figura 3

Una vez definidos dichos puntos, el CR queda establecido por la intersección de las rectas que unen, en cada rueda, el centro del parche de contacto con su CIR.

Por su parte, el CG del tren delantero no depende de la geometría en cuestión, sino que representa el punto donde se puede modelar concentrado todo el peso a los fines del cálculo, y por lo tanto, queda establecido en función de la distribución de pesos del vehículo.

Centros Instantáneos de Rotación

Los CIR, tal cual su nombre lo indica, representan el punto alrededor del cual una rueda está describiendo un arco de circunferencia para un determinado momento, y por lo tanto tienen las siguientes características:

- » Cuanto mayor sea su distancia a la rueda, menor serán los cambios de comba y trocha que están ocurriendo en la rueda en ese instante, siendo dicha distancia principalmente afectada por el ángulo entre parrillas.

- » Sus variaciones en posición alteran las características de la geometría, y por ende deben ser controladas e inducidas en el sentido conveniente. Dichas variaciones se encuentran muy relacionadas con la longitud de las parrillas utilizadas, pudiendo enunciar como regla general, que a iguales inclinaciones, parrillas más largas ocasionarán menores variaciones del CIR.

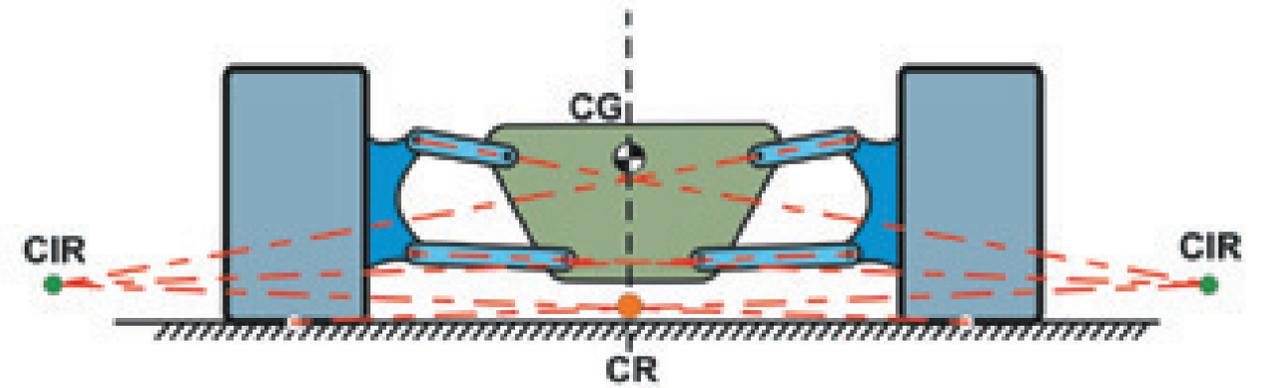
- » Sus posiciones determinan el centro de rolido del tren.

Centro de Rolido

El CR de un tren, es la principal medida en cuanto a su geometría de suspensión. A nivel conceptual lo podemos entender como el centro de giro instantáneo alrededor del cual el automóvil se está inclinando hacia fuera durante una curva (está rolando). Desde el punto de vista del cálculo representa también el punto imaginario donde podemos representar que se transmiten al chasis las fuerzas originadas por los neumáticos. Por lo tanto el centro de rolido interviene de la siguiente forma en las características del vehículo:

- » Su altura, en relación a la correspondiente al centro de gravedad, establece la proporción de transferencia lateral de peso que se transmite a través de los brazos de suspensión de la rueda externa a la interna durante el doblado. El resto de la transferencia de peso será transmitida por los medios elásticos de la suspensión (espirales, barras anti-rolido y amortiguadores), pero en forma más paulatina debido a que requieren del rolido (ángulo de inclinación vertical). Por lo tanto cuanto más se transmita a través de los brazos de suspensión, más rápida será la respuesta del automóvil a la dirección, y habrá que encontrar un balance de forma de obtener un vehículo rápido, pero no tanto como para sorprender al piloto.

- » Cuanto más cerca se encuentren



CR: Centro de rolido
CG: Centro de gravedad
CIR: Centro Instantáneo de rotación.

Figura 4

el CR y el CG, menor será el rolido, y por ende el CR permitirá controlar las deformaciones de las geometrías. Es también para destacar que excesos en su altura conducen a un fenómeno conocido como jacking, que estira la suspensión y trae aparejados efectos de deformación de la geometría que degradan notoriamente el grip de los neumáticos. Por lo tanto, en general los CR suelen hallarse bastante por debajo de los correspondientes centros de gravedad.

- » Su variación en distancia respecto del CG ocasiona cambios en las características del vehículo

que no pueden ser previstos por el piloto. Por ende, debe prestarse particular atención para que la variación en posición del CR y CG ocurran en igual sentido y magnitud para inducir la mínima variación en su distancia relativa.

Finalmente, vamos a concluir que la geometría de suspensión tiene una relevancia suprema en el máximo aprovechamiento del grip de los neumáticos durante el doblado. Por lo tanto resulta próspero invertir tiempo en su estudio y ensayos, ya que podemos mejorar otros aspectos del automóvil, pero difícilmente logremos evitar las deformaciones de la suspensión sin reconstruirla.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com



www.canapino.com

Evolución permanente en alta competición

- Cursos
- Servicios
- Compras On-Line
- Concurso "Subite a un TC"

DONDE LAS PIEL, SE EN, PASA, SE CONECTAN EN UNAS GRANES MISTERS

Km

FOOTWEAR

ENTRE EL HONORE Y LA PASIÓN

Los materiales más sofisticados y la última tecnología en la confección de trajes e indumentaria para pilotos de alta competición en todo el mundo.

EMPLEADORES:

FIA

GRUPO TCM

Km | San Jerónimo 1871 | B- San Vicente | C.P. 3500081 | Córdoba
Tel. +54 351 431 9407 / 431 9402 | informacion@canapino.com | www.canapino.com



GUILLERMO CASTELLANO EN CAPILLA

"Ganar es lindo, es una alegría para la gente que me sigue y para los auspiciantes. Pero las carreras son circunstancias y yo le doy más valor a quedarme con el mejor tiempo en clasificación, porque ahí sí que demostré ser el más rápido, el mejor de todos en igualdad de condiciones". La frase lo pinta de cuerpo entero a Guillermo Castellano, no tan joven como sus colegas del TC Pista que andan en la punta, que con sus 37 años ya se siente casi un veterano del automovilismo. Ganó en Buenos Aires (con una sanción en suspenso) como un estudiante que pasa de año con 24 amonestaciones y una a decidir por el consejo directivo. Está en capilla y le molesta.

Castellano dice que toma su victoria en Buenos Aires como algo normal. "Soy muy autocrítico y

cuando tengo la suerte de ganar como lo hice en esta carrera o el año pasado en Paraná no me la creo para nada. Siempre estoy tratando de mejorar. Estaba para llegar cuarto y por distintas circunstancias gané. Y esto no me hace mejor ni peor que antes. Sigo disfrutando más cuando hago el mejor tiempo", dice en una declaración que no coincide con el triunfalismo lógico del automovilismo. Y haciendo memoria encontramos la primera carrera en Mar de Ajó donde Guillermo hizo la pole, ganó su serie y en la final fue recargado por un toque con Maxi Juan. En Comodoro también se mostró adelante pero no pudo redondear un buen fin de semana hasta que llegó La Plata y cambió su humor.

Un incidente en los boxes del Roberto Mouras lo dejó al borde

de una suspensión. Su equipo apeló y pudo correr en Balcarce y en el Gilvez. Ahora espera la decisión de la CAF sobre si se le aplica una fecha o no. "Campanera entré a boxes con toda la furia y me chocó porque yo le había tocado en la serie. Reconoci enseguida mi error, le hice hacer un trompo pero en carrera. En boxes no puede hacer eso. Después denuncié que un mecánico mío le había pegado una trompada y eso es todo mentira", disparó Castellano, reconociendo que por la sanción en suspenso no pudo festejar como hubiese querido el triunfo en Buenos Aires. "Que me guste ganar la pole no quiere decir que la gente de Nueve de Julio no haya organizado asados todos los días de la semana posterior a la carrera. Pero no puedo dejar de pensar en la sanción", agregó quien dice sacar fuerzas de sus hijos: Paulina, de cua-

tro años y Guillermito, de apenas 20 meses; siempre custodiado de cerca por su mujer, Paola. Queda en familia también quien se encarga de conseguir las publicidades, su cuñado Gabriel Gizzi, casado con la hermana de Guillermo. El hombre indicado y además, propietario del Chevrolet.

El que le dio una gran mano en un momento que tuvo que dejar de correr porque su familia había tocado fondo fue Jorge Gentile, uno de los dueños de Carburando. "Dejé de correr por falta de guita, al fundir mi viejo con el tema de la reparación de maquinaria agrícola, y me puse a preparar motores de karting. Tuve la suerte de prepararle el tayo a Jorgito, el hijo de Pinocho, y nos hicimos amigos. Siempre se preocupó por mí y le estoy muy agradecido", contó quien comenzó corriendo de chico en karting, después pasó a la Fórmula Renault donde compartió carreras con el Gari Martínez, Walter Hernández y el Bodha Cianfini, entre otros pilotos famosos. Después volvió al karting donde se consagró campeón argentino preparándose el mismo el motor y más tarde llegó la primera experiencia en autos con techo con la Monomarca Gol.

Como todos los pilotos del TC Pista su objetivo es pegar el salto al TC y espera hacerlo el año que viene. La Chevy se la compraron a Alberto Canapino y la atienden en su taller con la gente de siempre. Ahora

están construyendo otro auto que piensan alquilar en el 2005 y poner en pista en la segunda carrera de Nueve de Julio. "Los motores hasta el año pasado me los hacía yo pero este año se los alquiló a Juanjo Tártara, de Zárate, y eso me sacó un gran peso de encima, me deja pensar más en las carreras. Cuento con un grupo de gente que trabaja en el taller y yo le meto mano al chasis siempre".

Dice que a pesar de tener sólo 37 años se ve a lo sumo seis años más de piloto y después cuelga el casco. "Llega un momento que los pibes te sacan mucha diferencia en la clasificación y como dije antes, para mí es lo más importante. Para qué voy a andar renegando de viejo arriba de un auto. Mi pasión es correr pero me veo en un futuro no tan lejano como preparador. Voy para ese lado", sentenció.

Tiene la suerte también de contar con el apoyo incondicional de dos ciudadanos ilustres de Nueve de Julio: Guillermo Maldonado y Daniel Cirigolani. "Tanto Yojo como Daniel son dos tipos fantásticos que se brindan por completo. A mí la gente ya me está reconociendo por la ciudad pero no estoy a la altura de ellos". Dice ser un piloto de manejo agresivo pero sin mala leche y ahora sueña con pelear el título aunque reconoce que "no será fácil porque hoy el TC Pista está más profesional. Arranqué en esto sin plata y tengo experiencia en



pelearla desde abajo", amenaza quien dice no tener amigos en el automovilismo. "Tengo conocidos con los que charlo en los boxes pero de ahí a la amistad hay un largo trecho. Prefiero tenerlos lejos del ambiente", concluyó.

Ganó con una apelación y espera la decisión de la CAF. Mientras tanto sigue pensando en el TC para el año que viene sin descuidar su pelea por el 1 en el TC Pista.

Ariel Bandi



Donde está el productor, está Campotodo.

www.campotodo.com

General Villegas
Lincoln
Coronel Pringles
Pergamino
General Pico
Santa Rosa
Trenque Lauquen
Guaminí
Carhué
Coronel Suárez
Tandil
Capital Federal

AGRO | AUTOMOVILISMO

Firestone es pasión.

Firestone

Firestone es seguridad.

Firestone

CIRCUITO

RIO IV CORDOBA

Circuito (Extensión): 4.070 metros

RIO CUARTO ULTIMOS GANADORES

17-04-04	Hernández	Ford
07-08-04	Hernández	Ford
23-04-05	Travenço	Chevrolet
22-10-05	Martínez	Ford
19-05-06	Martínez	Ford
25-05-07	Miservino	Chevrolet
24-05-08	Travenço	Ford
18-05-09	Verna	Ford
02-07-00	Ortelli	Chevrolet
12-05-01	Acuña	Ford
23-09-01	Etchegaray	Ford
21-07-02	M. Di Palma	Chevrolet
14/09/03 *	Martínez	Ford

*Récord a batir: Fontana (2) 1m30s412



IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turístico Carretera, por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina -de la jurisdicción que corresponda- y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos, necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERO ES PASIÓN Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS. NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina, para llamar la atención del personal de seguridad.

RANKING TC PISTA

1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	IVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAFERSO JUAN M.	Torino
14	OCCIONEIRO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TAVONI OMAR	Chevrolet
18	MORIASIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	CIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETRIVICAZA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANELLI JUAN	Chevrolet
36	HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAIUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Torino
39	LOPEZ COCHO	Ford
40	SINELLI RAUL	Ford
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBIANI ARIEL	Ford
44	JOSEPH RICKY	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford

3	JUAN MAXIMILIANO	F	24	IMPOMBATO RICARDO	C	45	LOPEZ JULIAN	F	65	VALENCIA CRISTIAN	F
5	PICCINI MARTIN	F	25	CASERTA GASTON	F	47	MERY WALTER	F	66	VALDO GERMAN	C
6	POGGI SERGIO	D	26	SAVA CARLOS	C	48	FRANCIS ALBERTO	C	70	RUIZ CARLOS JOSE	F
7	LOGARZO PEDRO	F	27	FAYANAS HUGO	F	49	BORIO ILDO	C	71	PORTA ENRIQUE	F
8	LIPSCHITZ FEDERICO	F	28	AGUIANI HUGO	F	50	VELATA RUBEN	C	72	DOPICO CARLOS	D
9	CASTELLANO GUL	C	29	PERONI ALEJANDRO	D	51	SANCIA HECTOR	F	73	ALBISE CLAUDIO	C
10	CAMPANERA LAUREA	C	30	BONELLI PROSPERO	F	52	MORO RAFAEL	F	76	NOYA ALBERTO	F
11	BIRUSCIO SEBASTIAN	C	31	CONVERSO GASTON	F	53	DURAU JORGE	C	77	RICCI JOSE MARIA	F
12	ACIBAL MARIANO	C	32	D'AMBROSIO ANDRES	F	54	BANDELEN PEDRO	D	78	FERNANDEZ JORGE	F
13	SOTRO WALTER	F	33	GONZALEZ EMILIANO	F	55	FIRPO ANTONIO	F	79	BELLA ANDRES	C
14	MARCILESE ROBERTO	C	34	PACIONI GASTON	F	56	ARIN GUSTAVO	D	84	BERTOZZI JUAN	C
15	DE CARLO DIEGO	C	35	LACCETTE DARIO	F	57	DIAZ GASPAR	C	85	CALAMARI MIGUEL	C
16	DEI BARRIO CARLOS P.	D	37	BERALDI ABEL	F	58	TABORDA CHRISTIAN	C	86	CALCULEFF FRANCISCO	F
17	PICHINI MAURO	F	38	CORDICH IGNACIO	F	59	SOLIS GUSTAVO	F	87	BELMARTINO GERARDO	F
19	HEIM SIMON ADAN	D	39	LIPAROTTI HERNAN	F	60	ALVAREZ GASTON	F	88	PAPARELLA JUAN M.	D
20	TESTA ARIEL	F	40	FEDERICO CARLOS	F	61	TROTTE ESTEBAN	C	89	MARTIN MARTIN	D
21	OLIVELLI MARIO	F	41	ARAGUSTAIN MARTIN	F	62	ZUCHELLA GABRIEL	F	91	LA CORTIGLIA OMAR	F
22	PICCINI ESTEBAN	F	43	ESPOSITO NESTOR	F	63	GONZALEZ SANTI. (D)	D	95	OTHANART MARIANO	F
23	MORELLI ALDO	F	44	COTIGNOLA MARCELO	F	64	RUIZ RICARDO	F	99	BORIO DIEGO	C
									101	CASTELLANO JONATHAN	D

52	REDOLFI HUGO	Ford
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	Ford
55	RAFU PABLO	Ford
56	OTHANART MARIANO	Ford
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUDI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDUARDO	Ford
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMAN.	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GLAYEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOZA JUAN MANUEL	Ford
70	VIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	Ford
72	BLANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	Ford
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	MOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Dodge
81	GUIDI NELSON	Ford
82	ONATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MARINA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	Ford
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
100	IGLESIAS LEANDRO	Chevrolet
101	UGALDE LIONEL	Ford

Campeonato Argentino
Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 5 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Ortelli	78.50	103.5
2	Bessone	59.00	0
	Verna	59.00	59.00
4	Silva	55.50	34.00
5	Martinez	54.00	30.50
6	Hernández	52.00	48.00
7	Meriatis	49.50	29.00
	Rossi	49.50	48.50
9	Acuña	46.00	24.50
10	Traverso	40.00	61.50
11	Ledesma	39.00	15.00
12	Occhionero	38.00	
13	Bugliotti	32.50	14.50
14	Ciantini	31.00	50.00
15	P. Di Palma	28.50	7.50
16	Fontana	28.50	22.00
17	Cingolani	28.00	
18	Altuna	26.50	6.50
19	Aventin	24.50	
20	Ricciardi	23.00	3.00

Campeonato Argentino
TC Pista 2004

Posiciones disputadas 5 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	80.00	51.00
2	Piccinin	67.00	66.00
3	Lifschitz	55.50	54.00
4	Dinuscio	55.00	50.50
5	Pichini	52.50	35.50
6	Piccini	51.00	26.00
7	Logarzo	49.00	43.50
8	Castellano	49.00	49.50
9	De Carlo	43.50	43.50
10	Campanera	42.00	17.00
11	Lacotte	39.00	
12	Bonelli	38.00	13.00
13	Marcilese	37.00	12.00
14	Poggi	30.50	37.50
15	Dandlen	30.00	11.50
16	Acebal	26.00	3.00
17	Sotro	26.00	8.00
18	Sava	22.50	
19	S. González	17.50	9.00
20	Fancio	16.50	8.00



Autódromo Parque "Ciudad de Río Cuarto" - Córdoba
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004



SABADO 22 de MAYO de 2004

11:15 a 11:45	Entre. Desafío Ford	
12:00 a 12:15	Clasif. TCP Grupo B	2da.
12:20 a 12:35	Clasif. TCP Grupo A	2da.
12:50 a 13:10	Entre. TC 3er. Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 2do. Tercio	2da.
14:15 a 14:35	Clasif. Desaf. Ford	
14:50	Tra. Serie TC Pista	6 v.
15:20	2da. Serie TC Pista	6 v.
15:50 a 16:05	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.
16:10 a 16:25	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
16:30 a 16:45	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.

DOMINGO 23 de MAYO de 2004

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	Tra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria).

Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y F. Carró.
Comisario Técnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.



Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos; es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.



*No sabemos quién va a llegar primero.
Pero sabemos qué combustible va a tener en el tanque.*