

PREMIOS JUAN MANUEL FANGIO EXCLUSIVO: ESCRIBE ALBERTO CANAPINO



Varios años de trayectoria, nos dieron la pauta para saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1 el

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) Gabriel Santos

ARTE

Daniel Bericua – Fernando Veronelli

DIAGRAMACIÓN

ag Argentina

OBSEQUIO



TIRADA DE ESTA EDICION 15.000 ejemplares

EDITORIAL

Bogotá 162 (1405) Buenos Aires

IMPRESION: Impresos Macri

Auditado por

Sumario

Turismo Carretera Magazine

4/ EN FOCO - SALIDA A ESCENA

Diego Aventín sale a pista atravesando la humareda roja, que hace de telón al pisar el asfalto de 9 de Julio.

6/ PANORAMA - ESA LOCA MADUREZ

La vuelta de Marcos Di Palma al triunfo, un cambio de mentalidad que le sienta bien al carismático arrecifeño y un mapa de campeonato que no se alteró en demasía.

10/ NO ME DESVELA GANAR UNA

CARRERA - Ya pasaron once años de su campeonato en el Turismo Carretera y hace poco volvió a la categoría, pero el primer escalón del podio no es una obsesión par a Walter Hernández.

12/ PREMIOS FANGIO - Toda la fiesta del automovilismo argentino, los invitados, los galardonados y toda la emoción de una noche inolvidable.

16/ COLECCIÓN TC MAGAZINE

Norberto Fontana - Dodge

18/ TC PISTA - NINGUNOS PICHIS

La consonancia de sus apellidos puede alentar confusiones, pero en la pista no hay lugar para confundirlos.

22/ TECNICA - CONCEPTOS DE

SUSPENSION - Alberto Canapino nos intruduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

26/ DNI - SUEÑO CON UN PODIO

EN TC – El autor de la frase es Mariano Altuna, un piloto joven con un buen caudal de experiencia, que trae el TC desde el seno de su familia.

28/ LA CARRERA - Toda la info de la llegada del Turismo Carretera y el TC Pista a tierra salteña. Pilotos, marcas, campeonatos y crono para seguirlo al detalle.











FENC O

SALIDA A ESCENA

Parece presto a salir a escena, dispuesto a atravesar la densa humareda roja y acelerar camino a la grilla. Por primera vez con su propio equipo, Diego Aventín se subió al podio de 9 de Julio y luchó palmo a palmo con Marcos Di Palma y Norberto Fontana, brindándole al público un espectáculo para recordar.





Resultó que el TC volvió a la normalidad después de la húmeda excursión de Río Cuarto.

Resultó que Christian Ledesma, el gran candidato, volvió a dilapidar su gran chance de ganar por primera vez en una temporada demasiado esquiva a sus pretensiones.

Resultó que los Chevrolet lograron, por fin, quebrar el favoritismo casi histórico de los Ford en 9 de Julio.

Y lo que mejor resultó es que Marcos Di Palma logró adelantar su propio deseo de ganar en esta temporada, desatando la euforia contenida durante más de dos años.

9 de Julio, además, resultó la lógica revancha para la categoría misma, con una variedad de alternativas tan significativas como la victoria de Marcos.

Significativa porque fue precisamente el arrecifeño el último ganador en el circuito del oeste con Chevrolet, allá por marzo de 2001, para dejar después una larga racha consecutiva de triunfos ovalados.

Para Marcos fue una saludable forma de comprobar que eso de despojarse alguna vez del traje de personaje y volver a calzarse el de piloto importa bas-



tante a la hora de la cosecha, aunque él insista en relativizar el concepto. Te ju ro que soy el mismo de siempre, se de fiende...Y hubo espacio para la emoción quizás, recordando que a veces hace falta tocar fondo para modificar conductas. Me había olvidado lo fácil que es ganar una carrera cuando tenés los elementos a tu disposición, el equi po es nuevo y en siete carreras ya feste jamos, deslizó, dando por sentado que la capacidad de llevar adelante una estructura propia, con toda la responsabilidad que supone, depende de pasos lógicos, alejados del histrionismo propio de Marquitos y más cerca del Marcos reposado y pensante que encaró esta nueva etapa, que no desentona para nada en las esferas de decisión.

Amargura y delirio

"Me gustó pelear con Traverso, creo que esa fue la prueba de fuego para demos - trar que hemos crecido, que somos grandes y que podemos hacer un buen espectáculo, aún manteniendo nues -

tras profundas diferencias personales", soltó cuando aún la victoria final era sólo un proyecto. Cuando un pequeño logro parcial resultaba suficiente para su alicaída autoestima.

La nueva frustración, de Christian Ledesma -el auto, inexplicablemente, se me fue de las manos, justificó- le allanó el último escollo para desatar de una

vez ese nudo gordiano que lo separaba de su vieja amiga, la victoria. En realidad Diego Aventín bien tuvo con que postergarle el sueño, porque los Ford siempre avisaron que ese terreno les era propicio. Allí también estaba Verna, dispuesto a revalidar sus condiciones. Tenía un auto para ganar pero se me complicó la vi sión y no pude ata

car más firmemente, afirmó el Tabo. Fontana y Traverso- cuyo Torino experimentó una milagrosa recuperación tras el palazo de Río Cuarto- también tallaron por la victoria, aunque en riguroso segundo plano. Pero fue fiesta completa porque con todas las marcas representadas en las primeras seis posiciones, la cuestión de las recompensas





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

Firestone

fue bien equitativa. Y siempre es saludable comprobarlo.

Riesgo en la cumbre

Los resultados de la pasada carrera no modificaron demasiado la marcha del campeonato, aunque sirvieron para abrir aún mas el juego de cara a una presentación importante como se supone Salta.

El sólido avance de Walter Hernández ya no pasa desapercibido y le pone pimienta al asunto. El ex campeón 93 avanza firme y decidido, sin la contundencia de carreras anteriores, pero con la convicción de que la victoria estará al caer.

Los problemas de Ortelli ya forman parte del escenario fijo del certamen. Aún con poca luz sobre las reales dificultades que aquejan a la Chevy, los principales responsables se miran de reojo y deslindan responsabilidades. Estructuralmente el auto no tiene pro blemas aunque es cierto que va despa cio, desliza Canapino descartando la construcción de una nueva unidad. Ya le hicimos todos los ensayos de torsión y da perfecto, no encontramos nada que nos indique por qué perdemos tantas décimas. Pedersoli, por su parte, no quiere ni hablar de falta de rendimiento y le apunta a algún periférico del auto. El motor es el mismo de principio de año y los caballitos están bien saluda bles, aporta con ironía el motorista de



San Martín, echando más sombras que luces sobre el panorama del todavía líder del campeonato. *No pensamos en ningún cambio en el equipo, sé que vamos a salir de esta situación*, advierte Guillermo casi como una cuestión de fe.

Se frotan las manos

Esos contratiempos no pasan desapercibidos en las mentes rivales que auguran un panorama cada vez más abierto. Si no pasa nada raro me veo bien prendido en la definición por el título, avisa Norberto Fontana, entusiasmado por un nuevo podio que reafirma sus pretensiones. El arrecifeño ya le respira cerca a Martínez, precisamente el último ganador de la carrera salteña. Nos caerá muy bien volver allí, esperamos poder superar los problemitas que nos tuvieron a maltraer en 9 de Julio, soltó el entrerriano, a quien no le pesa para nada el rol de candidato en La Linda. Con un Ford bien liviano, con la acele ración que tienen, nos acribillan en las trepadas, se escucha por estos días. Y en la danza de los kilos se mueve Bessone, precisamente el verdugo de Martínez en la pasada carrera, aún lamentando la pérdida de puntos valiosos por el recargo. Tito adelantó que esta puede ser la última de su venerable cupé. Este es un auto que nació demasia do pesado, pero con el nuevo podremos paliar esa falencia, lástima que no nos dió el tiempo para presentarlo en Salta, dijo el campeón, excluyéndose de la chance de triunfo.

Pero habrá que ver, nada es absoluto en estos días. Aunque cabe tener en cuenta que el certamen, casi entrando en el promedio de su desarrollo, tiene ciertas exigencias indispensables. La necesidad de ganar no es menor entre algunos de los candidatos que aparecen prendidos, aunque algunos relativicen dicha necesidad. Ya va a llegar, no me desespero porque estamos teniendo un buen desarrollo de campeonato, dice un calmo Pato Silva, abonado casi permanente a la suma fuerte.

En la otra vereda, Ledesma ya lo toma como un desafío personal. Esto es así, hay que aceptarlo. Tenemos el auto para pelear y las ganas concretas. Nos falta concretar y entramos en la pelea directa. Nada está perdido aún, augura el marplatense.

Y por qué no creerle, no hay rachas malas que duren tanto tiempo y las revanchas en el automovilismo están al alcance de la mano. Lo supo Marcos en 9 de Julio y resulta evidente que frente al panorama competitivo del TC, Salta bien puede ser la gran oportunidad para tantas ansiedades que buscan recompensa.

DEATH SOLUTION OF THE STATE OF

Daniel Lannes Fotos: Angel H. y Jorge Marchesín



El fumar es perjudicial para la salud. Ley Nº 23.344

WALTER HERNANDEZ

"NO ME DESVELA GANAR **UNA CARRERA**"

Fue campeón en el '93 con sólo un año y medio de experiencia en el TC y se lo consideraba uno de los tantos jóvenes irreverentes que invadían a la categoría. Pero dio muestras de su carácter y al poco tiempo se alejó, porque no aceptaba correr en ruta, y festejó en el Turismo Competición 2000 al lado de Yoyo Maldonado y Orestito Berta, respectivamente. Pero como dice el tango, siempre se vuelve al primer amor y Walter Hernández supo pegar la vuelta. Tras algunos escarceos en la temporada pasada para estudiar el terreno, armó una estructura propia en Nicanor Otamendi que le permite disfrutar del segundo lugar en el campeonato. Sorprendiendo a propios y extraños, toma este año como tierra de ensayos para por fin en el 2005 tirarse con todo a buscar el título. Dice que su objetivo es sumar en todas y

ser protagonista pero que no se ve campeón ¿Será una estrategia para no sentir la presión y correr con tranquilidad? Habrá que esperar su reacción cuando consiga ganar su primera carrera del año.



llegar a cometer errores lógicos de falta de experiencia. Tenemos sólo siete ca rreras juntos y es poco tiempo, pero es tamos ahí siempre y rescato eso porque es lo importante.

¿Cómo llegaste a ser el mejor Ford

ubicado en el campeonato cuando po-

cos te tenían en cuenta para este año?

Fueron circunstancias de carrera. Ten -

go la suerte de contar con un auto lle -

gador y esa es la estrategia de mi equi -

po para este año. No creo que estemos en condiciones de pelear el título por -

que tengo un equipo nuevo y podemos

Hablaste de errores lógicos, ¿cómo cuáles?

En la alineación, en la puesta a punto para cada carrera y en la estrategia a tomar. Hacer una prueba sin tener en cuenta que el clima va a influir mucho en otras condiciones de pista y esas co sas. Para encarar un proyecto propio

hay que pagar un evidente derecho de piso y estoy preparado para afrontarlo.

¿Cuánto te ayudó a la hora de armar tu equipo la experiencia que ganaste estando tantos años al lado de Berta? Me ayudó mucho mi propia experien cia en el automovilismo y no sólo los años con Berta. Uno hace su carrera y en cada lugar trata de sacar lo mejor para ir ganando conocimientos. Estuve en muchos equipos y en cada uno aprendí algo. Cada uno tiene su ma nual y lo ejecuta. No creo en los pilotos

Teniendo en cuenta que te falta ganar una carrera, ¿te arrepentís de no haber apurado más a Acuña en Bal-

que dicen que aprenden más en un la -

do que en otro.

Para nada. El objetivo este año es su mar y no nos desvela ganar una carre ra. Sí, queremos ser protagonistas todo el año. El 2005 será diferente, con un año completo con mi estructura puedo llegar a pensar en ser campeón otra vez. En el 93 llegué al título sumando en todas y al año siguiente peleé otro campeonato con la misma estrategia. Es lo único que da resultado en el TC y esa forma de hacer las cosas no ha va riado para nada. Ortelli y Bessone lo vienen demostrando en las últimas temporadas.

Cuesta creerte que no pensás en ga-

Es que es así. Si tuviera un auto para hacerlo lo diría por todos lados pero por ahora puedo afirmar que estamos

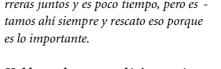
por el buen camino, vamos ganando firmeza junto con la experiencia. Nos faltaría conocer el auto con lastre para ver cómo se comporta. Son todas cosas que me gustaría experimentar este año para no tener sorpresas en la tempora -

Ganaste un campeonato al año y medio de venir al TC, ¿por qué en la actualidad eso parece imposible?

Porque es otro TC. Hay años luz de di ferencia entre principios de los noventa y este, lleno de tecnología. Aparte yo lo gané con 27 años y ahora los pibes de butan con 18. A esa edad peleás los puestos con tanta vehemencia que se complica encarar un proyecto de cam peonato. Está bueno que empiecen más jóvenes pero la madurez te llega más adelante. Yo cuando arranqué en el TC no peleaba un puesto como lo hacen los chicos de ahora. Hay candidatos natu rales todos los años y no son épocas de descolgados que debutan y salen cam peones. A lo sumo pueden ganar una carrera de movida y nada más.

Sereno y reflexivo, como siempre, Hernández por ahora sólo rescata el valor de ser protagonista en este TC, aunque los rápidos resultados obliguen a pensar en otros objetivos. Dice que no se arrepiente de haber retomado el TC como única categoría, ante la falta de tiempo de hacer otra. Tengo mucho trabajo en mi empresa, y es mejor hacer una y poner todo el potencial que dos a medias, concluyó.

> Ariel Bandi Fotos: Jorge Marchesín

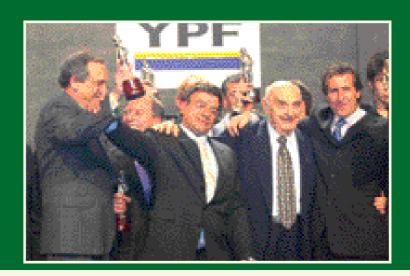


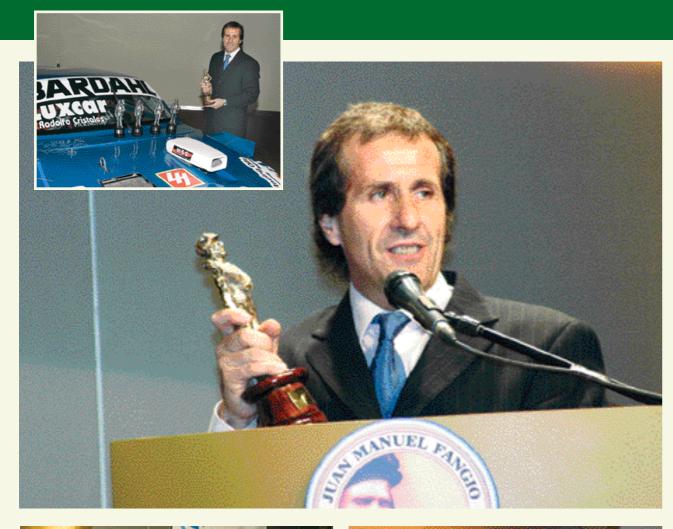


PREMIOS JUAN MANUEL FANGIO

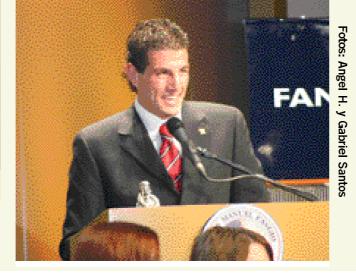
Desde el centro de la escena, el inconfundible rostro de Juan Manuel Fangio y en su deredor, una noche inolvidable que unió a todo el automovilismo argentino. Una velada memorable que mostró la solidez del deporte motor nacional y que desde hace tres años, se transformó en una cita ineludible y un merecido y permanente homenaje al gran "chueco de Balcarce". Con su enorme carga de emociones, alegrías y tristezas, se concretó la tercera edición de los Premios Juan Manuel Fangio para celebrar el esfuerzo de tantos hombres y familias argentinas.

Un paseo visual por los salones del Hotel Hilton de Buenos Aires, los invitados, los galardonados y todo el brillo de una noche mágica.

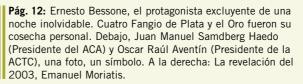












Pág. 13: La foto de los ganadores de la noche, engalanada por la presencia de José Froilán González. Lo acompañan Juan María Traverso, Jorge Pedersoli y Ernesto Bessone. Una mesa divertida con Lalo Ramos, Marcos Di Palma, Jorge Pedersoli y Alejandro Occhionero. Belleza en la noche de los Fangio. Carlos García Remohí (Presidente de la CDA) se confunde en una abrazo en Tito Bessone. Otros que no la pasaron nada mal, Angel Guerra, el "Flaco" y Alejandro Urtubey. Otro abrazo para el recuerdo, el querido Juan Rotta y Jorge Pedersoli.



















Cigarrillo mediante, amena charla entre dos grandes: Pedersoli y Traverso. Marcos Di Palma recibe el saludo de Enrique García, Intendente de Vicente López. A pesar de los rostros serios, no faltaron las sonrisas. Luis Landriscina y el Intendente de Balcarce, Erreguerena, junto a sus señoras esposas. Romeo Pisano (Presidente del Club de Volantes Enterrianos) se llevó por tercera vez consecutiva el Fangio de Plata al Mejor Organizador. Alberto Canapino recibe de Ruben Gil Bicella (Secretario General de la ACTC) su Fangio de Plata al Mejor Chasista. Antonio Mandiola (Presidente de la Fundación Juan Manuel Fangio) le hace entrega de su Fangio a Lionel Ugalde, Campeón 2003 del TC Pista. Gabriel Ponce de León, Marcelo Camissa (en representación de Oreste Berta) Walter Hernández, Walter Fowler (Repsol YPF) y Ruben Lusich, departen amablemente.













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, Vassati Fabril gone de manifiesto, su capacidad de innovación con el lancamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura. y el desarrollo tecnológico que le permittó a la empresa consolidar su liderargo en la producción nacional de cosechadoras.

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



TANGUE OF GRANDS



FLATAFORMA FUEXIFULL.



CAMPINE. Montacia intracticios de gorsa.





© COMMANDOS









NORBERTO FONTANA

ESTEBAN PICCININ, MARTÍN PICCINI Y MAURO PICHINI, FIGURAS DEL TC PISTA Y...

NINGUNOS Fotos: Angel H.

PICHIS.



Esteban Piccinin ganó por primera vez en Río Cuarto mostrando solidez en la lluvia pese al acoso de Maxi Juan, líder del campeonato del TC Pista. Pero el Toto tuvo que soportar una vez más la confusión que tienen los periodistas con el enredo que se arma en cada carrera con sus colegas (y amigos) Martín Piccini y Mauro Pichini, quienes se empecinan en andar casi siempre juntos en los primeros puestos. Pero para entender quién es quién consultemos antes el diccionario a ver cómo salimos de este embrollo.

El término etimológico correcto más acercado a nuestra búsqueda es *pichi*. "Arbusto solanáceo de flores blancas y solitarias que podemos encontrar en la región chilena". En el lunfardo criollo en cambio un *pichi* es "alguien fácil de

Amenazó en una, repitó en la otra y cumplió en Río Cuarto con un triunfo bajo la lluvia: Esteban Piccinin.

derrotar, derivado de pichón. Todavía no creció, es un pichi y le gano fácil".

En el caso de los pichis encontramos en el TC el caso emblemático del Pichi Iglesias y de su hijo, llamado Pichito por la mayoría. Fernando y Juan Manuel pasaron así a un segundo plano. Pero dejemos a estos pilotos de TC tranquilos y sigamos en busca de descifrar quiénes son Piccinin, Piccini y Pichini, tres apellidos casi idénticos en su pronunciación que más de uno en la tribuna o en el living de su casa se quedó con más dudas que certezas sobre quién era el piloto que veía pasar.

El más personaje de todos y el único que ganó este año y sigue de cerca al contundente Maxi Juan es el excéntrico **Toto Piccinin.** Con su cresta punk que varía de color según la ocasión, sus tatuajes y aros se diferencia bastante de los otros dos pilotos considerados más normales según la tabla de valores de la comunidad que conforma el TC. Todo cambiaría si un día aparecían **Martín y Mauro** (o quien suscribe) en un recital de la banda que tenía el piloto del Oeste del Gran Buenos Aires llamada De Mal en Peor, donde él le daba duro a la batería y a veces al bajo... "Tengo asumido que todos me miran como un bicho raro pero realmente me importa un pito. No voy a dejar de ser como soy, no voy a renunciar a mi estilo porque corra en
TC Pista o dentro de un tiempo en
TC, que es mi sueño", dispara el Toto,
que con ese apodo logra diferenciarse
de Piccini y Pichini en los relatos de los
periodistas. "Aparte zafo un poco de
la confusión porque mi apellido termina en n", agrega quien corre en la
categoría telonera del TC desde la
primera fecha del año pasado con el
auto que le compraron al Pichi Iglesias (siguiendo con las coincidencias
del caso).

Otra de las diferencias encontradas en Piccinin es que es el único de los tres que comenzó desde muy chico en karting y siguió en Sport Prototipo, otra escuela de automovilismo que abandonó rápido para mezclarse entre los de punta del TC Pista. "No va a ser fácil porque la categoría dio un salto de calidad y ya no son pilotos sin experiencia que quieren hacer escuela para saltar al TC. Hoy corrés con tipos que saben lo que hacen arriba de un auto". Para buscar el campeonato del TC Pista confía en el equipo de Marangoni y en los motores de Debenedictis. No podemos dejar afuera el dato del multifacético de Piccinin que al dejar de correr en karting se le dio por la bici cross, el snow board y lo que mejor hace -según élel skate. Y hasta llegó a competir en Estados Unidos. "Recuerdo que fuimos re cancheros y nos hicieron pelota los yanquis. La tenían clarísima y



Mauro Pichini se está abonando al podio con un Falcon sostenido, al cual sólo parece faltarle la explosión final.

las cosas que hacíamos nosotros parecían, en comparación, de chicos de jardín de infantes", cuenta sin ponerse colorado el Toto.

¿Pichi qué?

"La verdad que es un quilombo", se adelanta Martín Piccini. "Tenemos los apellidos que suenan igual, los tres corremos con Ford y para colmo siempre andamos juntos en las carreras, en la pista y por los boxes; porque somos amigos". Y Mauro Pichini agrega: "Yo hasta coincido la inicial de mi nombre con Martín y más de una vez escuché en la radio que

nos llamaban los hermanos Piccini, los primos... cuando compartíamos equipo el año pasado. Familiares lejanos deberemos ser porque mi verdadero apellido era con doble c igual al de Martín, pero mi abuelo anotó mal a mi viejo y lo hizo con ch. Desde ahí todos somos Pichini pero tengo familiares que descienden de hermanos de mi abuelo que son Piccini", resalta el piloto de Alberdi. "Es verdad", aclara el de La Plata, "porque la familia de él vino de Trieste, el mismo lugar italiano que vino mi abuelo". (Y bue... se la perdió Franco Bagnato para Gente que Busca Gente).

Durante el 2003 compartieron carreras en el equipo La Plata Motorsport. Ese fue el año del debut en **TC Pista** de Mauro y Martín ya venía con más experiencia en la categoría. Le probó el auto y le marcó los secretos hasta que se cortó solo armando su propio auto en la ciudad de las diagonales. "El cambio fue positivo porque tenemos todo el tiempo el auto nosotros. Le compramos a Christian Avila el casco que había hecho para Traverso. Tengo el asesoramiento de Norberto Barbera v los motores de Machete Esteban para pelear el campeonato sin problemas", sostiene Martín, quien el año pasado obtuvo el quinto lugar en el torneo con tres carreras menos y que este año va por más. "Por supuesto que quiero pasar al TC pero tampoco hay que hacerlo a la desesperada porque muchos lo hicieron y hoy no consiguen resultados

en la máxima" aclara quien fue protagonista durante muchos años en el Turismo Nacional con un VW Gol.

Su ex compañero de equipo, en cambio, aspira a seguir ganando experiencia en el TC Pista y girar todo lo que pueda con los impulsores que le provee Johnny Laborito. "Tuve la suerte de acompañar en muchas pruebas a Ponce de León el año pasado cuando él estaba en el equipo, y aprendí

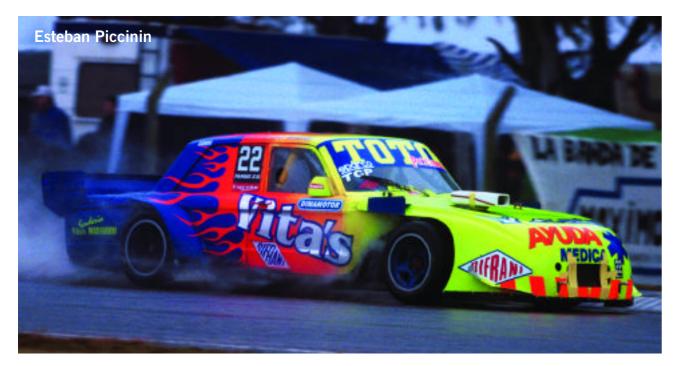
Empezó de maravillas la temporada y después de un bajón comenzó a repuntar: Martín Piccini.











muchísimo. Claro que sueño con el campeonato pero primero quiero ganar una carrera", afirma Mauro, quien viene del TC Roqueperense y 4000 Argentino y cuando no corre se ocupa del campo. "Soy productor y contratista. Hoy estamos muy bien con la cosecha de soja, con mi viejo dedicándonos full time a es o".

Fuera de las carreras la relación entre Martín Piccini y el Toto Piccinin sigue: "El año pasado nos hicimos amigos hablando de las similitudes de nuestros apellidos", aclara Martín. "Tanto es así que vino a visitarme a La Plata y me invitó a su cumpleaños en la

quinta de la hermana. Fue una fiesta de disfraces inolvidable. ¿De qué fui disfrazado? Y... de piloto", soltó de manera poco original el platense, quien empezó en el automovilismo de casualidad. "Jugaba al rugby en Albatros, un club de La Plata, en la segunda división. Era un wing rapidísimo porque estaba más flaquito que ahora", dice most rando su incipiente bodega. "También jugué en La Plata Rugby Club y yo quería darle para ese lado pero como boludeaba bastante con un Peugeot 205 con el que andaba a fondo por todos lados, mi viejo se hartó y cuando dejó de correr en los Fiat 600 me dio el auto.

Tenía 17 años y corrí ocho carreras, después pasé al TN y ahora no puedo pensar en no correr", confiesa Martín, quien ocupa su tiempo trabajando en la gomería familiar.

Esperemos que haya servido de algo tanto palabrerío para que no se confunda tanto a los tres pilotos. Ya los conocieron entonces a Martín Piccinin, Mauro Piccini y Esteban Pichini...; Era así?

> **Ariel Bandi** Fotos: Angel H.

N. de la R.: En nuestro número anterior, esta nota que hoy reiteramos, salió inexplicablemente cortada. Por tal motivo, quisimos reiterarla en honor y respeto de nuestro lectores, pidiendo nuevamente nuestras más sinceras disculpas.



20 | TCM 17 | JUNIO 2004



SUSPENSION SUSPENSION

Alberto Canapino nos sigue introduciendo en el fascinante mundo del automovilismo, analizando los lineamientos generales a tener en cuenta a la hora de diseñar y construir un automóvil de competición. **Estos apasionantes temas** son parte de los cursos de preparación de automóviles de competición dictados por Internet y de forma presencial junto a la UTN **Facultad Regional General** Pacheco.

Como en todo diseño, antes de comenzar a realizar estimaciones sin sentido o gastar esfuerzos y presupuesto en la construcción de elementos que terminarán en el tacho, tenemos que tomarnos un tiempo para asentar conceptos y determinar claramente los objetivos buscados.La suspensión de un automóvil no es un caso aparte sino aquel donde hay que doblar la apuesta, ya que, particularmente en competición, resulta muy habitual que un equipo pierda el rumbo cuando realiza ensayos por prueba y error, debido a la gran cantidad de posibilidades que genera el conjunto de variables que se encuentran en juego.

Si en algún momento nos tomáramos el trabajo de realizar una encuesta sobre el objetivo primordial de la suspensión de un vehículo, encontraremos respuestas más relacionadas con la cabina que con las ruedas en sí; y si bien esto suele ser cierto en automóviles de calle, el confort del piloto no resulta el principal objetivo en competición. Así como en su momento hemos destacado la importancia de la distribución de pesos entre las ruedas del vehículo, la suspensión es la encargada de que la carga vertical en las ruedas se mantenga lo más pareja posible en el corto plazo. Entendiendo por esto que se maximice el tiempo de contacto entre los neumáticos y la pista, y se disminuyan al mínimo las variaciones de carga que son producto de oscilaciones.

No tenemos que malinterpretar la situación, la suspensión poco o nada podrá hacer para evitar que se sobrecarguen las ruedas delanteras durante un frenaje, pero si será la responsable de que el automóvil adopte una actitud definida frente a una aceleración dada. Si el vehículo se hamaca para un lado y otro las cargas varían notoriamente, como así también sucederá si no se copian adecuadamente las ondulaciones del terreno; y si las cargas varían, las capacidades del neumático también lo harán y el piloto no podrá aprovechar al máximo los mismos. Es por esto que le pedimos estabilidad en el corto plazo, tenemos que conseguir las características de manejabilidad que le permitan al piloto predecir y actuar para aprovechar hasta el límite.

COMPONENTES

Para la obtención del fin ya establecido contamos (dentro de la suspensión de un vehículo) con distintos componentes, entre los cuales vamos a destacar como los primordiales dentro del automovilismo de competición:

- Espirales u otros medios elásticos.
- · Amortiguadores.
- · Barras antirolido.

A esta altura es sumamente importante discriminar cuál es la función específica de cada uno, ya que su actuar en conjunto frecuentemente conduce a entendimientos erróneos. Los espirales u otros medios elásticos son quienes reciben las perturbaciones de la pista sobre las ruedas y se encargan de disminuir su repercusión sobre la masa suspendida del vehículo, que es aquella que se encuentra vinculada a las ruedas a través de la suspensión (no son parte de ella, las propias ruedas, sus masas, discos, caliper y pastillas de freno, etc.).

En sí los espirales actúan retardando la repercusión sobre la masa suspendida de las perturbaciones sufridas en la rueda, ya que primero deben comprimirse ellos para luego actuar sobre la masa suspendida; y por lo tanto si la rueda no se mantiene forzándolos, gran parte de dicha repercusión es devuelta a la rueda misma tomando por respaldo la masa suspendida. Por supuesto cuanto es devuelto a las ruedas y cuanto transmitido a la masa suspendida depende de las magnitudes de ambas masas, y es ésta una de las razones por las que se intenta disminuir el peso de la masa no suspendida respecto de la suspendida.

Acá debemos apreciar que no sólo mejoran las características de habitabilidad de la cabina, dado que se atenúan las perturbaciones, sino también disminuye notablemente el tiempo que tarda el neumático en retomar contacto con la pista. (Figura 1)

Por su parte, los amortiguadores no se ocupan, como muchas veces se presume, de disminuir o amortiguar la rudeza de un impacto, sino de absorber la energía entregada por el mismo para evitar los continuos rebotes. Si quitamos el amortiguador a una rueda y



Figura 1

transitamos por la misma perturbación que antes de quitarlo, no sentiremos un aumento de la repercusión inicial sino todo lo contrario (siempre que no se acabe el recorrido de la suspensión y golpee contra el chasis), pero sí detectaremos una vibración causada por los subsecuentes rebotes que ocurrirán.

Respecto de su idea conceptual, tenemos que aclarar que la fuerza opositora al movimiento ejercida por un amortiguador no depende de su posición o desplazamiento, sino de la velocidad con que ocurre su compresión o expansión. Por otra parte, en base a su funcionamiento, debemos agregar que los amortiguadores generalmente son hidráulicos y basan su diseño en el pasaje de fluido a través de canales restringidos; siendo para destacar que en competición suelen utilizarse diseños de más de una vía, permitiendo imponer distintas restricciones en recorridos de expansión y compresión, y aun dentro de éstos poder discriminar de acuerdo a la velocidad del pistón mediante válvulas de presión. (Fi egura 2)

Por lo tanto, podremos resumir la interacción de los componentes analiza-



La pasión del TC llega cada vez más lejos.

Como los autos que usan nuestros repuestos.



dos, diciendo que frente a una perturbación, el espiral es el encargado de retener la mayor parte de la energía transmitida mediante su compresión elástica para que ésta no altere la masa suspendida (un remanente, si será transmitido a la masa suspendida, parte a través del espiral y parte mediante el amortiguador), mientras que el amortiguador se ocupará de disipar dicha energía acumulada para así recobrar el estado de equilibrio inicial.

Figura 3



A simple vista ya hemos resuelto el actuar de una suspensión frente a una perturbación y todavía no hemos hablado de la barra antirolido, no se trata de un descuido, sino que hasta el momento estuvimos pensando en el comportamiento de una rueda frente a una perturbación de la pista y si las suspensiones fueran totalmente independientes aquí terminaría nuestro análisis de componentes, ya que las barras antirolido no tendrían cabida. (Figura 3)

Ahora será tiempo de analizar, después de los elogios que reciben las suspensiones independientes, el porqué de la existencia de barras antirolido y su especial importancia en aplicaciones de competición. Como primer punto en este aspecto tendremos que observar cómo actúa; allí veremos que no son otra cosa que una unión elástica entre ambas ruedas correspondientes a un mismo tren, y que frente a un movimiento ascendente o descendente de una rueda, se genera en la opuesta una fuerza que intenta desplazarla en igual sentido que la anterior. Siendo la magnitud de dicha fuerza dependiente del desplazamiento sufrido en la primera rueda y de la dureza de la barra antirolido que las une. (Figura 4) Posteriormente tenemos que analizar cuáles son las causas del efecto descri-

to; y a simple vista sale a relucir la

principal desventaja de la relación

Figura 4

elástica entre ruedas que radica en que genera una dependencia, y por lo tanto una perturbación de la pista sobre una rueda repercutirá no sólo sobre la afectada, sino también en su par (en un grado menor).

Finalmente, si continuamos analizando su accionar, encontraremos que su fundamento, tal como su nombre lo sugiere, es la disminución del rolido (ángulo de inclinación del chasis respecto de la vertical) durante las curvas, permitiendo su control sin tener que caer en espirales tan duros que degraden las características de la suspensión y deterioren los neumáticos. Por lo tanto podemos resumir que la barra antirolido actúa tendiendo a levantar la rueda interna cuando el vehículo rola a causa del doblado, y dicha acción acelera la transferencia lateral de carga que se produce desde la rueda interna a la externa, conduciendo a que la misma transferencia se produzca para un menor ángulo rolido. Debemos destacar también que el rolido suele ser la principal causa de defor-

mación de la geometría de suspensión, y por ende su control es indispensable si queremos aprovechar durante el doblado el máximo grip entregado por los neumáticos.

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





Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

SERVICIOS AGROPECUARIOS

Sucursal Intendente Alvear Ruta Nacional Nº1 - Acceso B. Mitre (6221) Intendente Alvear - Prov. de La Pampa Tel.: 02302-481243

Sucursal Las Flores Ruta Nac. Nº 3 Km 187 (7200) Ciudad de Las Flores Tel.: 02244-451826/451832

Suc. San Andrés de Giles Ruta Nac. Nº7 Km 102 (6720) Ciudad de San Andrés de Giles Tel.: 02325-443160

Próxima Apertura Suc. Cachari Ruta Nac. Nº3 KM 242 (7214) Ciudad de Cachari

Bouchard 468 - 3° Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Lineas Rotativas info@agrociam.com / www.agrociam.com

24 | TCM 17 | JUNIO 2004

JUNIO 2004 | TCM 17 | 25



Fue uno de los tantos pibes que sorprendió en su ingreso al automovilismo. Dueño de un estilo irreverente y sumamente veloz, con apenas 17 años se convirtió en el ganador más joven del Turismo Competición 2000 hace ya casi cinco años. Pero dice que ese recuerdo ya no le pesa y que en esta etapa del TC procura obtener el reconocimiento que supo tener en otras categorías.

el Chevrolet del JC Competición, el piloto de Lobería afronta la experiencia de madurar en la más popular.

"Me falta un poquito más de consis tencia y concentración en la clasifica ción. En carrera después me muevo bien, a mi estilo. Pero las carreras tam bién te complican. Fijate que en 9 de Ju lio lo seguí a Marcos en la clasificación y después él ganó y yo ni llegué", dice Marianito, como primera reflexión Montado desde esta temporada en sobre su presente en esta categoría; a

la que llegó con numerosos y exitosos pergaminos. Trae consigo la escuelita del karting, donde corrió desde el '92 al '97 y al año siguiente pegó el salto a la Fórmula Renault, donde obtuvo excelentes parciales. Pero fue en 1999 cuando saltó a la fama con el Polo de Turismo Competición 2000.

Un breve paso por la F-3 Sudamericana sirvió para habilitarle el pasaporte hacia el destino soñado por todos los monopostistas y recaló en Europa con un bolso lleno de sueños de grandeza en la F-3 del Viejo Continente. La falta de presupuesto fue más fuerte que sus ganas y tuvo que pegar la vuelta, aunque no se muestra arrepentido del todo.

"La experiencia fue buena, tuve la suerte de medirme con grandes pilotos europeos entre los que estaban Fernan do Alonso y claro, Pechito López y Gue rrieri, Conocí Monza, Silverstone, Magny Cours, A1 Ring, entre otros cir cuitos. Y aunque fui con un sueño, vol ver y tener la chance de correr en TC es igual de grandioso. Es la categoría don de todos quieren correr y no pienso de saprovechar la oportunidad que se me presentó", reconoce el pibe de Lobería que arrancó con un Ford propio y actualmente se mezcla entre los de adelante con la Chevy. "Mudarme de marca no me trajo complejos y me sien to mucho mas lógico porque soy hincha de Chevrolet", reconoció. Pero eso de desembarcar en el TC no es cosa de todos los días y hacer la primera experiencia a veces requiere de los sabios consejos que puedan acercarse, pero Mariano relativiza el concepto:

"Antes consultaba muchas cosas con Pincho Castellano, porque nos co nocemos de Lobería, lo mismo con Walter Hernández... pero hoy por hoy las carreras son diferentes, el ambiente es demasiado competitivo. Estoy en mi mundo y no consulto cosas con nadie", agregó.

Se movió como un pato en el agua en la carrera de Río Cuarto. Aunque sólo se die ron tres vueltas de plena velocidad llegó quinto y se quedó con ganas de pelearle la punta a Fontana. "Es que si se hacían el total de las vueltas llegaba a la punta sin lu gar a dudas. Siempre me gustó correr con lluvia. Saco ventajas claras en piso mojado", reconoció. ¿Será la versión Traverso del Siglo XXI?

Fuera de las carreras colabora con su padre en la fumigación de los campos. Parece que la pasión que heredó de Don Altuna, aquel Vasco que aceleraba a fondo en los Grandes Premios del TC de los 80, ahora se trasladó a los aires. "Sigo juntando horas de vuelo como piloto privado, que es mi pasión fuera del auto de carreras. Es una alternativa a futuro para tener en

"Antes consultaba muchas cosas con Pincho Castellano. porque nos conocemos de Lobería, lo mismo con Walter Hernández... pero hoy por hoy las carreras son diferentes, el ambiente es demasiado competitivo. Estoy en mi mundo y no consulto cosas con nadie".

cuenta de acá a 20 años cuando no pueda correr más", admitió Mariano, quien piensa seguir los pasos de su padre con la empresa de fumigación. Pero por ahora la cuestión pasa por el TC. "Sé que debo ir paso a paso, pero confío en la experiencia del equipo. Mi sueño, por el momento, es llegar al podio", concluyó Mariano.

Y con tantas horas de vuelo, ¿quién duda que Altuna ganará altura...?

> Ariel Bandi Foto: Angel H.

Asesoramiento Nutrición Animal



Servicios e insumos agropecuarios Donde está el productor, está Campotodo.

Campotodo General Villegas Mariano Moreno 1282 B6230CJV - Gral, Villegas Peix. de Buenos Aires Tel: (03388) 421360 / 424220

> Campotodo Lincoln Av. Garcia Tuñón 1170 B6070AAY - Lincoln Tel/Fax: (02355) 423948

Campotodo Coronel Suár Av. San Martin 182 BysaoEBN - Coronel Suárez Peia, de Buenos Aires Tel/Fax: (02926) 432550

Campotodo Tandil dá 1398 (Esq. Calectora Sad) CP7000 - Tandil Pein, de Buenos Aires Tel/Fax: (02293) 444486

Campotodo Coronel Pringles Rivadavia 630 B7530AQN - Cnel. Pringles Tel/Fax: (02922) 464781

Santiago Marzo 2730 L6300XAI - Santa Rosa Peia, de La Pampa Tel/Fax: (02954) 454045 Campotodo Pergamin Av. Alsina 192 B2700AAO - Pergamino Pcia, de Buenos Aires Tel/Fax: (02477) 437024

Campotodo Carkué Mitre 809 B6430CL2 - Carkué

Tel/Fax: (02936) 432670

Compotodo Guamin San Martin 218 36435BJF - Guarmini Peía, de Buenos Aires Tel/Fax: (02929) 432242 Campotodo Capital Federal Urugusy 1112, 3º Piso C1016ACD - Cindad de Bs. As. Tel/Fax: (011) 5811-4371

Campotodo General Pico Calle 9 Nº 1156 Oeste 16360AOX - Gral. Pico Pcia. de La Pampa Tel/Fax: (02302) 430528

Campotodo Trenque Lauquen Av. Garcia Salinas 2195 B6400EII - Trenque Lauquen Peia, de Buenos Aires Tel/Fax: (02392) 433400

www.campotodo.com

26 **TCM 17** JUNIO 2004

Firestone es



1 BESSONE ERNESTO 2 LEDESMA CHRISTIAN 3 ORTELLI GUILLERMO 4 MARTINEZ OMAR 5 AVENTIN DIEGO 6 SILVA JUAN MANUEL 7 ACUÑA FABIAN 8 DI PALMA PATRICIO 9 PACHO ARIEL 10 PONCE de LEON GAB. 11 RAMOS EDUARDO 12 TRAVERSO JUAN M. 14 OCCHIONERO ALEJ. 15 ETCHEGARAY MIGUEL 16 VERNA RAFAEL 17 TANONI OMAR 18 MORIATIS EMANUEL 19 DI PALMA MARCOS 20 GIANINI JUAN PABLO 21 MINERVINO LUIS 22 HERNANDEZ WALTER 23 FONTANA NORBERTO 24 IGLESIAS FERNANDO 25 MARTIN HENRY 26 TADEI GUSTAVO 27 URRETAVIZCAYA ROB 28 CATALAN MAGNI JULIO 29 RICCIARDI JOSE LUIS **30 SALERNO RUBEN** 31 CINGOLANI DANIEL 32 DI PALMA JOSE LUIS 33 BALZANO JAVIER 34 ALTUNA MARIANO 35 PISANDELLI JUAN C. **36 HERMOSO FABIAN** 37 ALAUX SERGIO 38 BISCEGLIA CLAUDIO 39 COCHO LOPEZ 40 SINELLI RAUL 41 IGLESIAS JUAN M. 42 GUARNACCIA SERGIO 43 ROBBIANI ARIEL **44 RICKY JOSEPH** 45 **SOTO PABLO 46 ZANATTA RENE**

Dodge Chevrolet Chevrolet Ford Ford Ford Ford Torino Torino Ford Ford Torino Ford Ford Ford Chevrolet Ford Chevrolet Ford Chevrolet Ford Dodge Ford Ford Ford Ford Dodge Ford Dodge Ford Chevrolet Chevrolet Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Chevrolet

Dodge

Torino

Ford

Torino

Ford

Ford

Ford

Ford

RESULTADOS 2003 - SALTA - TC 29 de Junio de 2003 - 4.106 metros Pole Position: Guillermo Ortelli (C)

1ra. SERIE: Guillermo Ortelli (C) 2da.SERIE: Omar Martínez (F) 3ra. SERIE: Juan Manuel Silva (F)

a 1m34s936/1000 a 155,701 Km/h

1° Omar Martinez Ford 2° Juan Manuel Silva Ford 3° Ariel Pacho Torino

Tiempo del ganador: 43m34s634/1000 a 135,682 Km/h. (24 vtas.) R. de vuelta: Pacho (T) Vta.3 en 1m36s157 a 153,724 Km/h. (2da. Serie)

RESULTADOS 2003 - SALTA - TC Pista

29 de Junio de 2003 - 4.106 metros

a 1m38s084/1000 a 150,703 Km/h.

Tiempo del ganador: 28m22s850/1000

Pole Position: Lionel Ugalde (F)

1° Maximiliano Juan

2° Pedro Del Barrio

3° Fabricio Pezzini

a 130,208 Km/h. (15 vtas.)

1m38s786 a 149,633 Km/h.

R. de vuelta: M. Juan (F) Vta. 5 en

JUAN MAXIMILIANO

PICCINI MARTIN

POGGI SERGIO

LOGARZO PEDRO

CASTELLANO GUI

ACEBAL MARIANO

SOTRO WALTER

DE CARLO DIEGO

PICHINI MAURO

OLIVELLI MARIO

MORELLO ALDO

TESTA ARIEL

11

LIFSCHITZ FEDERICO

CAMPANERA I ALIREA

DIRUSCIO SERASTIAN

MARCILESE ROBERTO

del BARRIO CARLOS I

HEIM SIMON ADAN

PICCININ ESTEBAN

IMPIOMBATO RICARDO

CASERTA GASTON

PERONI ALEJANDRO

BONELLI PROSPERO

CONVERSO GASTON

D'AMBROSIO ANDRES

GONZALEZ EMILIANO

PACIONI GASTON

LACCETTE DARIO

CORDICH IGNACIO

LIPAROTI HERNAN

FEDERICO CARLOS

ESPOSITO NESTOR

COTIGNOLA MARCELO

ARADIUSTAIN MARTIN

BERALDI ABEL

SAVA CARLOS

FAYANAS HUGO

AGLIANI HUGO

26

27

28

34

35

37

38

43



Circuito Ciudad de SALTA

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo 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:

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

- 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 CARRETERA ES PA-SION Y SENTIMIENTO DE MU-CHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

RANKING TC PISTA

| 46 | LOPEZ JULIAN | F |
|----|--------------------|---|
| 47 | MERY WALTER | |
| 48 | FANCIO ALBERTO | C |
| 49 | BORIO ILDO | C |
| 50 | VELATA RUBEN | C |
| 51 | GARCIA HECTOR | F |
| 52 | MORO RAFAEL | F |
| 53 | DUFAU JORGE | C |
| 54 | DANDLEN PEDRO | D |
| 55 | FIRPO ANTONIO | F |
| 56 | ARIN GUSTAVO | D |
| 57 | DIAZ GASPAR | C |
| 58 | TABORDA CHRISTIAN | C |
| 59 | SOLIS GUSTAVO | F |
| 60 | ALVAREZ GASTON | F |
| 61 | TROTTA ESTEBAN | C |
| 62 | ZUGHELLA GABRIEL | F |
| 63 | GONZALEZ SANT. (H) | D |
| 64 | RUIZ RICARDO | F |

| 65 | VALENCIA CRISTIAN | F |
|-----|--------------------|----|
| 66 | VALDO GERMAN | C |
| 70 | RUIZ CARLOS JOSE | F |
| 71 | PORTA ENRIQUE | F |
| 72 | DOPICO CARLOS | D |
| 73 | ALBESE CLAUDIO | C |
| 76 | NOYA ALBERTO | F |
| 77 | RICCI JOSE MARIA | F |
| 78 | FERNANDEZ JORGE | F |
| 79 | DELIA ANDRES | C |
| 84 | BERTOZZI JUAN | C |
| 85 | CALAMARI MIGUEL | C |
| 86 | CALCULEFF FRANC. | F |
| 87 | BELMARTINO GERAR. | Fa |
| 88 | PAPARELLA JUAN M. | D |
| 89 | MARTIN MARTIN | F |
| 91 | LA CORTIGLIA, OMAR | F |
| 95 | OYHANART MARIANO | F |
| 99 | BORIO DIEGO | C |
| 101 | CASTELLANO JONA. | D |
| | | |

Firestone es seguridad.

tone

| 52 | REDOLFI HUGO |
|----|--------------------------------|
| 53 | REX |
| 54 | BELLOSO LUIS |
| 55 | RAFU PABLO |
| 56 | OYHANART MAR |
| 57 | SAVINO JOSE |
| 58 | ARRAUSI CARL |
| 59 | RIVA NESTOR |
| 60 | LAVARI EDGARD |
| 61 | CIANTINI JOSE |
| 62 | CIANCAGLINI A |
| 63 | DI MARCO JUAN |
| 64 | URTUBEY ALEJA |
| 65 | URTUBEY FACU |
| 66 | BELLI DANIEL |
| 67 | GIAVEDONI CAF |
| 68 | RAMA OSCAR |
| 69 | SOSA JUAN MAN VIDELE ROBERT |
| 70 | VIDELE ROBERT |
| 71 | FERNANDEZ MA |
| 72 | BIANCHI FABIA |
| 73 | AGUIRRE GAST |
| 74 | SUAREZ CRISTI |
| 75 | GIL BICELLA FA |
| 76 | BRADAS HERNA |
| 77 | MISERDA CARL |
| 78 | BUGLIOTTI MAR |
| 79 | NOLESI MATHIA |
| 80 | DOSE CHRISTIA |
| 81 | GUIDI NELSON |
| 82 | OÑATIBIA NELS |
| 83 | FONTANA GUST |
| 84 | GIUSTOZZI FAB |
| 85 | GURINI NESTOR |
| 86 | LOPEZ JUAN CA |
| 87 | SMITH BRIAN FIRMANI JOSE I |
| 88 | FIRMANI JUSE I |
| 89 | SPATARO EMILI |
| 90 | BASSO MARTIN |
| 91 | SOLMI SERGIO |
| 92 | LOPEZ JUAN MA |
| 93 | LA MANNA MAR Montaner Jair |
| 94 | WIUNIANEK JAII |
| 95 | SAIZ CARLOS MULET LEANDR |
| 96 | MULEI LEANUK |

| LDULI I IIUUU | |
|--------------------|-------|
| EX | Ford |
| ELLOSO LUIS | |
| AFU PABLO | Ford |
| YHANART MARIANO | |
| AVINO JOSE | Ford |
| RRAUSI CARLOS | Chev |
| IVA NESTOR | Dodg |
| AVARI EDGARDO | Ü |
| IANTINI JOSE | Dodg |
| IANCAGLINI ARMAN. | Ford |
| I MARCO JUAN C. | Chev |
| RTUBEY ALEJANDRO | Chev |
| RTUBEY FACUNDO | Chev |
| ELLI DANIEL | Chev |
| IAVEDONI CARLOS | Chev |
| AMA OSCAR | Chev |
| OSA JUAN MANUEL | 001 |
| IDELE ROBERTO | Ford |
| ERNANDEZ MAX. | 1014 |
| IANCHI FABIAN | Ford |
| GUIRRE GASTON | Chev |
| UAREZ CRISTIAN | Dodg |
| IL BICELLA FACUNDO | Dodg |
| RADAS HERNAN | Doug |
| IISERDA CARLOS | Dodg |
| UGLIOTTI MARCELO | Chev |
| OLESI MATHIAS | Ford |
| OSE CHRISTIAN | Dodg |
| UIDI NELSON | Ford |
| ÑATIBIA NELSON | Dodg |
| ONTANA GUSTAVO | Ford |
| IUSTOZZI FABIAN | Dodg |
| URINI NESTOR | Ford |
| OPEZ JUAN CARLOS | Ford |
| MITH BRIAN | Chev |
| IRMANI JOSE LUIS | Dodg |
| PATARO EMILIANO | Torin |
| ASSO MARTIN | Ford |
| OLMI SERGIO | Chev |
| OPEZ JUAN MANUEL | Ford |
| A MANNA MARCELO | Chev |
| IONTANER JAIME | Dodg |
| AIZ CARLOS | Doug |
| IULET LEANDRO | Chev |
| UTINI HUGO | Chev |
| IGLIANCO DANTE | Chev |
| | |

Ford Ford Chevrolet Dodge Dodge Ford Chevrolet Chevrolet Chevrolet Chevrolet Chevrolet Chevrolet Ford Ford Chevrolet Dodge Dodge Dodge Chevrolet Ford Dodge Ford Dodge Ford Dodge Ford Ford Chevrolet Dodge Torino Ford Chevrolet Ford Chevrolet 97 CI **98 VIGLIANCO DANTE** 99 BINI ALEJANDRO 100 IGLESIAS LEANDRO

Dodge Chevrolet Chevrolet Chevrolet Torino Chevrolet

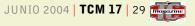
51 IGLESIAS NICOLAS Ford 28 | TCM 17 | JUNIO 2004

47 AZAR JAVIER

48 ROSSI MATIAS

49 DEL BO ROBERTO

50 CANDELA ENRIQUE



101 UGALDE LIONEL

Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 7 competencias

Campeonato Argentino
TC Pista 2004

Posiciones disputadas 7 competencias

| Pos. | Piloto | Ptos. | Lastre | Pos. | Piloto | Ptos. | Lastre |
|------|-------------|-------|--------|------------|------------|--------|--------|
| 1 | Ortelli | 90.00 | 90.00 | 1 | M. Juan | 119.50 | 70.00 |
| 2 | Hernández | 82.00 | 59.00 | 2 | Piccinin | 112.50 | 70.00 |
| 3 | Bessone | 78.50 | 53.50 | 3 | Diruscio | 89.00 | 84.50 |
| | Verna | 78.50 | 28.50 | 4 | Pichini | 75.50 | 58.50 |
| 5 | Silva | 78.00 | 53.00 | 5 | Piccini | 74.00 | 49.00 |
| 6 | Martínez | 76.00 | 45.00 | • 6 | Campanera | 70.50 | 45.50 |
| 7 | Fontana | 72.50 | 69.00 | 7 | Logarzo | 64.00 | 33.50 |
| 8 | Moriatis | 65.00 | 64.00 | : | Castellano | 64.00 | 74.50 |
| 9 | Rossi | 59.50 | 9.50 | 9 | Lifschitz | 61.50 | 35.00 |
| 10 | Traverso | 54.50 | 14.50 | 10 | De Carlo | 51.50 | 26.50 |
| 11 | Aventín | 53.50 | 31.50 | 11 | Lacette | 50.00 | - |
| 12 | Acuña | 53.00 | 43.50 | 12 | Bonelli | 48.00 | 5.50 |
| 13 | Ledesma | 50.00 | - | 13 | Marcilese | 46.50 | - |
| 14 | M. Di Palma | 48.50 | 50.00 | 14 | Sotro | 40.50 | 22.50 |
| 15 | Ciantini | 44.00 | 20.50 | 15 | Dandlen | 36.50 | 28.00 |
| 16 | Bugliotti | 43.00 | 35.50 | 16 | Acebal | 33.50 | - |
| 17 | Altuna | 41.50 | - | 17 | Poggi | 32.00 | 24.00 |
| 18 | P. Di Palma | 40.50 | 9.00 | 18 | Sava | 29.00 | 5.50 |
| 19 | Occhionero | 38.00 | - | 19 | Oyhanart | 27.00 | 42.00 |
| 20 | Cingolani | 34.50 | - | 20 | Fancio | 22.00 | - |



Autódromo "Martín Miguel de Guemes" - Salta CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004



SABADO 26 de JUNIO

| 12:00 a 12:15 | Clasif. TCP Grupo B | 2da. |
|---------------|------------------------|------|
| 12:20 a 12:35 | Clasif. TCP Grupo A | 2da. |
| 12:50 a 13:05 | Entre. Desafío Ford | 2da. |
| 13:20 a 13:40 | Entre. TC 2do. Tercio | 2da. |
| 13:45 a 14:05 | Entre. TC 3er. Tercio | 2da. |
| 14:10 a 14:30 | Entre. TC 1er. Tercio | 2da. |
| 14:50 | 1ra. Serie TC Pista | 6 v. |
| 15:20 | 2da. Serie TC Pista | 6 v. |
| 16:00 a 16:15 | Clasif. Desafío Ford | |
| 16:50 a 17:05 | Clasif. TC 2do. Tercio | 2da. |
| 17:10 a 17:25 | Clasif. TC 3er. Tercio | 2da. |
| 17:30 a 17:45 | Clasif. TC 1er. Tercio | 2da. |

DOMINGO 27 de JUNIO

| 8:30 Hs. | Final Desafío Ford | 10 v. |
|-----------|--------------------|-------|
| 9:10 Hs. | 1ra. Serie TC | 6 v. |
| 9:40 Hs. | 2da. Serie TC | 6 v. |
| 10:10 Hs. | 3ra. Serie TC | 6 v. |
| 11:05 Hs. | Final TC PISTA | 15 v. |
| 11:50 Hs. | Serie Comp. TC | 5 v. |
| 12:50 Hs. | 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. Carro 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.



