RIO URUGUAY SEGUROS

TC Magazine

Año XII - Número 171

Ejemplar de Distribución Gratuita. Prohibida su venta

Los guerreros con sus vestimentas de combate, se enfrentan en la catedral del automovilismo, en busca del tan preciado oro.

LA RECOMPENSA FINAL

Motores 2015.

Entrevista al Ing. Solga, máximo responsable de la Técnica de la ACTC. Responde a todo.

Matías Rodríguez.

El frente del avión Dodge que le otorgó su primer triunfo.

[F] Veronelli

Cuando cae la bandera a cuadros el espectáculo no termina.

NO INVADAS LA PISTA.

Festejemos a lo grande como tu ídolo, todos nos lo merecemos.

Sumario

4-5 Turismo Carretera
Postales de la carrera en el autódromo Mar y Valle de Trelew. Campeonato Copa de Oro. Río Uruguay Seguros.

6-15 Entrevista al Ing. Alejandro Solga
El mayor cambio técnico en 40 años del Turismo Carretera.

16-17 Poster para coleccionar
El Dodge de Facundo Ardusso

18-19 Matías Rossi y Christian Ledesma
Los candidatos al título en números.

20-21 Patio de boxes
Trastienda GP Banco de la Nación Argentina "Somos Chubut". Trelew

22-23 TC Pista
Postales de la carrera en el autódromo Mar y Valle de Trelew. Campeonato Copa de Plata. Río Uruguay Seguros.

24-25 Servicios y Novedades
Actc Solidaria en el Comedor del Corazón de Trelew.
Fútbol Solidario para Sala de Pediatría del Hospital Zonal de Trelew.
Promoción del GP Río Uruguay Seguros.
Conferencia de Prensa.

26-27 TC Mouras y TC Pista Mouras.
Pedro Gentile y Claudio Di Noto Rama. Campeones de la Copa Coronación de Río Uruguay Seguros.

28-29 Estadísticas
Autódromo Oscar y Juan Gálvez de Buenos Aires. Campeonatos. Circuito

30-31 Numeración e Institucional
Turismo Carretera
TC Pista.
Comisión Directiva.

EDITORIAL

"Muchas gracias a todos"

Finaliza otra temporada de Turismo Carretera y una vez más termina con el orgullo de haber realizado un gran trabajo, con la satisfacción de saber que las cosas se hicieron bien, y es por ello que queremos agradecer a quienes son el bastión de la pasión que año tras año llevamos a lo más alto del automovilismo argentino.

Gracias a los pilotos quienes dejan todo en la pista para engrandecer a la categoría fecha tras fecha, a los equipos que trabajan arduamente para darle vida a las máquinas que hacen latir nuestra pasión.

No queremos dejar de decirle gracias a todos los gobiernos provinciales, municipales y cada uno de los clubes que nos abrieron sus puertas a lo largo del año. También queremos agradecer a toda la prensa que nos acompañó y llevó a todos lados la información precisa, de esta, nuestra categoría que una vez más podemos decir misión cumplida. Debemos decirle gracias a cada uno de los Departamentos de la ACTC, los cuales junto a su gente realizaron un esfuerzo destacado día a día para que la temporada 2014 sea un éxito rotundo y por supuesto a todos los sponsors y empresas que con un gran esfuerzo económico confiaron en nuestro categoría y en nuestros pilotos.

Y por su puesto no debemos dejar de agradecer al gran público del TC, que soporta lluvia, viento, calor, noches y días largos, a esos fanáticos que en cada fecha respetan rivalidades y comparten con todos el amor por los fierros que nos hacen suspirar.

A todos ellos y a quienes luchamos con esfuerzo y trabajo de cara al éxito, ¡Gracias!, gracias por respetar nuestra principal premisa ¡Trabajar, trabajar y trabajar! Porque ese es el camino hacia un Turismo Carretera cada vez más grande y vamos por otro año a puro éxito.

Comisión Directiva
Asociación Corredores
Turismo Carretera

TC Magazine REVISTA INSTITUCIONAL DE LA ACTC
Editor General: **Alejandro Macri**
Secretario de Redacción: **Sergio Giannotti**
Diagramación y Diseño Gráfico: **Fernando Veronelli**
Gerente Comercial: **Luis Duclosson**
Impresión **Impresos Macri**
(011) 2058 7674 / (011) 4220 2656
Tirada **5.000 Ejemplares**

Postales de la carrera anterior

Rodríguez se recibió de piloto de avión

Comandando la nave Dodge de la aerolínea de los Emiratos Árabes Unidos, vio caer la cuadriculada levantando vuelo en Trelew.

Un mediodía que tenía candidatos prácticamente definidos, con un rendimiento óptimo, recibieron una sorpresa, y como se dice: las carreras no se definen hasta que cae la bandera a cuadros, sobre todo con pilotos que vienen trabajando para llevarse un triunfo.

Una muy ajustada carrera entre los dos primeros, Matías Rossi punteaba y ahí nomás Matías Rodríguez buscando su espacio para quedarse él con ese lugar.

Así fue que casi a mitad de carrera por la vuelta 14 despiste de Bonelli y Auto de Seguridad.

Eso lo puso a tiro a Matías de Dodge con respecto de Matías de Chevrolet que parecía que venían soldados.

Se va el Auto de Seguridad, se agitan banderas verdes y el hombre de Martínez puso máxima potencia y todo el valor pasando a uno de los dos pilotos con posibilidades a llevarse la Copa de Oro, viendo el de Del Viso a partir de ese momento la parte trasera de la Dodge.

El primer beso nunca se olvida.

PILOTO DESTACADO

Agradecciendo al cielo el triunfo

CAMPEONATO
Posiciones y puntos

Sin tregua Rossi le dio batalla pero Rodríguez tomo valor y defendió la posición ganada con todo lo que tenía, y por lo visto fue suficiente

En Trelew se vivió una muy emocionante carrera de primer nivel y Matías Rodríguez tuvo su primera vez, entrando así en el historial de la categoría más popular e importante de la República Argentina.

Rossi segundo con un muy buen trabajo

Christian Ledesma completa podio

1	Rossi Matías	218.50
2	Ledesma, Christian	171.00
3	Ardusso, Facundo	140.00
4	Ortelli, Guillermo	123.00
5	Angelini, Juan	118.50
6	Trucco, Juan	113.00
7	Werner, Mariano	107.00
8	Castellano, Jonatan	102.50
9	Pernía, Leonel	95.00
10	Canapino, Agustín	89.50
11	Moriatis, Emanuel	86.50
12	Silva, Juan	85.00
13	Di Palma, Luis (h)	79.00
14	Martínez, Omar	72.50
15	Trosset, Nicolás	36.00

Fecha ganada en el año (requisito para consagrarse Campeón)

El mayor cambio técnico en 40 años del Turismo Carretera

En la entrevista más esperada al máximo responsable del Área Técnica de la ACTC, el Ing. Alejandro Solga, nos da precisiones de las modificaciones realizadas en los motores y en los distintos componentes para los autos de la temporada 2015.

Martes por la tarde, llamó a la puerta en el Área Técnica de la ACTC, espero por la indicación de entrada, y escucho ¡Adelante!

Sabía que esa palabra abría más que una puerta, abría paso a los mayores cambios tecnológicos, en conjunto, de los últimos 40 años.

¡Ingresamos ansiosos! el reportero gráfico primero, Tony Morrongiello y por detrás quién suscribe.

Estamos dentro de la oficina técnica y todo el equipo esta trabajando. Nos recibe el Ing. Solga y dados los saludos pertinentes nos disponemos a comenzar para que nos devele los cambios realizados en la categoría más popular e importante de la Republica Argentina.

Nos convidan con mate y empieza la conversación:

¿Basados en que comenzaron a proyectar este gran cambio que trascendería y produciría un quiebre en el tiempo, luego de más de 40 años?

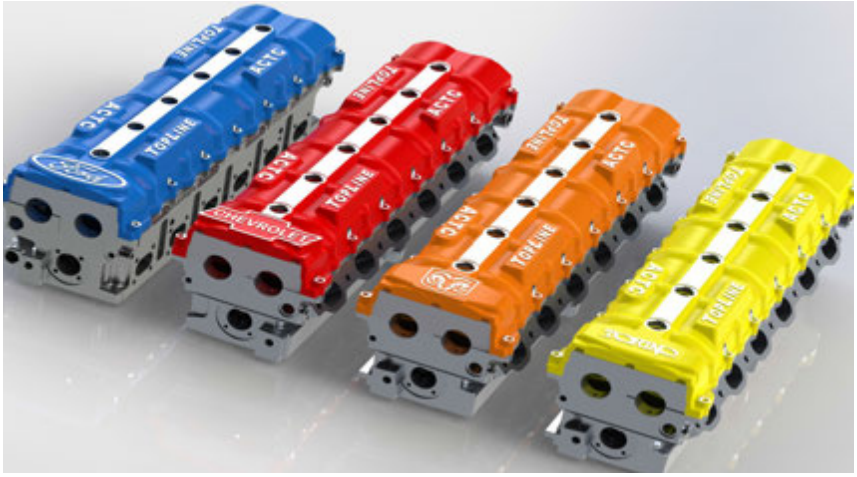
Basados fundamentalmente en que la Comisión Directiva tenía como objetivo incrementar la potencia llevándola a 450 CV, con motores que dieran mayor confiabilidad, aplicando un sistema de mecanismos más simples y siendo acompañado por costos mucho más reducidos. Generando una muy buena relación costo – beneficio a favor de los pilotos y los equipos en mejora de la competitividad.

¿Cuándo se inició a pensar el proyecto para el cambio y con que parte se empezó primero?

En el 2006 se comenzó a trabajar con el motor. En 2007 presentó un proyecto de seguridad y se emperezó a hablar de lo importante que sería que la categoría tenga la provisión de la célula de supervivencia para tener un único criterio de construcción.

Sin dejar al azar que cada equipo la hicieran en diferentes talleres con diferentes técnicas de construcción y pudiesen variar las resistencias de la mismas.

Se les dieron a los equipos los planos para que las construyeran ellos mismos y la categoría supervisaba dicha fabricación. Hasta que finalmente se implementó que las produzca la categoría para las cuatro marcas y dar por finalizado el tema de células de seguridad.



¿Cuándo lo eligieron a Oreste Berta para el tema motores y porqué fue?

El proyecto arranco con Jorge Pedersoli. Él es quien diagramó los inicios de los trabajos. Nos trabamos en un punto y no lográbamos avanzar en función de la demanda que teníamos. No podíamos equilibrar los tiempos de la categoría con los tiempos de él y tuvimos que recurrir a Oreste Berta como alternativa.

Cuando lo consideramos, sabíamos que a nivel país era el preparador que nos podía dar una mano para terminar este proyecto que habíamos encarado en 2006.

¿Cómo lo podemos definir a este nuevo motor?

Cada uno de los motores va a tener su largo de biela, va a tener su block similar al original. Éste se esta fundiendo en Argentina en la localidad de Tandil en lo de José "Pepino" Malisia. Cada árbol va a tener su forma de leva, cada tapa va personalizada en función de la arquitectura del block. Cada motor va a tener su curva de potencia y su curva de torque.

Y hay una gran cantidad de parámetros que se diferencian unos respecto de otros,

Asimismo los motoristas van a tener capacidad de trabajo sobre los motores, sobre todo, en lo que es el semi armado y algunos detalles de la puesta a punto. Esto va a hacer la diferencia.

(Ver tabla comparativa con las características de los motores).

Tabla comparativa de valores de los distintos motores de Turismo Carretera con las tapas de cilindros multi-válvulas (24v).

Marca de motores:	Marca Ford:	Marca Chevrolet:	Marca Cherokee:
Cilindrada:	3210 cm3 (máxima)	3210 cm^3 (máxima)	3210 cm^3 (máxima)
Diámetro:	95 mm - 96 mm	97 mm - 98 mm	97 mm - 98 mm
Carrera:	75.45 mm - 73.9 mm	72.4 mm - 70.9 mm	72.4 mm - 70.9 mm
Relación de compresión:	11 : 1 (máxima)	11 : 1 (máxima)	11 : 1 (máxima)
Largo de biela (entre centros)	149 mm -152 mm	160 mm - 163 mm	171 mm - 173 mm
RPM	8800 (máxima)	9200 (máxima)	8600 (máxima)

Los valores del motor Cherokee son tanto para Dodge como para Torino.

Esta tabla de valores de los tres motores para las cuatro marcas está terminando de definirse. A la fecha de publicación se están delimitando los largos de biela, que estarán en el orden de los largos publicados.

Según los conceptos del Ing. Solga hay que tener en cuenta que permanecería el reglamento abierto para mantener equiparadas las marcas, lo que podría alterar alguno de los datos publicados.

Hablemos de la tapa de cilindros y sus modificaciones.

¿Las tapas de cilindros variaron de peso? y ¿cuál es la limitación del trabajo sobre ellas de los preparadores?

En cuanto al peso, te aclaro, que el del motor quedo similar el del actual frente al nuevo de multi válvulas, La tapa casi no perdió peso. Es grande tiene 24 válvulas, 24 resortes y la que pesé fue una del motor Cherokee como para tener referencia entre la actual y la nueva. No tenían prácticamente diferencia.

El retrabajo de los preparadores en lo que se refiere a la tapa no pueden tocar nada salvo lo que son los ángulos de las levas y nada más. Respecto de la luz de válvula la tienen especificada.

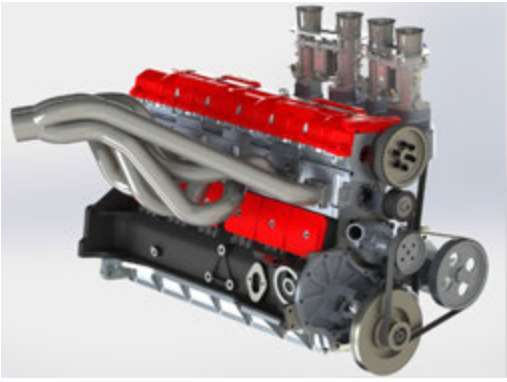
¿Quién va a hacer las tapas?

Top Line va a fundirlas en aluminio y Berta las va a mecanizar para darle la forma final. Siempre comercializadas a través de la ACTC.

¿Cuál va a ser el sistema de alimentación de las nuevas tapas multi válvulas?

Se van a usar dos carburadores Weber 48/48.

A Berta una de las condiciones que le pusimos era que tenía que



tener carburadores. Él insistía con el tema de la inyección, pero desde la Comisión Directiva se quería la alimentación fuera a carburadores porque esa es parte del folclore que le gusta al fanático del Turismo Carretera.

Tuvo que trabajar duro para equilibrar lo que es el equivalente a la inyección con carburadores, pero sin duda lo logró, generando la potencia equivalente que había logrado con los inyectores.

¿Qué se logra mejorar colocando 4 válvulas por cilindro?

Desde el sistema de ataque directo donde reducís una cantidad de masa que esta acelerada y desacelerada y el llenado del cilindro que lo logras mejor con dos válvulas que con una y el escape realiza lo propio evacuando mucho más rápido gases por dos válvulas que por una eso da mayor capacidad de flujeo.

¿En que favorece la eliminación del varillaje?

Favorece un montón en base a eliminar masa en una cadena cinemática. Con una aceleración importante son elementos tan sometidos que son factibles de que se rompan, entonces al reducir la cantidad de componentes y el ataque ser directo, se puede lograr un sistema más liviano con menor esfuerzo.

¿Sobre el block que trabajos se permiten?

Todos los que se permite por reglamento técnico como en esta temporada, pueden trabajar con los diámetros, los volteos, los largos de bielas, las alturas de compresión de los pistones, etc.

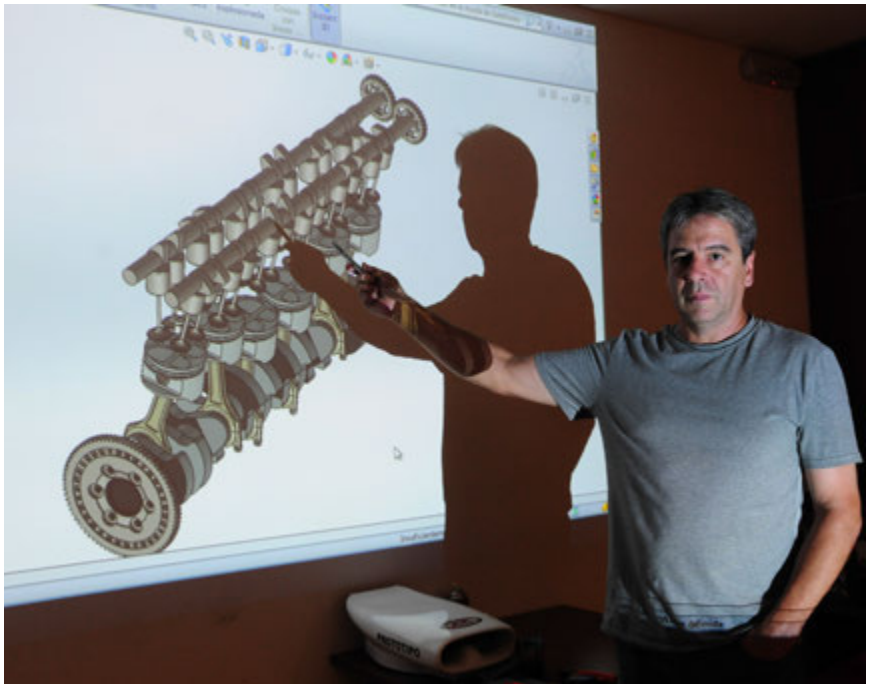
¿Qué modificaciones se realizaron sobre el carter?

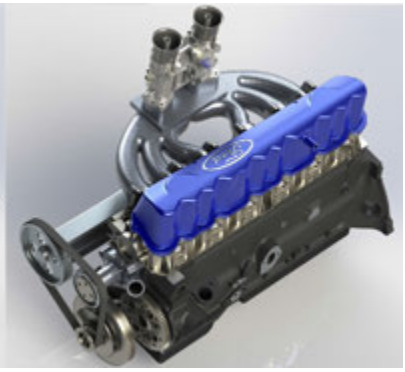
Sobre el carter se modificaron las bancadas individuales realizando una pieza monolítica (bancada integral). Eso tiene la virtud de colaborar con el block dándole mayor rigidez al conjunto. Hay que recordar que estos blocks fueron diseñados para entre 100 CV a 110 CV y hoy vamos a estar en el orden de 450 CV (Actualmente en 2014 los motores erogan una potencia máxima promedio de 380 CV). Vamos a estar alrededor de 4 veces por encima del valor para el cual fueron diseñados.

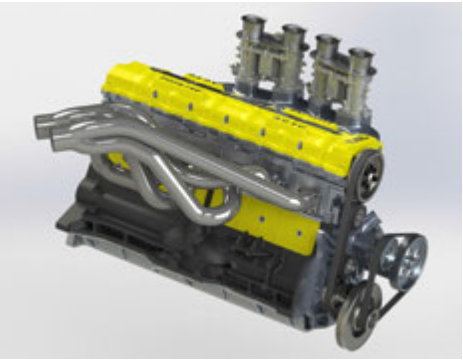
¿Quién va a fabricar o a trabajar los carters?

La firma Top Line, que esta en Rafaela, va a hacer el carter con la bancada integral y también va a fabricar la platina que esta en el frente del motor que es donde va montada toda la distribución.

¿Hay alguna variación importante en lo que es la distribución?







No. El concepto es similar. Lo que cambia es que lleva otro tipo de tensores pero el concepto de transmisión es por correa como hoy día tanto en el motor Ford y como en el Chevrolet que tiene la transmisión por engranaje.

Cuando hablamos de este motor que va a tener poco trabajo sobre la tapa de cilindros por parte de los preparadores y bastante más trabajo permitido sobre el block y demás aspectos técnicos,

¿Cuál va a ser el tratamiento del reglamento para una temporada con tantos cambios?

Creo que es lógico desde el proceso de cambio que sería muy necio dejar un reglamento cerrado con los cambios que estamos generando de una temporada a otra. Y nos puede costar que un piloto o una marca se disparen en una forma superlativa y no tengamos la competitividad que queremos. Pero apostamos al conocimiento de Berta para que desde el inicio estemos bien posicionados para hacerle los mínimos retoques que haga falta al reglamento.

¿El dejarlo abierto como se esta planteando al reglamento técnico puede generar dudas incesarías?

No, porque justamente lo que queremos hacer es darles paridad a todos los pilotos e iremos ajustando consensuadamente con Oreste todos los detalles necesarios para que así suceda.

¿Se realizará algún cambio en la carrocería? O ¿se seguirá con el mismo concepto?

Van a seguir siendo las mismas carrocerías y van a ser controladas con las plantillas de cada una de las cuatro marcas.

¿Van a influir cuando los autos ya estén en pista los neumáticos, con respecto a la variación de potencia y al diagramado de la geometría del auto?

No va a cambiar porque, estamos hablando de incrementar un 10%. Los neumáticos están sobredimensionados y todo lo que es la geometría de suspensión del auto esta muy bien elaborada y desarrollada para trabajar con estos nuevos valores sin problemas.

¿Por lo tanto no va a tener mayor degradación ni menor duración?

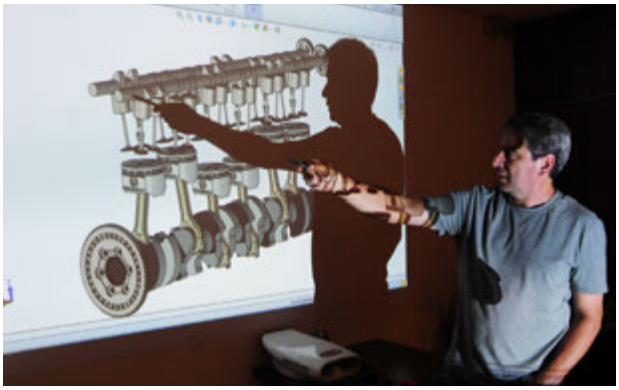
No, porque al neumático se le presta especial atención para que este sobredimensionado y no tenga problemas de seguridad.

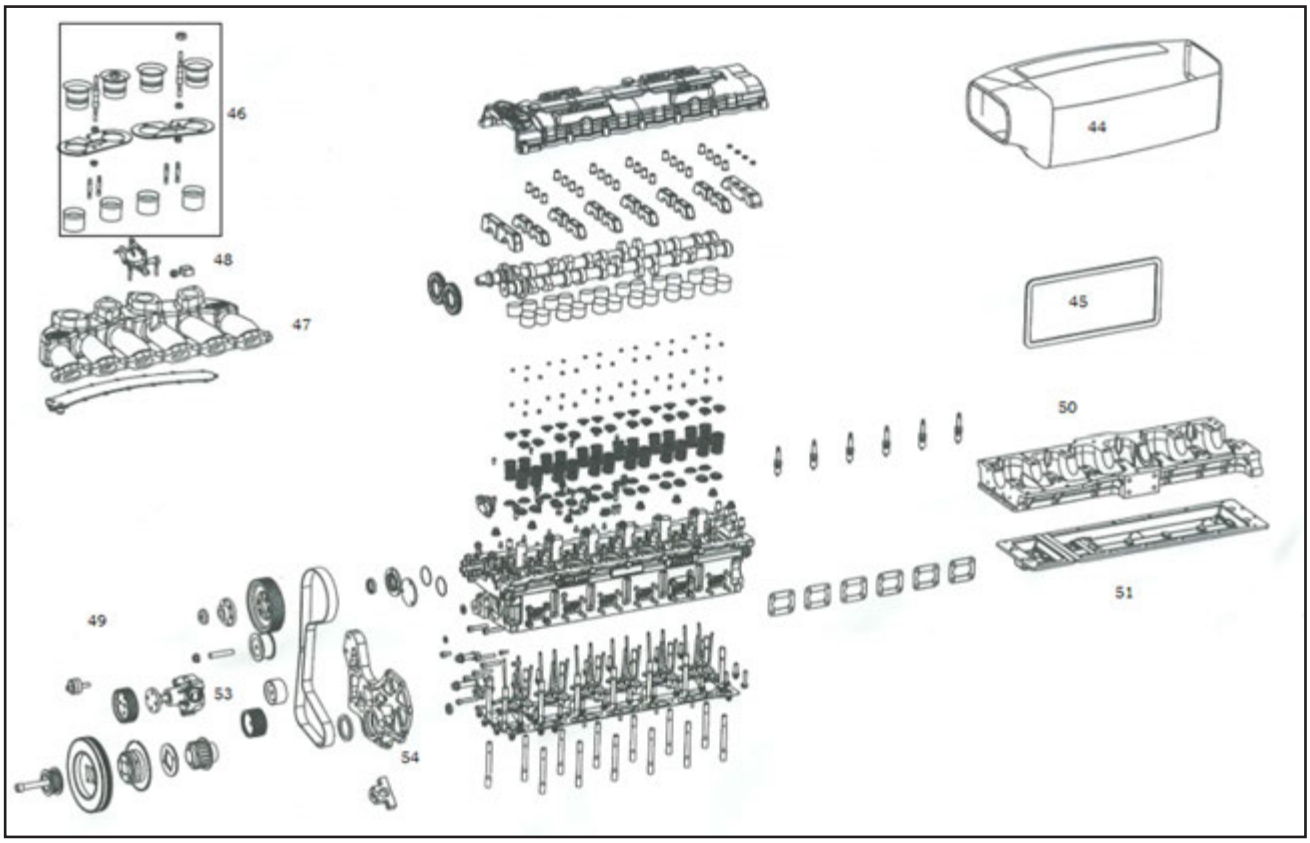
¿Cómo va a ser la comercialización de los elementos mecánicos?

Lo que provee la categoría es la tapa de cilindros completa. Va directamente al preparador, la utiliza y posteriormente a su uso se la entrega a la categoría ¿esto se hace para que? Para no venderla, porque sino, el preparador se la lleva y la puede implantar en otra categoría. Entonces todas las tapas que van a ser entregadas desde la categoría tienen la obligación de competir dentro de la misma y en caso de no hacerlo tienen que ser devueltas.

Es decir, ¿Se entrega sólo para armar el motor? ¿Y se podrá trabajar sobre ella?

Va lista para poner y sólo podrán trabajar sobre los ángulos de las levas y nada más.





Respecto de los precintos de los motores, ¿Cuál será la metodología?

Va a haber una nueva metodología de trabajo. Van a estar precintados por tres carreras, van a estar precintadas las tapas de cilindros y va a haber un sistema de pinturas para que no se saquen las levas y no se retire nada que puedan hacer los motoristas para que puedan correr con elementos distintos,

¿En cuanto se mejoró la fiabilidad del chasis, frente a la seguridad?

Se trabajó sobre el diagramado de los caños. Se implementó el corte por láser en los mismos. Se intentaron evitar al máximo las soldaduras utilizando el curvado de los caños, que es el método que más deforma sin romper, empleando caños SAE 1010 que tienen mayor capacidad de absorción a la deformación frente a los SAE 4130 utilizados con anterioridad. ¿Porqué estos cambios? Los caños en una colisión violenta rompen por la soldadura siendo esta una complicación porque tiene que tener un tratamiento térmico local para mantener a la soldadura con la dureza suficiente para soportar una carga extrema, que es lo que pasa en un choque. Pero de cualquier manera el impacto hace que se parta el caño por el cordón de soldadura y se genere un punto crítico frente a la seguridad.

Siempre se trabajo en función del piloto para protegerlo y realizar lo que sea necesario en base a él. La protección de los pontones, evitó llegar al piloto ante una deformación lateral que es uno de los impactos más peligrosos. Sumado a que se lo separó 45 cm del punto de impacto con eso triplicamos la distancia y redujimos enormemente los riesgos que teníamos anteriormente. Se lo llevó bien pegado al cardan; es más, desplazamos 30 mm el motor más a la derecha del piloto y eso permitió ganar un espacio más que en el momento de un accidente que es muy importante para disipar la energía.

Sobre el frente cubriendo los radiadores hay un elemento deformable en las actuales carrocerías que se seguirá utilizando que es de aluminio inyectado en poliuretano con poliestireno expandido. Este elemento de seguridad esta desde 2009 protegiendo a los pilotos. En ocasión de impacto

se deforma, se retrae y apoya contra las ruedas generando una única estructura junto al chasis a favor a la protección de los pilotos.

El depósito de combustible antes era de plástico se rajaba, perdía combustible y corría riesgo de incendio. Ahora pasamos a usar un contenedor que brinda mayor seguridad.

En todo momento pensamos en el piloto y su seguridad.

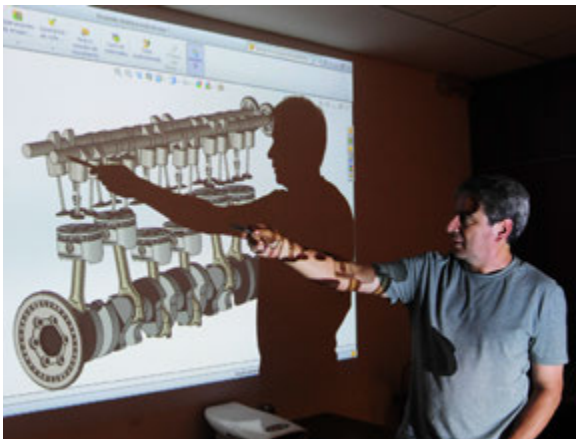
¿Siempre que se propuso un cambio se resistió?

Nos paso cuando introdujimos la caja de velocidad única, los amortiguadores, el cambio en los carburadores, los encendidos electrónicos, etc. Finalmente el tiempo nos ha dado la razón. Y tanto pilotos como preparadores salieron beneficiados.

Hoy el piloto que tenga una economía lógica va a poder competir en igualdad de condiciones con aquel que tenga una economía superlativa.

¿Estos cambios van a poner aún más pareja la categoría?

Siempre todas las medidas que hemos tomado es para darle mejor condición a los pilotos para que pueda competir en igualdad de condiciones.



Desde el punto de vista de reducción de costos, ¿En que porcentaje se reduce frente a los motores que se están utilizando en la actualidad?

La Comisión Directiva hizo un estimativo para informárselos a los pilotos y ahorrarían por año, en función de la nueva metodología de trabajo, entre un 40 % a un 45% por temporada sólo en concepto de motores del actual frente al que se va a implementar.

¿Esta pensado que Berta siga en el proyecto o en algún momento va a continuar sola la ACTC una vez que quede finalizado el desarrollo?

Nosotros siempre tenemos la idea de consultar a Berta porque es una de las personas más capacitadas del país y del mundo en cuanto al conocimiento sobre motores. Tenerlo como asesor de la categoría es muy bueno y si él esta dispuesto a colaborar con nosotros siempre mantendremos esa retroalimentación.

¿Quienes fueron los probadores de los prototipos?

Se los convocaron a todos. Para nombrarte algunos Mariano Werner, José Sabino, Matías Jalaf, Ernesto

"Tito" Bessone por Ford. También aprovechamos a Matías Machuca que es de Córdoba que fue a girar y por Chevrolet estuvo Gastón Mazzacane, Sergio Alaux y Lionel Pernia.

De acuerdo a las pruebas, ¿se llega a tiempo para la temporada 2015?

Si o si arrancamos con este concepto de estructuras de equipos y de motores, no hay otra alternativa.

La entrevista llegó a su fin. Continuamos brevemente con la charla amena entre técnicos viendo algunos diseños en CAD (Diseño Asistido por Computadora) y sabiendo que queda mucho por delante.

Definitivamente el proyecto sale a la luz, y este va a ser el escenario que se viene para la temporada 2015, para la cual están trabajando todos los actores que conforman la gran familia del Turismo Carretera.

A prepararse para disfrutar del más popular, del más importante y del más renovado automovilismo de la República Argentina. En un campeonato que brindará un espectáculo sin igual siendo la única categoría que ostenta el Récord Mundial Guinness, este es nuestro ¡Turismo Carretera!

Sergio Giannotti

Nada se pierde...

Como si fuera poco la categoría más antigua, popular e importante de la Argentina esta en un proceso de transformación.

Luego de aproximadamente 40 años se realizaron y se realizan profundos cambios, principalmente en la motorización, de nuestros tan tradicionales autos de Turismo Carretera.

Efectuando un trabajo en conjunto la ACTC, desde las autoridades de la Comisión Directiva pasando por la Técnica y convocando al "Mago de Alta Gracia" Oreste Berta.

Se articuló tamaño equipo para tamaña tarea de proyectar, desarrollar y fabricar un renovado conjunto impulsor que brindará, sin duda, un espectáculo aparte con sus 450 CV de fuerza.

A esto hay que sumarle el gran esfuerzo que realizan los equipos para adaptarse al cambio sin olvidar a los pilotos que ahora podrán tener su propio motor. Pudiendo estos estar en equipos consolidados o bien en sus propios talleres pudiendo estar en igualdad de condiciones para que todos a la hora de partir de la grilla de largada tengan las mismas oportunidades sin importar estructuras o grandes patrocinios.

En esto es donde hizo hincapié la dirigencia al abrirles a todos las mismas oportunidades de competencia apoyados en todos los años de experiencias adquiridas que lograron hoy, ver plasmados estos cambios que tan bien nos describió el Ing. Solga.

Se trabajó mucho desde el inicio del proyecto hasta su concreción, pero lo más importante es verlo en marcha a partir de la Temporada 2015.

Lo que si nos da la pauta de que se aprovechó al máximo la experiencia de los años vividos, tomando todo lo bueno, haciéndolo mucho mejor y más que nunca poder decir: nada se pierde en el Turismo Carretera, todo se transforma.

Los Pilotos dan su parecer.

Ante la pregunta: ¿Cuál es tu opinión respecto al cambio técnico para la temporada 2015?

Altuna, Mariano

"La verdad que el cambio técnico 2015 es muy bueno. En definitiva logra lo que cada piloto ha venido buscando todos estos años, que es tratar de alquilar el motor más veloz.

El cambio es positivo, había que hacer un reorden general de todo en los equipos y en todos los demás niveles. Esto va a ser aún más beneficioso mientras sea todo muy parejo, lo que veo es un muy positivo campeonato por venir.

Si se mantienen los costos en una economía como la que estamos, sería fabuloso, va a ser positivo, ya que se reducen un montón los valores de los motores.

En lo deportivo va a hacer que los autos sean más parejos y más competitivos, va a estar más abierto a que más pilotos tengan la chance de poder ganar.

En cierta medida correr en el próximo campeonato va a tener similitudes a los reglamentos que antiguamente estaban vigentes, en donde tenías el presupuesto y tenías el mejor motor, ganabas."

Dose, Christian

"Es un cambio que no podía seguir demorándose porque como piloto y armador de mi propio auto, que lo hice siempre por un tema de recursos, es necesario para tener una mejor paridad.

Ahora es el momento que pensemos en función de la categoría todos vamos a estar en un segundo y medio o dos segundos.

El año que viene va a ser una categoría en donde los pilotos van a volver a ser los protagonistas.

El año que viene va a ser un año muy duro donde nos vamos a tener que acomodar y vamos a tener que trabajar con sinceridad pensando en la categoría.

Los costos son razonables, ojala que a todos les vaya bien, que todos ganen plata pero por sobre todo, que los pilotos, cuando salgamos a la pista podamos tener una herramienta más parecida unos con otros que en los últimos diez años.

Desde que tengo uso de razón siempre deseé correr en un Turismo Carretera, lo logre y es muy feo ir a correr sabiendo que nunca tenés la potencia para pelear la punta. Esto va a cambiar, por eso, el año próximo va a ser muy positivo en este sentido."

Angelini, Juan Marcos

"Con la experiencia que tengo y siendo uno de los pilotos de TC opino que se avecina un cambio técnico muy importante para el 2015.

Teniendo en cuenta un motor de nueva generación 24 válvulas que hace algún tiempo que se estaba proyectado es una evolución que toda categoría necesita.

Para el Turismo Carretera fue difícil, más cuando se tiene este doble compromiso de mantener su esencia pero a la vez la necesidad desde el punto de vista técnico y sobre todo desde el punto de vista tecnológico de evolucionar con un gran trabajo y una muy importante cantidad de horas hombre desarrollando la tapa de cilindros y el motor en general que va a ser muy importante en la parte deportiva teniendo en cuenta la diferencia de potencia entre el impulsor actual y el nuevo que nos pone a nuestra disposición 450 CV.

Probablemente se puedan dar mayores espectáculos aún al haber más potencia habrá que dosificar más el acelerador, habrá que cuidar más los elementos sobre todo el neumático y eso dará un desgaste prematuro durante la carrera y puede llegar a brindar entretenimiento y sobrepasos por mayor.

El chasis es una parte fundamental y en un 90 % del parque se va a tener que renovar, algunos ya los están utilizando en este 2014.

Con ambos cambios para la categoría van a tener que reglamentariamente estar atentos y va a ser un trabajo difícil no como arrancar de cero pero es como barajar y dar de nuevo.

Va a ser importante una vez que este todo encaminado. Este cambio es positivo."

Bonelli, Próspero

"Creo que es un cambio acertado. Vamos a tener más potencia en los motores van a ser más

modernos en lo que respecta a las tapas de cilindros.

Esto puede ser que sean más parejos. La idea es que más en los casos de los pilotos que alquilan motores no están conformes con lo que le dan a uno o a otro, en este caso va a estar mucho más parejo igual va a haber un poco de diferencia.

Hay que pensar que se abaratan costos y si no se abre por tres carreras se genera un menor trabajo lo que facilita la situación.

Ojalá se de todo así y con los chasis podamos estar un poco más cerca de la punta o que cualquiera tenga la posibilidad de tener un buen motor y de estar peleando de igual a igual una carrera o un campeonato."

Nolesi, Mathias

"El tema es positivo, el único tema es el de los costos iniciales para arrancar la inversión inicial después analizándolo por las reuniones que hemos tenido en la ACTC desde principio de año con toda la Comisión Directiva va a ser bueno en la parte económica.

Seguro que va a ser más barato, vamos a correr dos o tres carreras con los motores sellados.

No va a haber que hacer en todas las carreras un motor nuevo obviamente habrá que reordenarse, reacomodar las potencias de los motores uno contra otro respecto de las distintas marcas y convencer a los preparadores.

Por ahí se sienten tocados en el negocio de ellos y creo que a todos nos dolería que nos toque el bolsillo, pero bueno habrá que reacomodarse, reacomodar todo, va a ser positivo.

Además lo hecho por Oreste Berta en los motores es obviamente un muy buen trabajo. Cada uno de los preparadores va a tener que trabajar que pulir los detalles y por ahí usar sus métodos y formas de trabajo en la parte que le toca armar en la parte del semi armado que va a ser libre con cierta libertad de reglamento pero cada uno va a poder meter su mano y pensar sus ideas. Espero que sea todo para mejor."

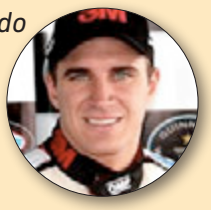
Werner, Mariano

"Me parece bien, se vino trabajando durante largo tiempo. El cambio es grande estaba previsto ya algunos chasis se están usando y trabajando hace varios meses sobre todo Chevrolet, Torino y Dodge.

En el caso del Ford es un poquito distinto en mi caso lo hemos utilizado este año pero es cuestión de trabajo de esmero de todo un equipo durante las vacaciones para encontrar las mejores soluciones en el auto.

Con respecto al motor tuve la chance de probar tanto en este 2014 como en el 2013 y lo noté muy bien al impulsor en general.

Esto lo estoy hablando como piloto, es un motor que tiene muchos kilómetros, que se ha utilizado varios días. Se hicieron varios simulacros de carreras y no ha tenido inconvenientes.



La idea es reducir costos cuando este todo en funcionamiento vamos a ver si todo sale bien y sino pondremos el mayor de los esfuerzos por que es la categoría n°1 del país.

Estoy a favor de los cambios. No se hicieron de un día para el otro sino que se vino trabajando y también la tecnología avanza y se va en busca de que eso mejore día a día."

Gianini, Juan Pablo

"El cambio lo veo positivo. Más que nada para que pueda haber una mejor paridad y obviamente una reducción de costos.

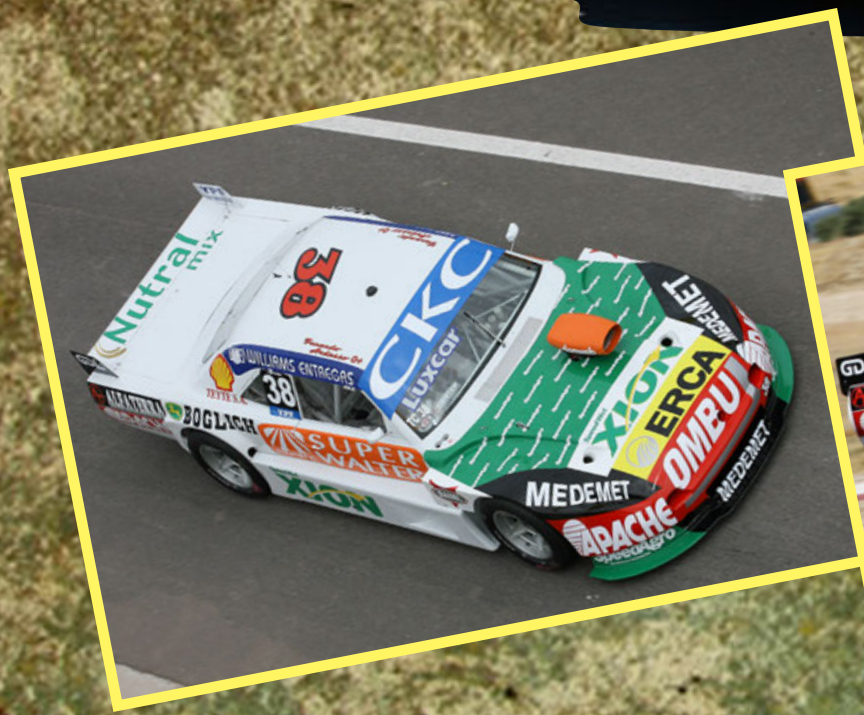
Es algo nuevo para todos, es un cambio grande en la categoría. Si bien lo bueno es que se van a mantener los mismos blocks de las marcas eso es un hecho positivo por la gente que es fanática de las cuatro que corren en el TC.

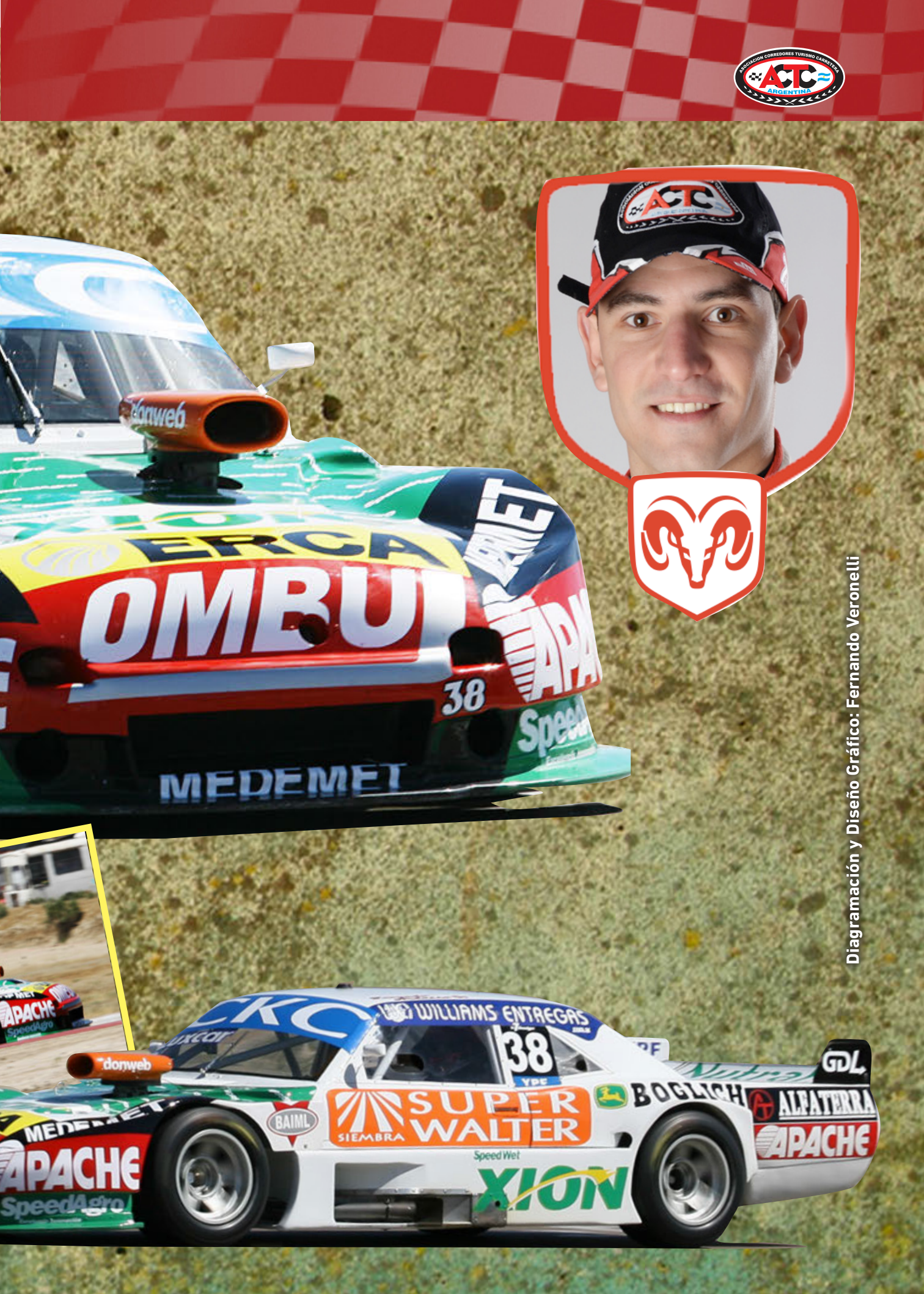
Esperamos poder reducir los costos que se ha puesto muy caros.

Y más que nada, por la paridad que todos podamos disponer de un motor similar. Hoy en día los motores marcan una gran diferencia es una carrera a ver quién gasta más en los motores, en las tapas y en nuevos desarrollos.

Si bien a partir de ahora van a estar limitado en el desarrollo las tapas van a ser iguales para todos, ojala haya esa paridad que todos buscamos y que todos podamos tener el mismo elemento para, obviamente, pelear en pista."

FACUNDO ARDUSSO





Diagramación y Diseño Gráfico: Fernando Veronelli

Los candidatos al título en números

Piloto: Matías Rossi.

Lugar de Nacimiento: Del Viso, Buenos Aires, Argentina

Fecha de Nacimiento: 2 de abril de 1984

Edad: 30

Equipo: Donto Racing

Temporada 2014

Carreras Ganadas: 5

Segundos puestos: 4

Terceros puestos: 1

Puntos Copa de Oro: 218,5 (hasta Trelew)

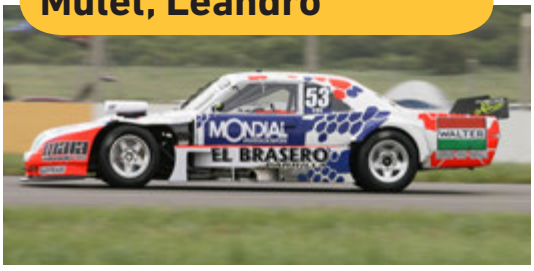
Campeonato de Turismo Carretera: No tiene

Los que siempre están...

Dose, Christian

Savino, José

Mulet, Leandro



Ponce de León, Gabriel

Juan, Maxi

Piloto Christian Ledesma.

Lugar de nacimiento: Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Fecha de nacimiento: 4 de febrero de 1976

Edad: 38

Equipo: Jet Racing

Temporada 2014

Carreras Ganadas: 4

Segundos puestos: No tiene

Terceros puestos: 3

Puntos Copa de Oro: 171 (hasta Trelew)

Campeonato de Turismo Carretera:

1 Año 2007 con Chevrolet del equipo HAZ Racing Team

El presidente de la ACTC, **Hugo Mazzacane** entregó una placa al piloto **Maximiliano Juan**. Como reconocimiento a las 150 competencias en *la máxima*.

Los ganadores del TC Pista, estuvieron acompañados por el Gobernador de la Provincia de Chubut, Martín Buzzi (izquierda) y el intendente de Trelew Máximo Pérez Catán.

Banco de la Nación Argentina –como lo hace habitualmente– acompañando al Turismo Carretera.

LA TRASTIENDA
Gran Premio Banco de la Nación Argentina
"Somos Chubut"

Postales de la carrera anterior

El champagne pasa por un Tubo

En la edición anterior lo poníamos como destacado y no defraudo. Esteban Gini se quedó con el 1 en Trelew.

El Torino mostró su potencial y se puso a tiro en la Copa de Plata Río Uruguay Seguros.

El podio se completó con un segundo puesto para Diego Verriello y tercero para Mauricio Lambiris.

Urcera que estaba en la punta del campeonato la perdió debido a que abandonó producto de

que su motor quedara funcionando en cinco cilindros.

Una competencia vibrante con el condimento de siempre cuando aparece el Auto de Seguridad por un golpe de Ruggiero. La situación, como siempre apila los autos y acorta diferencias que hacen prácticamente un relanzamiento de carrera y mantenga en vilo hasta último momento la definición en pista.

Con la carrera finalizada Gini el hombre de Quilmes, Ferrante de Castelar y Dianda de Cañuelas se perfilaron como los tres de último minuto. Eso hace que todos los participantes tengas posibilidades matemáticas de pelear el campeonato, se resolverá en la última fecha en el Gálvez.

Verriello, Gini y Lambiris acompañados por Martín Buzzi –Gobernador de Chubut– (derecha) y Máximo Pérez Catán, Intendente de Trelew.

Alejandro Berganza. El cuarto que batalló con su Chevrolet por el podio, que no alcanzó pero hizo una muy digna labor.

PILOTO DESTACADO

CAMPEONATO
Posiciones y puntos

1	ECHEVARRÍA, Camilo	139.50
2	COSTANZO, Pablo	136.00
3	GINI, Esteban	132.00
4	LAMBIRIS, Mauricio	131.50
5	EBARLÍN, Juan José	131.50
6	URCERA, José M.	129.50
7	DE BENEDICTIS, Franco	127.00
8	GONZÁLEZ, Nicolás	110.50
9	FERRANTES, Gastón	103.50
10	PÉREZ BRAVO, Emmanuel	90.00
11	DIANDA, Nicolás	83.50
12	RUGGIERO, Álan	
13	PÉREZ, Federico	81.00
14	DIRUSCIO, Álan	73.00
15	BRUNO, Juan Martín	70.50

Fecha ganada en el año (requisito para consagrarse Campeón)

La entidad de bien público de la Asociación Corredores Turismo Carretera entregó alimentos al Comedor del Corazón de Trelew.

Durante el desarrollo de la décimoquinta fecha del Turismo Carretera, en el autódromo Mar y Valle de Trelew, se entregó el cheque simbólico por alimentos al Comedor del Corazón de Trelew.

Recibieron esta colaboración la Sra. **Edilia Bastidas** y el Sr. **Juan Balmaceda**.

ACTC Solidaria continúa con un nuevo año de colaboraciones, siendo este su décimo primer aniversario desde la fundación del 28 de febrero de 2002.

Fútbol a beneficio en Trelew

La **ACTC** junto a la **Fundación IARA** organizaron un partido entre pilotos en la previa del **GP Banco Nación "Somos Chubut"**. Christian Ledesma, Martín Ponte, Leonel Pernía, Gonzalo Perlo, Juan Bautista de Benedictis, Mauro Giallombardo, entre otros. Además, participaron jugadores de la Asociación Kiñewen de Futsal, colegas de Pistas Argentinas y medios nacionales.

El objetivo de este partido amistoso tuvo como único objetivo fue colaborar de manera solidaria con la **Sala de Pediatría del Hospital Zonal de Trelew**.

La promoción hacia el GP Río Uruguay Seguros

Se pusieron en marcha las acciones promocionales de cara a lo que será la última fecha de Turismo Carretera y TC Pista en el autódromo Oscar y Juan Gálvez de Buenos Aires.

La cita de la jornada fue en Warnes, por un lado el Ford estuvo ubicado en el local de JS Buzos Antifama en Juan B. Justo al 3100, y por otro, la Chevy se puso frente al local de Corven en Av. Hororio Pueyrredón 2005. La promoción tuvo continuidad en la YPF de Libertador y Olleros.

Presentación Fecha 16
Buenos Aires. Autódromo Oscar y Alfredo Gálvez

En las instalaciones del **Hipódromo de Palermo** el pasado miércoles 3 de diciembre se presentó el **Gran Premio Río Uruguay Seguros**, **trofeo Plusmar** a disputarse los días 5, 6 y 7 de diciembre en la catedral del automovilismo argentino el **Autodromo Oscar y Alfredo Gálvez**, en la Ciudad de Buenos Aires.

Estuvieron presentes el Presidente de la ACTC Sr. **Hugo Mazzacane**, acompañado por el Sr. **Cdor. Juan Carlos Lucio Godoy**, Presidente de **Río Uruguay Seguros** y Sra, **Laura Teruel**, responsable de **Plusmar**.

Asímismo acompañaron los pilotos **Facundo Arduzzo, Matías Jalaf, Juan Bautista De Benedictis, Guillermo Ortelli, Lionel Pernia y Juan Manuel Silva**.

La fecha 16 va a ser de definiciones tanto en la **Copa de Oro del Turismo Carretera entre Rossi y Ledesma** como la **Copa de Plata en el TC Pista** en donde los 15 participantes tienen oportunidad ya que las matemáticas están de su lado.

Se espera una jornada fabulosa en el Oscar y Alfredo Gálvez de Buenos Aires.

El Presidente de la ACTC Sr. **Hugo Mazzacane**, en dialogo con **TC Magazine**, nos dijo:

"Ha sido un año positivo, esperemos que este fin de semana nos acompañe el tiempo y sea una magnifica carrera".

"El 2015 va a ser un año importante para el Turismo Carretera. Tenemos cambios de chasis y cambios de motores. Todo esta en marcha y está dentro de los límites que nos propusimos. Comenzaremos la primera carrera del año con los motores y chasis nuevos".

"El balance del Mouras ha sido muy positivo. Tenemos unos magníficos campeones a los cuales quiero dejarles mis felicitaciones".

OFRENDANDO LA DE ORO AL CIELO.

Con una lluvia incesante y control absoluto del Chevrolet en pista, Pedro Gentile se llevó el campeonato y con ello la Copa de Oro.

DIJO EL CAMPEÓN:

"Desde el viernes el objetivo era el campeonato, charlamos mucho con el equipo esto es merito del JP, de los mecánicos Ariel, Gustavo, Pochi y todo el grupo humano que hay detrás de este gran equipo".

"Me persignaba cada vuelta por que tenía un ruido muy raro en el motor, no lo sabía ni el equipo y ese era mi miedo, tenía miedo que me dejará a pata. Agradezco a Johnny, confié en su fierro y trajo sus frutos".

Juan Ronconi

"No veo la hora de llegar al taller y ver la Chevy semi armada, la realidad es que me quita el sueño llegar al TC".

"Al Mouras lo veo cada vez más positivo ves el gran desempeño que tienen en el TC Pista y la escuela cada vez crece más. Lo viví en el 2010. Hugo (Mazzacane) esta haciendo las cosas muy bien, vemos todos los autódromos de la Argentina y este es ejemplar. Me da mucho orgullo ganar en esta categoría".

Cdor. Lucio Godoy, Presidente de Río Uruguay Seguros entregando la Copa Coronación al campeón de TC Mouras, Pedro Gentile.

COPA CORONACIÓN
Río Uruguay Seguros TC Mouras

1	Gentile P.	Ch	218.75	4
2	Muchiut M.	F	198.00	2
3	Funes M.	Ch	191.50	1
4	Ortiz A.	D	182.50	1
5	Ronconi J.	Ch	182.00	1
6	Gassman J.	F	166.50	
7	Tufaro E.	Ch	164.50	
8	Carinelli A.	Ch	163.75	
9	Perlo A.	D	159.75	
10	Peluso S.	D	142.75	
11	Di Palma J.	Ch	131.25	
12	Ottati N.	Ch	126.50	
13	Vazquez M.	F	111.00	
14	Urcera J.	Ch	96.00	3
15	Novillo G.	Ch	92.50	

Fechas ganadas en el Calendario 2014 (requisito para consagrarse Campeón)

LA GLORIA DE LLEVAR LA DE PLATA A CASA

Juan Bava

Jonathan Vázquez

Finalmente, luego de una espera frente a la resolución de la técnica de excluir a Jack, Claudio Di Noto Rama se consagró campeón.

LAS FRASES DEL CAMPEÓN:

"La verdad siento una felicidad enorme lo primero que se me cruzo por la cabeza fue mi familia, mi abuelo, que siempre me acompaño en el automovilismo, esto es un reconocimiento enorme para mi y para todo el equipo que hace un esfuerzo gigante durante todo el año".

"Como me habilita el campeonato la idea es pasar a la categoría superior, al TC Mouras, obviamente no tenemos auto todavía, pero la semana que viene ya estaremos trabajando en eso".

"Quiero agradecer a todo el equipo Santagata Motorsport, a Claudio Bisceglia, al Chalca, a toda mi familia y sponsors".

Cdor. Lucio Godoy, Presidente de Río Uruguay Seguros entregando la Copa Coronación al campeón de TC Pista Mouras, Claudio Di Noto Rama.

COPA CORONACIÓN
Río Uruguay Seguros TC Pista Mouras

1	Di Noto Rama C.	D	153.50	1
2	Vazquez J.	Ch	150.50	4
3	Nefa D.	F	144.50	1
4	Ramos I.	Ch	132.00	4
5	Bava J.	Ch	131.00	2
6	Belhart G.	F	121.50	
7	Etchebest A.	F	114.50	
8	Chagas M.	Ch	93.50	
9	Cicarelli J.	D	89.50	
10	Alonso L.	Ch	89.00	1
11	Andreoli S.	Ch	86.00	1
12	Bracco E.	D	82.50	
13	Trappa L.	F	81.50	
14	Ercoli F.	Ch	68.00	
15	Cicarelli A.	Ch	5.00	

Fechas ganadas en el Calendario 2014 (requisito para consagrarse Campeón)

CAMPEONATO
Turismo Carretera

1°	Rossi, Matías	572.00
2°	Ledesma, Christian	512.50
3°	Ardusso, Facundo	489.00
4°	Castellano, Jonatan	424.50
5°	Silva, Juan Manuel	421.50
6°	Ortelli, Guillermo	404.50
7°	Trucco, Juan Martín	354.00
8°	Angelini, Juan Marcos	339.50
9°	Martínez, Omar	334.50
10°	Pernía, Leonel	325.50
11°	Werner, Mariano	318.50
12°	Canapino, Agustín	299.00
13°	Moriatis, Emanuel	298.50
14°	Di Palma, Luís José (h)	284.50
15°	Trosset, Nicolás	279.00
16°	Ponce de León, Gabriel	278.50
17°	Rodríguez, Matías	276.50
18°	Giallombardo, Mauro	273.00
19°	Okulovich, Carlos	257.50
20°	Sotro, Leonel	250.00
21°	Spataro, Emiliano	247.50
22°	Juan, Maximiliano	244.50
23°	Bonelli, Próspero	242.50
24°	Alaux, Sergio	239.50
25°	Altuna, Mariano	207.50
26°	De Benedictis, Juan.	204.50
27°	Campanera, Laureano	193.50
28°	Gianini, Juan Pablo	188.00
29°	Ponte, Martín	187.00
30°	Bonelli, Nicolás	173.00
31°	Ugalde, Lionel	172.50
32°	Pezzucchi, Nicolas	156.00
33°	Jalaf, Matías	135.50
34°	Nolesi, Mathías	133.50
35°	Fontana, Norberto	131.50
36°	Mazzacane, Gastón	116.50
37°	Ventricelli , Luciano	109.00
38°	De Carlo, Diego	106.50
39°	Mangoni, Santiago	101.50
40°	Oubiña, Adrián	93.00
41°	Savino, José	79.50
42°	Serrano, Martín	72.00
43°	Aventin, Diego	67.50
44°	Dose, Christian	42.50
45°	Risatti, Ricardo	36.50
46°	Mulet, Leandro	27.00

FECHA 16

GRAN PREMIO RIO URUGUAY SEGUROS

Trofeo PLUSMAR

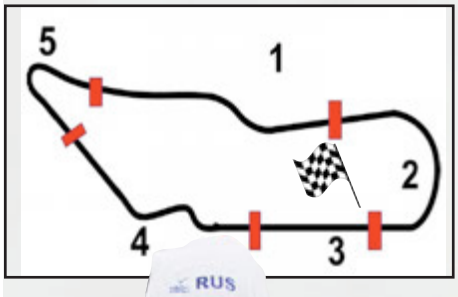
CARRERA ANTERIOR EN BUENOS AIRES
TURISMO CARRETERA 8 / 12 / 2013

CLASIFICACIÓN

Aventin (F)
1m34s002
216,034

FINAL

Silva (F)
40m30s825
200,501 (24 vueltas)



Longitud:
5 641m

SISTEMA DE PUNTAJE
(para última fecha)

Clasificación:

1º: 3 ptos.

Serie:

1º: 7,50 ptos.; 2º: 6,75; 3º: 6; 4º: 5,25; 5º: 4,50; 6º: 3,75; 7º: 3; 8º: 2,25; 9º: 1,50; 10º: 0,75

Final:

1º: 60 ptos.; 2º: 55,50; 3º: 51; 4º: 46,50; 5º: 45; 6º: 43,50; 7º: 42; 8º: 40,50; 9º: 39; 10º: 37,50; 11º: 36; 12º: 34,50; 13º: 33; 14º: 31,50; 15º: 30; 16º: 28,50; 17º: 27; 18º: 25,50; 19º: 24; 20º: 22,50; 21º: 21; 22º: 19,50; 23º: 18; 24º: 16,50; 25º: 15; 26º: 13,50 27º: 12; 28º: 10,50; 29: 9; 30º: 7,50; 31º al 40º: 4,50 41º al 45º: 3

CRONOGRAMA

VIERNES 5				
10:00 a 10:40	Entrenamientos	TC P	Grupo B	1era. Tanda
10:45 a 11:25	Entrenamientos	TC P	Grupo A	1era. Tanda
12:30 a 13:15	Entrenamientos	TC P	Grupo B	1era. Tanda
13:20 a 14:05	Entrenamientos	TC P	Grupo A	1era. Tanda
15:10 a 15:18	Clasificación	TC	1er. Quinto	1era. Tanda
15:25 a 15:33	Clasificación	TC	2do. Quinto	1era. Tanda
15:40 a 15:48	Clasificación	TC	3ro. Quinto	1era. Tanda
15:55 a 16:03	Clasificación	TC	4to. Quinto	1era. Tanda
16:10 a 16:18	Clasificación	TC	5to. Quinto	1era. Tanda
16:30 a 16:38	Clasificación	TC P	4to. Cuarto	1era. Tanda
16:45 a 16:53	Clasificación	TC P	1er. Cuarto	1era. Tanda
17:00 a 17:08	Clasificación	TC P	2do.Cuarto	1era. Tanda
17:15 a 17:23	Clasificación	TC P	3er. Cuarto	1era. Tanda
SABADO 6				
09:00 a 09:40	Entrenamientos	TC P	Grupo B	2da. Tanda
09:45 a 10:25	Entrenamientos	TC P	Grupo A	2da. Tanda
10:55 a 11:40	Entrenamientos	TC	Grupo B	2da. Tanda
11:45 a 12:30	Entrenamientos	TC	Grupo A	2da. Tanda
12:50 a 12:58	Clasificación	TC P	4to. Cuarto	2da. Tanda
13:05 a 13:13	Clasificación	TC P	1er. Cuarto	2da. Tanda
13:20 a 13:28	Clasificación	TC P	2do. Cuarto	2da. Tanda
13:35 a 13:43	Clasificación	TC P	3ro. Cuarto	2da. Tanda
14:00 a 14:08	Clasificación	TC	1ro. Quinto	2da. Tanda
14:15 a 14:23	Clasificación	TC	2do. Quinto	2da. Tanda
14:30 a 14:38	Clasificación	TC	3ro. Quinto	2da. Tanda
14:45 a 14:53	Clasificación	TC	4to. Quinto	2da. Tanda
15:00 a 15:08	Clasificación	TC	5to. Quinto	2da. Tanda
15:22	1a. Serie	TC P	6 vueltas	
15:52	2a. Serie	TC P	6 vueltas	
DOMINGO 7				
09:00	1a. Serie	TC	6 vueltas	
09:35	2a. Serie	TC	6 vueltas	
10:10	3a. Serie	TC	6 vueltas	
11:05	Final	TC P	20 vueltas ó 40 minutos	
13:00	Final	TC	25 vueltas ó 50 minutos	

CARRERA ANTERIOR EN BUENOS AIRES
TC PISTA 8 / 12 / 2013

CLASIFICACIÓN
Urcera (Ch)
1m36s061
211,403 km/h

FINAL
Echevarría (Ch)
36m06s750
187,448 km/h
20 vueltas

CAMPEONATO TC Pista

1º	Lambiris, Mauricio	F	481.50
2º	Urcera, José Manuel	Ch	469.50
3º	Echevarría, Camilo	Ch	445.00
4º	Costanzo, Pablo	Ch	421.00
5º	De Benedictis, Franco	F	408.50
6º	Ebarlín, Juan José	Ch	384.50
7º	González, Nicolás	F	383.00
8º	Bruno, Juan Martin	D	379.50
9º	Diruscio, Sebastián	Ch	360.50
10º	Pérez Bravo, Emmanuel	Ch	352.00
11º	Gini, Esteban	T	349.50
12º	Pérez, Federico	Ch	343.50
13º	Ruggiero, Alan	F	341.00
14º	Dianda, Nicolás	D	336.00
15º	Ferrante, Gastón	Ch	328.00
16º	Galarza, Ramiro	D	283.50
17º	Verriello, Diego	D	269.00
18º	Perlo, Gonzalo	F	267.50
19º	Alonso, Federico	D	260.00
20º	Crusitta, Gastón	Ch	244.50
21º	Di Scala, Cristian	Ch	242.00
22º	Berganza, Alejandro	Ch	233.50
23º	Barucca, Juan Pablo	Ch	221.00
24º	Alifraco, Emmanuel	F	218.00
25º	González, Alejandro	Ch	217.00
26º	Dentella, Cristian	Ch	204.00
27º	López, Nazareno	D	199.00
28º	Paparella, Juan M.	D	190.50
29º	Atkinson, William	F	189.50
30º	Pisandelli, Pedro	T	167.50
31º	Tedeschi, Aldo	Ch	154.00
32º	Garbelino, Juan	F	122.00
33º	Rogani, Rodrigo	D	93.00
34º	Cotignola , Nicolás	T	83.50
35º	Ricardo, Gastón	D	74.00
36º	Trebbiani, Jorge	F	64.50
37º	Videle, Marcelo	F	30.00
38º	Abella, Sebastián	Ch	13.00
39º	Girolami, Franco	Ch	12.50
40º	Lynn, Federico	F	3.00

NUMERACIÓN 2014

Turismo Carretera

1	Aventin, Diego	Ford
2	Werner, Mariano	Ford
3	Di Palma, Luis José (h)	Dodge
5	Rossi, Matías	Chevrolet
6	Martínez, Omar	Ford
7	Trucco, Juan Martín	Dodge
8	Castellano, Jonatan	Dodge
9	López, José María	Dodge
10	Altuna, Mariano	Chevrolet
11	Giallombardo, Mauro	Ford
12	Ledesma, Christian	Chevrolet
13	De Benedictis, Juan B.	Ford
14	Jalaf, Matías	Ford
15	Pernía, Leonel	Chevrolet
17	Angelini, Juan Marcos	Dodge
19	Fontana, Norberto	Dodge
20	Okulovich, Carlos (h)	Dodge
21	Alaux, Sergio	Chevrolet
22	Moriatis, Emanuel	Ford
23	Gianini, Juan Pablo	Ford
25	Bonelli, Nicolás	Ford
26	Oubiña, Adrián	Ford
27	Ugalde, Lionel	Ford
28	Sotro, Leonel	Ford
29	Risatti, Ricardo	Dodge
30	Girolami, Néstor	Dodge
31	Savino, José	Ford
32	Guerrieri, Esteban	Dodge
33	Juan, Maximiliano	Ford
35	Nolesi, Mathías	Ford
36	Spataro, Emiliano	Dodge
37	Ponte, Martín	Dodge
38	Ardusso, Facundo	Dodge
39	De Carlo, Diego	Chevrolet
40	Basso, Martín	Chevrolet
42	Mazzacane, Gastón	Chevrolet
43	Ventricelli, Luciano	Ford
44	Campanera, Laureano	Chevrolet
45	Verna, Rafael	Dodge
46	Serrano, Martín	Dodge
47	Pacho, Ariel	Dodge
48	Rodríguez, Matías	Dodge
49	Smith, Brian	Dodge
50	Dose, Christian	Chevrolet
51	Gil Bicella, Facundo	Dodge
52	Urretavizcaya, Tomás	Dodge
53	Mulet, Leandro	Dodge
54	Trebbiani, Jorge	Dodge
56	Solís, Gustavo	Ford
63	Bonelli, Próspero	Ford
86	Canapino, Agustín	Chevrolet
88	Trosset, Nicolás	Dodge
99	Pezzucchi, Nicolás	Dodge
111	Silva, Juan Manuel	Ford
116	Candela, Enrique	Ford
117	Ortelli, Guillermo	Chevrolet
141	Mangoni, Santiago	Dodge
161	Ponce de León, Gabriel	Ford
182	Kohler, Claudio	Dodge

TC Pista

1	Pezzucchi, Nicolás	Dodge
2	Trosset, Nicolás	Chevrolet
3	Pérez, Federico	Chevrolet
4	González, Nicolás	Ford
5	Galarza, Ramiro	Dodge
6	López, Nazareno	Dodge
7	Alonso, Federico	Dodge
8	Mangoni, Santiago	Chevrolet
9	Lambiris, Mauricio	Ford
10	Diruscio, Sebastián	Chevrolet
11	Giles, Germán	Chevrolet
12	Costanzo, Pablo	Chevrolet
13	Ebarlin, Juan	Chevrolet
14	Pérez Bravo, Emmanuel	Chevrolet
15	Echevarría, Camilo	Chevrolet
17	Perlo, Gonzalo	Ford
20	Dentella, Cristian	Chevrolet
21	Tedeschi, Aldo	Chevrolet
22	Gentile, Pedro	Chevrolet
23	De Benedictis, Franco	Ford
24	Crusitta, Gastón	Chevrolet
25	López, Emiliano	Dodge
26	Paparella, Juan Manuel	Dodge
27	Alifraco Emmanuel	Ford
28	Cotignola, Nicolás	Dodge
29	Berganza, Alejandro	Chevrolet
30	Grobocopatel, Daniel	Ford
31	Lynn, Federico	Ford
32	Gini, Esteban	Dodge
33	Todino, Gastón	Ford

34	Gonzalez, Alejandro
35	Ponce de León, Mariano
37	Garavano, José María
38	Girolami, Franco
39	Di Scala, Cristian
40	Rogani, Rodrigo
41	Laccette, Darío
42	Vivian, Franco
43	Ricardo, Gastón
44	Piccinin, Esteban
45	Falivene, Julián
46	Cordich, Ignacio
47	Carducci, Leandro
48	Abella, Sebastián
49	Benamo, Lucas
51	Viano, Claudio
60	Bruno, Juan
69	Trebbiani, Jorge
77	Carinelli, Augusto
87	Barucca, Juan Pablo
101	Garbelino, Juan
107	Verriello, Diego
111	Videle, Marcelo
116	Ruggiero, Alan
120	Ferrante, Gastón
122	Pisandelli, Pedro
151	Urcera, José
164	Atkinson, Brian
169	Dianda, Nicolás

La ACTC

La Asociación Corredores Turismo Carretera es la entidad rectora y fiscalizadora de la categoría más popular del automovilismo nacional: el Turismo Carretera.

Con 77 años de prolífica trayectoria, el Turismo Carretera recorre los autódromos de todo el país desplegando su particular y espectacular show deportivo, el cual convoca un promedio de 30.000 personas por carrera, provenientes de diferentes grupos geográficos y demográficos.

Nuestro sentimiento por el Turismo Carretera es el mismo que el de las miles de familias argentinas, que concurren incondicionalmente a cada carrera, pudiendo así hacer nuestra labor con un compromiso diferente, como si lo viviéramos como un fanático más.

El 5 de agosto cumplimos 77 años desde el primer Gran Premio de 1937 ganado por Angel Lo Valvo, que abrió la rica historia del Turismo Carretera, la categoría más antigua en actividad del mundo, tal cual lo certificó el Libro Guinnes de los Récords. Visitamos todas las provincias de la Argentina y hasta tuvimos el honor de llevar un Torino a la Antártida Argentina el 21 de septiembre de 2011 en un hecho histórico y marcado de plena Soberanía Nacional.

Porque somos la más popular, la más convocante y la categoría más importante de Argentina es que seguimos marcando el camino a seguir. Siempre con trabajo, sacrificio y pensando en nuestro público que a través de más siete décadas nos sigue acompañando. A todos los fanáticos del Turismo Carretera muchas gracias.

Presidente
Hugo Héctor Mazzacane

Vice Presidente 1°
Diego Oscar Raúl Aventin

Vice Presidente 2°
Gastón Hugo Mazzacane

Secretario General
Rubén Gil Bicella

Pro Secretario
Antonio Juan Aventin

Tesorero
Facundo Martín Gil Bicella

Pro Tesorero
Juan Manuel Deambrosi

Vocal Titular 1°
Héctor Eduardo Ríos

Vocal Titular 2°
Marcos Norberto Loioco

Vocal Titular 3°
Emilio Salvador Satriano

Vocal Titular 4°
Walter Daniel Alifraco

Vocal Titular 5°
Guillermo Javier Ortelli

Vocal Titular 6°
Omar José Martínez

Vocal Suplente 1°
Roberto Urretavizcaya

Vocal Suplente 2°
Enrique Héctor Pourciel

Vocal Suplente 3°
Luís Miraldi

Revisor de Cuenta Titular 1°
Rubén Omar García Bayón

Revisor de Cuenta Titular 2°
Jorge Alberto Oyhanart

Revisor de Cuenta Suplente 1°
Mariano Andrés Oyhanart

Revisor de Cuenta Suplente 2°
Néstor Apella

[F] Veronelli

Fin de Temporada

Con
el
comienzo
de diciembre y
en los albores de la
última competencia de 2014
en Buenos Aires, resta esperar
quien será el nuevo campeón tanto de la
copa de oro, como así también de la de plata
y disfrutar de los últimos
podios del campeonato.

Con los campeones coronados
finaliza la temporada y prácticamente
al mismo tiempo se termina el año.

En general hacemos los balances de lo vivido
y se reavivan las esperanzas en todos los ámbitos
de nuestras vidas.

Todas las vivencias positivas
y la no tanto quedarán en el pasado.
Con nuevas inquietudes y con nuestros mayores anhelos de felicidad
y alegría, es que les queremos desear un gran final
de temporada 2014,
y un brillante y excelente
comienzo de la de 2015.

Vayan a todos los que compartimos esta misma
afición nuestros mejores augurios y que el año que esta
por venir nos encuentre juntos disfrutando de esta revista que
con la mayor de las pasiones realizamos para que todos ustedes la
disfruten tanto como la disfrutamos nosotros.

Lo mejor desde nuestra redacción para esta nueva Temporada 2015.

El Equipo de TC Magazine, la revista institucional de la ACTC.