Año 2 Nº 20
Agosto de 2004
Gentileza ACTC

EJEMPLAR GRATUITO

Monólogo

JONATAN CASTELLANO PINCHO RECICLADO

EXCLUSIVO

Escribe ALBERTO CANAPINO

elf

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

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

67 AÑOS NO ES NADA

Y es todo. Es un pedazo importante de la historia del automovilismo nacional, pero también es mucho más que eso. Es el abuelo, pegado a la radio, oyendo las alternativas de los Grandes Premios, es mi viejo levantando su brazo junto al alambrado para saludar a sus ídolos, soy yo, haciendo noche en los sempiternarientes y son los pibes de hoy, los que desde arriba del auto de TC aceleran como los grandes o los otros, esos que en media lengua son capaces de nombrar a todos los pilotos de la actualidad. Por eso cuando dicen que el TC es un fenómeno, no lo desmiento, pero prefiero creer que el Turismo Carretera es una inquebrantable cadena de afectos. Es ese amor que lo hace indestructible e imperecedero; es el cariño de la gente que multitudinariamente acompaña cada presentación del TC, desafiando el frío y la lluvia, aun en la pobreza casi francisca de nuestros autódromos argentinos. Por eso es todo, porque es historia, es nuestra historia, la de todos.

¡Feliz cumpleaños Turismo Carretera!

1937 - 5 de Agosto - 2004

Oscar Aventin
Presidente
Asociación Corredores Turismo Carretera

6 EN FOCO
Sin palabras
En una imagen aérea, toda la pasión del Turismo Carretera y su gente. La auténtica fiesta nacional.

8 PANORAMA
Monólogo
Desalentado por el fantasma de la mala suerte y después de tanto bregar, llegó el contundente triunfo de Christian Ledesma.

12 GUILLERMO ORTELLI
No tengo ganas de resignar nada
Y, uno no puede dejar de creerle al supercampeón del TC que, a pesar de los altibajos, está dispuesto y motivado para no perder el tren.

14 PATIO DE BOXES
Novedades, comentarios, regresos, cambios... un poco de todo en este breve paseo por los boxes entrerrianos.

16 COLECCION TC MAGAZINE
Fabián Acuña

18 TC-SIMRACING
Campeonato Virtual de TC
Después del éxito del MOD de Turismo Carretera se viene el primer campeonato. ¿Estás preparado?

20 GRINGO AIR SHOW
Toda la pericia de Jorge Malatini, que desde el aire, le da un valor agregado al espectáculo del TC.

22 JONATAN CASTELLANO
Pincho reciclado
Alto y delgado como su padre, a bordo de una "Naranja Mecánica II", el hijo del tricampeón del TC muestra qué otras cualidades heredó de Oscar.

24 TECNICA
Geometrías de suspensión
Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

28 LA CARRERA
Toda la info de una nueva presentación del Turismo Carretera y el TC Pista en Olavarría.

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina **DIRECTOR:** Alberto Falcón. **REDACCION:** Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF. **FOTOS:** Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Roberto Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos. **PRODUCCION:** (ag) Argentina. **PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA:** Verónica Nápoli (ag) Argentina - Sarmiento 663 5° A - Tel.: 4328-7414. **EDITORIAL:** Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. **IMPRESION:** Impresos Macri. **TIRADA DE ESTA EDICION:** 15.000 ejemplares.

Auditado por IVC El valor de la verdad.

SIN PALABRAS

¿Qué decir? ¿Cuánto más se puede agregar a esta imagen? Más de 62.000 personas vivieron la fiesta del Turismo Carretera en Paraná. Una multitud embelleció el perímetro del autódromo del Club de Volantes Entrerrianos, una muchedumbre disfrutó a pleno la fiesta de todos... en familia, con amigos... tal y como es el TC.

Foto Aérea: Roberto Decurnex | Fotos: Angel H., Gabriel Santos y Roberto Decurnex.

EN FOCO

Despojándose de un saque de ese estigma que lo persiguió durante los primeros 9 rounds de la temporada 2004, Christian Ledesma aplicó un riguroso K.O. al resto de sus rivales en la pasada fecha de Paraná. Ganando la pole, su serie y la final de manera contundente, el marplatense recuperó su imagen de desafiante, se subió -ahora sí- a la pelea por el título y reanudó el romance con la hinchada chiva. Claves para entender por qué, frente a tanta competitividad existente, el subcampeón convirtió la 10 fecha en un...

MONOLOGO

Un monólogo exclusivo para un orador de primera, que, sin interrupciones, se explayó a voluntad ante la multitud asistente a la 10ª fecha en el dibujo paranaense. Pero además fue una verdadera bofetada a esa amiga suya, la mala suerte, que tantas veces le jugó en contra en esta temporada. Y que esta vez, como una ironía, apenas se hizo presente para ponerle una cuota de incertidumbre al final, cuando en pleno festejo el auto ganador terminó estrellado contra el paredón. Pero ni ese increíble momento alcanzó para frenar las ganas, para ponerle sombras a su sonrisa enorme y ese puñetazo descargado con fuerza al aire fue el lógico corolario para marcar el fin de la sequía de alegrías en el TC.

Necesitaba que este triunfo se diera así, de manera contundente, sufrimos demasiado con todo lo que nos fue pasando, reflexionó Ledesma.

Y suena lógico, no parecía justo que uno de los autos más contundentes y regulares del certamen no apareciera entre los muchos nombres importantes que pululan en las cercanías de la punta. *Es un alivio haber ganado, podemos mirar para adelante con otra óptica. El equipo merecía un gran resultado y ahora sí estamos con chance de pelear por el título,* deslizó el marplatense, líder a su vez de la armada chiva que capitalizó toda la euforia de una hinchada que pedía a gritos revancha por la afrenta sufrida en Buenos Aires.

La fiesta, más allá de ese inconcebible final, sirvió para reafirmar las dotes de un Matías Rossi excelente, en el promisorio debut de un auto flamante con soluciones de avanzada y que le permite al pibe de Del Viso soñar a corto plazo con el primer escalón del podio. Ese podio del que lo bajó el recargo posterior, pero que en nada modifica su potencial. El mismo que volvió a exhibir Mariano Altuna, a priori el único que se atrevió a insinuarle algo de oposición a Ledesma. Una osadía que pagó con un excesivo desgaste de su Chevy que finalmente no le permitió contener el avance de Rossi ni de Marcelo Bugliotti, que con similares fierros logró volver a la consideración. Entonces, los Chivos revivieron. ¡Y cómo!

PERO AHORA

El terreno de la continuidad abre incógnitas, como casi siempre en el TC, pero especialmente entre los fordistas que buscan dejar en el olvido el 1-2-3 sufrido en Paraná y también anotar el triunfo que por el momento se mantiene vacante. Y aferrándose a la idea de que es posible re-

Raúl Sinelli: logró en Paraná su mejor resultado con el Dodge.

El tandilense Fabián Acuña volcó todo su potencial para volver a la vanguardia. Fue 6°.

La silueta de la Chevy del JC Competición que bien llevó Mariano Altuna; el joven de Lobería sigue afirmándose en el TC.

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

Firestone

Pulgar en alto, poco antes de la carrera, Marcelo Bugliotti derrochaba confianza y no se equivocó. ¿O sí?.

Omar Martínez corrigiendo el Ford en la pista y en el torneo el curso de su campaña. Será definitivo?

vertir un par de resultados poco auspiciosos, Juan Manuel Silva advierte que ya no puede hablarse de que haya circuitos favorables a una u otra marca. *No hay que pensar tanto, hay que salir a buscar el resultado sin pensar si Olavarría es favorable a nuestro auto o no. Por lo pronto estoy muy confiado porque en las pruebas me conformó mucho la tracción del auto, seremos protagonistas una vez más,* sentenció el chaqueño.

En otra sintonía, aunque con características de necesidad parecida, Rafael Verna avisa: *en Olavarría gano yo.* Y asegura que le sobran argumentos. *Allí siempre anduvimos bien y con el auto que tengo vamos a estar otra vez en la punta sin dudas, sólo espero clasificar bien adelante, del resto me ocupo,* dice, con el convencimiento de que es indispensable estar en primera fila para aspirar al éxito. *Es muy difícil en este momento de la categoría que largando desde atrás puedas acceder a la victoria, al menos así lo veo yo,* concluye, al mejor estilo Guillermo Nimo.

Diego Aventín, por su parte, preparó esta próxima carrera con fuertes convicciones. Tras un desarme completo de su Falcon y un par de jornadas de ensayo para probar nuevas soluciones aerodinámicas y de suspensión trasera, el Pumita afirma que *mejoramos en el ingreso de las curvas, reduciendo la tendencia del auto a sacar la trompa. Llegaremos más firmes a Olavarría.*

Esa firmeza es la que exhibe el Gurí Martínez, ahora líder del torneo tras un buen trabajo en su casa y con fuertes indicios de haber corregido (¿definitivamente?) el rumbo. *Estamos bien, pero hay que seguir sumando,* dice el entrerriano.

ENTRE TOROS NO HAY CORNADAS

Lejos de la polémica que los envolviera en la pasada carrera de Paraná, los principales usuarios del Torino, (Traverso y Patricio Di Palma) desdeñan enfrentamientos por el favoritismo de la marca y afilan las garras de cara a esta fecha. *Los dos somos referentes, pero para ser el número 1 de la hinchada tendría que haber ganado tantas carreras y campeonatos como él, es evidente que maneja mejor que yo,* suelta con algo de ironía Patricio que estrenará nuevas soluciones en el impulsor, tras un par de jornadas de ensayos en La Fortaleza de Berta. *Logramos un poquito más de potencia, pero lo más importante es que tendremos mayor margen de confiabilidad,* aseguró.

El ramallense llega confiado, a sabiendas de que la oportunidad perdida en la cita entrerriana no puede volver a repetirse si pretende mantenerse prendido. Los ensayos previos en Olavarría le dieron la pauta de que el potencial del Toro violeta se mantiene intacto. Y entonces se verá quién sale airoso de este duelo particular.

Pero en cuestión de favoritismo, la memoria obliga a detenerse en Ernesto Bessone, último ganador en la capital del TC y con sobrados motivos para mantener su estatura. Es que el estreno de su nueva cupé ocupó los tiempos indispensables para que las sorpresas no sean desagradables. *El auto demostró buena actitud y en relación a la anterior logramos una mayor tracción,* aseveró el campeón, de increíble trabajo en Paraná. *Fue una buena despedida de un auto bárbaro,* concluyó Tito.

En cuestiones de marca, restará saber hasta dónde puede llegar la recuperación de Norberto Fontana, tras los problemas que lo marginaron de la última carrera, o si se confirma el rumbo ascendente logrado en Paraná por Raúl Sinelli como para armar un combo multimarca en igualdad de condiciones para disputar la undécima fecha. Nadie puede predecir los resultados y ese condimento no resiste mucho análisis. Simplemente dan ganas de empezar a disfrutar lo que vendrá. ■

Poco duro la polémica entre Juan María Traverso y Patricio Di Palma, los referentes del Torino. Lo cierto es que esta vez el arrecifeño, en tandem con su hermano Marcos, doblegó al ramallense a quién por un ratito "se le salió la cadena".

Daniel Lannes
Fotos: Angel H., Gabriel Santos y Roberto Decurnex.

Omar Martínez corrigiendo el Ford en la pista y en el torneo el curso de su campaña. Será definitivo?

GUILLERMO ORTELLI
NO TENGO GANAS DE RESIGNAR NADA

No son tiempos fáciles para el cuádruple campeón de Salto, que desanda etapas de cambios fuertes en su horizonte competitivo. La reciente separación con Alberto Canapino ya es casi anecdótica frente a la suma de responsabilidades que deberá enfrentar en este corto lapso, con el objetivo de recuperar la imagen de hombre fuerte en el TC. Se sabe, cuando se es poseedor de tanta historia ganadora, que las exigencias son distintas, siempre son mayores, pero Ortelli dice que no pierde la calma y que los cambios siempre son para mejor.

Siempre flota la impresión de que sos un tipo demasiado exigente con la gente que te rodea, que tenés poca paciencia.

-No, no es que yo sea extremadamente exigente, es que estamos en una categoría muy exigente que te obliga a no dormirte, es lógico que tengas que estar muy atento a todo. Me gusta estar encima de mi equipo porque te lo exige el momento que atraviesa el TC.

Y a partir de ahora, ¿cuál es la actitud?

-La misma de siempre, mantengo las motivaciones y las mismas ganas de recuperar terreno, no creo que se pueda decir que está todo perdido, aunque soy conciente que si en un par de carreras no mejoramos es evidente que me tendré que despedir de la posibilidad de pelear por el campeonato. Con lo competitivo que está el TC y lo apretado que están todos en el torneo nadie puede darse el lujo de dar ventajas.

Pareciera que estás resignando la posibilidad de pelear el título.

-No, no tengo ganas de resignar nada... este cambio está apuntado a tratar de sacar el auto del momento difícil que atraviesa. Pero de cualquier manera siempre hay que pensar a futuro y si el trabajo sirve, pero no nos alcanza para revertir lo que pasa, encararemos de la mejor forma la temporada 2005.

¿Te molestaría tener que volver con Canapino?

-Y, a lo mejor tenemos que volver, quién lo sabe, no sería la primera vez que hago un cambio, porque siempre trato de buscar lo mejor. El tema es que Alberto tal vez no tenga tiempo disponible para dedicarle a mi auto, él tiene otros compromisos y no puedo pretender que se dedique exclusivamente al mío, pero soy conciente de que necesito una dedicación full time y él, hoy, no puede. Lo ideal es contar con una persona que esté encima de mi auto.

Resulta curioso que el auto al que todos apuntaban como un elemento superior se haya vuelto tan impredecible. Parece tu principal enemigo ¿no?

-Bueno, tampoco creo que sea así, pero realmente este auto nos está volviendo locos, hace cosas diferentes todo el tiempo, se desestabiliza rápido y necesitamos reordenarlo. Y para eso nos hace falta tiempo, mucho trabajo y pruebas para tratar de recuperarlo pronto. Como primera medida, Edgardo (Fernández) ya metió mano en las suspensiones, vamos a ver.

En todo este proceso de declive del auto ¿crees que se puso en duda en algún momento tus condiciones?

Y, qué sé yo, quizás algunos lo hayan pensado... pero te aseguro que no creo haber perdido nada de mis virtudes conductivas. Mantengo mi nivel, me concentro en el objetivo con las mismas ganas de siempre.

¿Y qué te pasa cuando ves a Ledesma ganando y convirtiéndose en el referente de la marca, un lugar que era tuyo?

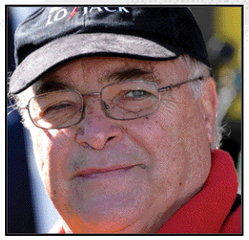
No me molesta para nada que le vaya bien, lo felicito a Christian porque ahora está pasando por un muy buen momento, tiene un gran auto y él también debió enfrentar dificultades. Ojalá que pueda mantenerse.

Lo afirma con convicción, sin abandonar esa postura desapasionada que suele formar parte de su estatura cotidiana. Confía en que va a mejorar en lo que resta de este 2004, un año que le va deparando una suma de sensaciones deportivas y personales que no siempre son fáciles de digerir y sugiere que le tengan paciencia.
Y está bien, si tiene crédito de sobra. ■

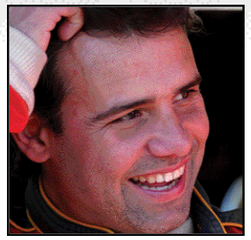
Daniel Lannes

Entre las luces y las sombras de un año con altibajos, se debate el multicampeón del Turismo Carretera. Ahora, con renovadas esperanzas y en una nueva etapa, quiere llevar más arriba su Chevrolet.

Tito Bessone y un beso para despedir la coupé que le dió el campeonato de TC, la misma que de ahora en más correrá Lucas Armellini.



Una nueva etapa, con la motorización de Jorge Pedersoli, inició Marcelo La Manna en Paraná. El de Lomas del Mirador y San Justo se metió entre los "reyes del segundo" en clasificar, fue 4º en su serie, pero en la final, debió abandonar prematuramente.



El ex Fórmula 1, Esteban Tuero regresó al Turismo Carretera luego de su fugaz paso con un Ford Falcon. Esta vez, con una Chevy (ex Matías Rossi) del equipo de Emilio Satriano.

El inefable y querido Carlos Pairetti mira la cámara y sonríe; seguramente ya está pensando en el Desafío de Glorias del Ayer, que se realizará en el Oscar Gálvez de Buenos Aires, el próximo 12 de diciembre. Una carrera para la emoción y el recuerdo.

Edgardo Lavari, abrazadito a la encantadora Alejandra Doucet (acompañante de Alejandro Urtubey) ya está trabajando en su retorno al Turismo Carretera con un Ford. Ni tiempo de extrañarlo tuvimos, aun sin el buzo antiflama, el Pájaro nunca falta al TC.

FABIAN ACUÑA
FORD

FOTO: Angel H.

CAMPENATO VIRTUAL DE TC

Después del sensacional éxito del MOD de Turismo Carretera, con más de 70.000 visitas y por encima de las 8.000 bajadas, llega el campeonato virtual que estabas esperando. No te lo podés perder.

En el mes de septiembre comenzarán las pruebas de suficiencia para obtener la licencia virtual y poder participar del Torneo Nacional SIMRacing de Turismo Carretera que organizará la web www.tc-simracing.com. Este torneo se realizará en la modalidad off line, y utilizará el MOD TC 2004 que se encuentra disponible en forma gratuita en TC-Simracing.

Gracias al apoyo incondicional de la ACTC, por primera vez en el mundo una entidad que organiza y fiscaliza una categoría tan importante como el Turismo Carretera, reconoce un torneo de simulación para sus aficionados. En EE.UU con las carreras NASCAR, en Italia y el mundo con la Fórmula 1 y el GT y en Alemania con el DTM, se realizan torneos virtuales sin el reconocimiento de los entes fiscalizadores.

¿COMO PARTICIPO Y OBTENGO MI LICENCIA?

Los pasos para obtener la licencia virtual de TC-SIMRACING serán, una vez habilitado el sitio especial (recomendamos visitar www.tc-simracing.com.ar diariamente, no sólo para enterarte de las últimas noticias del TC y participar del foro, sino para estar al tanto de las próximas novedades) habrá que enviar por e-mail tres vueltas en tres circuitos a designar y esperar a ver los tiempos totales, ya que sólo habrá cupo para los 150 mejores parciales sumando los tres circuitos.

Entre los pasos más importantes hay que tener en cuenta algunos de los siguientes puntos extraídos del Reglamento del Torneo:

» Podrá participar del torneo cualquier persona, hombre o mujer, de Argentina o cualquier país, sin límite de edad.
» Para obtener la licencia virtual deberá reunir los siguientes requisitos:
1) Haber llenado el formulario de inscripción.
2) Haber enviado los tres giros en regla según se detalla en el reglamento.
3) Estar entre los 150 mejores tiempos.
4) Enviar el auto pintado con el número obtenido.

» La numeración en esta primera etapa del torneo será de acuerdo al puesto obtenido en la prueba de suficiencia (los tres giros enviados) y arrancarán desde el número 2 hasta el 151.
» El número 1 está reservado para el campeón.
» La licencia se obtendrá totalmente gratis y no tendrá fecha de vencimiento.
» Se podrá dar de baja la licencia si se observan algunas de las siguientes anomalías:
1) Comportamiento antideportivo dentro y fuera de la pista.
2) No acatar sanciones o recargos.
3) Intentar sacar en forma desleal ventaja deportiva.
4) No participar de 2 (dos) carreras consecutivas o 3 (tres) alternadas.

» Los pilotos que terminen el torneo con los números que van desde el 130 al 151 inclusive perderán la categoría.

¿CUANTAS CATEGORÍAS HAY?

En primer término se lanzará el Campeonato Virtual de Turismo Carretera, pero todos aquellos participantes que no ingresen entre los 150 mejores cupos, podrán participar del futuro Campeonato Virtual de TC Pista.

Esta categoría tendrá las mismas reglas que el torneo de TC y servirá para promocionar los ascensos al TC. Aquellos pilotos que obtengan, al finalizar el torneo, el número 1 al 20 inclusive, pasarán a la categoría TC.

¿CUAL ES LA DINÁMICA DEL TORNEO?

Todos aquellos que se inician en la práctica de este apasionante deporte, el de la simulación, se preguntarán en que consiste el torneo. Estos son los puntos más importantes:

Ardama
CONCESIONARIO OFICIAL FORD
- Más de 50 vehículos en stock.
- La mejor atención personalizada.
- Una de las mejores instalaciones del país.
- Por todo esto, si pensás en un Ford, pensá en **Ardama**.
- Consúltenos, ó solicite vendedor a domicilio.
-Ruta Panamericana ramal Pilar Km51 - Pilar, Bs.As. - TEL: 02322-423381 / 423382 / 423039 / 423429
-Ruta 7 Av. Benito de Miguel - Junín, Bs.As. - TEL: 02362-435307 / 435308
-San Luis y Colectora Norte Panamericana - Campana, Bs.As. - TEL: 03489-422093

Clasificaciones

Las clasificaciones para ordenar la grilla de partida se realizarán desde el día lunes a las 0 horas. En ese lapso el piloto podrá enviar su mejor giro hasta antes del jueves a las 0 hs. Podrá enviar todos los giros que crea convenientes, y sólo se tendrá en cuenta el último enviado.

Los giros se harán en entrenamiento libre y una vez cruzada la línea de meta, deberá apretar Escape, ir a Opciones y Guardar "Mejor vuelta". La misma deberá renombrarla como, por ejemplo: perez_08.hll (hll, lo pone la máquina automáticamente) y lo que está antes del punto es obviamente el apellido del piloto seguido por el número.

Ese archivo se envía por e-mail o se sube al sitio y la comisión técnica verificará que esté dentro de los parámetros exigidos, como peso del auto, HP, etc.

Los tiempos se ordenarán y el jueves al mediodía se publicará la grilla de partida.
Se está evaluando la posibilidad, tal como lo hace el Turismo Carretera, de utilizar el 107 %.

Carrera

La carrera se hará en modalidad "carrera rápida" a 24 vueltas y cada uno largará de la posición obtenida.
Una vez finalizados los 24 giros, deberá guardar la carrera y remitirla al sitio, de igual forma que las vueltas clasificatorias.

Se podrá correr hasta el domingo a las 12 horas, estando prohibido guardar o retomar la competencia. Estos datos se sacan de analizar con un programa especial los archivos, por lo que no hay lugar para el error una vez que se apaga el semáforo.

El domingo se publican los resultados con los tiempos obtenidos y se habilitan las descargas de los archivos, así cada piloto puede observar la carrera del contrincante, un sistema que permitirá a los propios pilotos ser sus veedores.
La Comisión Técnica observará en forma detallada los cinco primeros puestos, en busca de anomalías o conducciones antideportivas, y dos al azar, pudiendo desclasificar inmediatamente a los autores de las acciones antes mencionadas.
No obstante y por el lapso de 48 horas, los pilotos podrán hacer apelaciones si observan en los giros de otros pilotos, la violación de alguna regla.
Los Comisarios Deportivos podrán darle curso o desestimar los reclamos.

Torneo Online

Ya está en los últimos tramos de su elaboración el reglamento para el Torneo On Line que se organizará en los distintos cybers del país. Para ello, estarán invitados todos aquellos comercios (que dispongan sus PC en red) para que se registren en www.tc-simracing .com.ar y reciban el reglamento y el aval de la web para organizar su propio torneo en red. De tal forma, a fin de año, cada cyber enviará a su representante quién se medirá On line con los restantes ganadores y de esa forma consagrar al campeón, quien también se hará acreedor de importantes premios. Por eso, si sos propietario de un local con juegos en red o tenés un amigo en el rubro, contactate con la web y asi podrás oficializar el torneo que realices con tus clientes y/o amigos. No lo podes creer no? Y encima es totalmente gratis.

Importantes empresas, como Canapino Competición, ya comprometieron su apoyo y patrocinarán este Torneo. Una interesante competencia que aquellos que tienen "muñeca" y saben de la configuración de los autos podrán obtener un lugar en lo más alto del podio.

Muy pronto podrás formar parte de este apasionante mundo de la simulación y estar corriendo con un Turismo Carretera de tu marca prederida. Ahhh, si todavía no tenés el MOD, te lo podés bajar gratuitamente en:

www.tc-simracing.com.ar,
www.carburando.como
www.canapino.com

DÍAZ RIGANTI
cereales s.r.l
Casa Central
L.N.Alem 822 7mo piso - Capital Federal
Tel.: 54-11-4312-6581
Sucursal Rosario
Paraguay 777 6° piso Rosario
Tel.: 0341-4110500
Sucursal Bahia Blanca
Roca 197 Bahia Blanca
Tel.: 0291-4517818
www.diazriganti.com
Corredores de Cereales
32 años junto a
la Cadena Agroindustrial
Junto a sus pilotos
Alejandro Occhionero (TC),
Mariano Acebal (TC Pista)
y Julio Franceschetti (Top Race)

JORGE MALATINI

GRINGO AIR SHOW

En cada carrera el comentario es el mismo: *Qué loco está ese chabón... Mirá lo que hace el tipo, está más quemado que Marquitos Di Palma.* No sabemos a ciencia cierta si sus neuronas están alteradas como las del menor de la dinastía de Arrecifes, pero lo que se puede afirmar es que Jorge Malatini, el Gringo, es capaz de dejar con la boca abierta a más de uno con sus acrobacias por el aire. Inclusive logra lo que no consiguen las esposas o novias celosas: que por instantes la vista de todos no esté en las esculturales promotoras, y sí en el cielo viendo como el *Gringo* es capaz de volar al revés, dar vueltas y pasar a vuelo rasante despertando el *uuuhhhh* de todo el público.

"Mi objetivo es siempre que la gente disfrute de los shows. Tengo más de 300 hechos y mientras los análisis que me hago periódicamente sigan bien voy a continuar", dice quien comenzó a volar a los 17 años y ya cumplió tres décadas en el aire. **"El tema es que no te podés equivocar porque hay alto riesgo. Es más, hago un 70% de lo que sé, porque no puedo poner en situación límite a la gente que va a los autódromos. Se puede errar bien arriba pero abajo ni pensarlo"**, sintetiza el experimentado piloto nacido en Carlos Casares que divide su tiempo entre la fumigación y una línea aérea.

Como no podía ser de otra manera, siendo oriundo de los pagos del recordado Roberto Mouras lo unió una amistad al Toro. **"Tengo los mejores recuerdos, iba con su equipo a las carreras y la pasaba fenómeno"**, cuenta Malatini, quien tuvo experiencias como acompañante del TC de Regularidad, con las cupecitas a principios de los 90, recorriendo los caminos de tierra de Buenos Aires. Pero el recuerdo más importante para él fue sentarse en la butaca derecha del chivo de Marcos Di Palma y sentir más cerca que nunca el cariño que le deposita en todos lados la hinchada de Chevrolet. **"Con el loquito nos une una amistad de años. Le enseñé a volar y a hacer algunas piruetas. Es más, como él me llevó en el auto yo lo llevé en mi avión en uno de los shows, porque tengo capacidad para dos personas. También se animaron a subir Tito Del Conte y Hugo Mazzacane"**, recuerda.

También se sacó el gusto y dio unas vueltas en un Chevrolet de la desaparecida GTA que le prestó Adrián Seoane, invitado por Del Conte en Nueve de Julio. **"¿Cómo sería mi estilo de piloto? Y... creo que iría para el lado de lo que dé el auto. Lo que me deje hacer, como pasa con el avión. Seguramente sería desconfiado porque todos los que hacemos acrobacias lo somos. No podés confiarte de nada porque una milésima de segundo puede significar la vida"**, reconoce y no es broma. Y agrega que **"no soy loco todo el día como me ven con cara de sacado arriba del avión. Llevo una vida normal como cualquier hijo del vecino. Hay una familia y amigos que pueden dar fe de eso"**, advierte el Gringo, un agradecido a la ACTC porque **"me deja hacer lo que más me gusta en la vida"** y a Firestone, quien le brinda un apoyo incondicional en las alas de su avión.

De Gagliardi siguiendo con el avión el andar de los punteros en las rutas, a este *Loco Lindo* que no para de sorprender en cada ciudad que visita este TC Siglo XXI. Malatini, un ejemplar de esos que no abundan. ■

Ariel Bandi
Foto: Roberto Decurnex

El Pitts-S-28 está construido en acero cromomolibdeno, tela y madera. Su motor Lycoming de 6 cilindros eroga 260 HP. Permite maniobras de mas de 12 G y menos de 12 G con una velocidad de rolido de 240° por segundo. Su peso vacio es de 520 Kilos.

JONATAN CASTELLANO

»» PINCHO RECICLADO

El Dodge naranja con el 101 en los laterales al frente del TC Pista en Paraná parecía una película vieja. Aquella de los 80 cuando un desgarbado y flaco piloto al que apodaban Pincho se trenzaba en duras batallas con los más grandes, llevando a Lobería a lo más alto del TC. Se cambió la ruta por los autódromos, pasaron 20 años y en la categoría previa a la máxima apareció Jonatan Castellano, así, sin h porque hace 19 años no le dejaron a sus padres ponerle esa letra en su nombre. El pibe tuvo su gran debut enseguida, en la cuarta carrera, con el auto que construyó y atiende Tulio Crespi con los motores, obviamente, de su padre Oscar.

"No esperaba ganar tan rápido. Siempre me costó adaptarme y como no traía ninguna experiencia en autos con techo, creí que este año sería de transición. Mi viejo, en cambio, me decía que estaba para ganar en las primeras carreras y por suerte no se equivocó", resaltó el largo piloto, al que le faltan cinco centímetros para llegar a los dos metros de estatura: *"Espero no crecer más porque así ya está bien. Peso 90 kilos y calzo 47, eso me trajo problemas en los autos de Fórmula. El último tiempo no entraba en la butaca, me bajaba con moretones por todos lados y acalambrado"*, resaltó.

Comenzó a los 10 años en karting zonal y luego pasó a la F-Renault donde corrió casi tres años, logró llegar cuarto dos veces como mejor resultado y todavía le molesta no haber podido subir al podio.

Salió perfeccionista, igual que el padre. *"En Salta me di cuenta que no puedo correr chocando con los demás. Mi estilo vehemente me llevó a tener el incidente con el Toto Piccinin. En Paraná planeé la carrera de otra manera y así gané"*. Imitando a su papá, mira las carreras una y otra vez para corregir errores. *"Ahora mi viejo graba la transmisión de Carburando para pulir sus errores. Le encanta el periodismo y fue para ese lado. A mí, en cambio, no me interesa. Prefiero volver algún día a retomar mis estudios de Ingeniería Mecánica para asegurarme un futuro como constructor de autos".* Acaba de abandonar los estudios que cursaba en La Plata porque el tiempo no le daba para atender el auto, y además reconoce que no podía concentrarse en las dos cosas al mismo tiempo.

Su idea es seguir todo el año que viene en el TC Pista y recién saltar al TC en el 2006. *"Prefiero estar firme y no quemar etapas de golpe. Tengo la suerte de tener a un fenómeno como Tulio Crespi. Yo le digo lo que hace el auto y él resuelve el problema en segundos. La tiene clarísima. Y los motores de mi viejo ni hablar, van como trompada. Tengo sin dudas un equipo fuerte como para pensar en el TC"*, se entusiasmó Pinchito, como ya lo rebautizaron en el ambiente. Justamente heredó el apodo aunque no tenga nada que ver con su tamaño físico. *"Será difícil despegar del apellido, al que llevo con orgullo y me ayuda mucho en lo profesional para conseguir auspiciantes. Me gustaría en un futuro ser reconocido como Jonatan Castellano simplemente. Pero para eso tendría que ganar carreras y campeonatos como hizo mi viejo. Yo gateaba y él coleccionaba trofeos"*, deslizó.

El peso de ganar en TC Pista superó todo lo que había hecho. Es que el reconocimiento de la gente ya comenzó a llegarle y él lo agradece: *"El otro día entré en la web de los fanáticos de Dodge y en el podio estaba primero. Detrás venían Tito Bessone y Raúl Sinelli. ¡No lo podía creer! Igual que los tipos que en Paraná besaban el auto, pasaban las banderas y se persignaban",* comentó sorprendido.

Le alcanzaron cuatro carreras para anotar su nombre entre los ganadores del TC Pista. Le queda un año y medio para ratificar esto y pasar a jugar en primera. Escribiendo su propia historia va el heredero de Lobería. ■

Ariel Bandi

GEOMETRIAS DE SUSPENSION

Alberto Canapino nos brinda otra clase magistral para seguir analizando los lineamientos generales para diseñar y construir un automóvil de competición. Una tarea didáctica que también integra los cursos de preparación de automóviles de competición dictados por Internet y de forma presencial junto a la UTN Facultad Regional General Pacheco.

GEOMETRIAS DE SUSPENSIÓN TRASERA

Antes de comenzar con el análisis específico de la suspensión trasera del Turismo Carretera, tendremos que refrescar qué entendemos por geometría de suspensión, lo cual ya hemos introducido durante el estudio de la geometría delantera respectiva. Dicho término hace referencia al arreglo, dimensión y distribución espacial de los brazos y demás componentes que actúan para mantener la rueda unida al chasis. Debiéndose aclarar que su estudio se realiza desde un punto de vista geométrico, evaluando las distintas posiciones que serán adoptadas durante los recorridos y previendo las interferencias que puedan surgir, pero teniendo en cuenta que se dejan para un análisis posterior e independiente dos puntos importantes en la constitución de toda suspensión de automóvil. Dichos temas son:

» Respuesta elástica: Siendo definida por los espirales, barras anti-rolido, amortiguadores y cualquier componente que sea introducido para establecer las características elásticas del vehículo.

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

Al respecto debemos resaltar que tal subdivisión no sugiere un orden de importancia entre los temas, sino que establece una independencia que simplifica el análisis. Para quien siga pensando en la importancia relativa de cada uno, vale agregar que una deficiencia en cualquiera de ellos bastará para que el conjunto sea inútil.
Como primer concepto para el análisis de una suspensión trasera de eje rígido, como la reglamentada para el Turismo Carretera, tendremos que asimilar que se trata de una suspensión no independiente, y por lo tanto el movimiento y/o los cambios de posición de una rueda tendrán como consecuencia movimientos y cambios en la posición relativa respecto de la pista del neumático que se encuentra en el otro extremo.

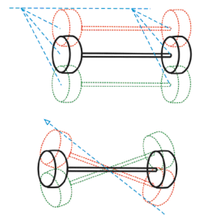
A los fines de la visualización, podemos descomponer los movimientos a los que estará sometido el tren trasero como la suma o superposición de dos movimientos: uno de traslación donde todo el tren sube o baja en forma conjunta y desplaza a ambas ruedas en igual sentido y dimensión, y un segundo de rotación donde cuando una rueda sube la otra tiende a bajar en igual cantidad tomando como centro de giro el eje longitudinal al auto que atraviesa el tren trasero por su punto medio.

El tratamiento en conjunto de todo el tren, nos limita notablemente las características de la geometría, ya que:

» Los cambios de comba dinámica (verticalidad del neumático respecto del piso) que podrá adoptar una rueda durante el doblado serán opuestos a aquellos que adopte su par.

» Los cambios de convergencia no serán en valores totales del ángulo dispuesto entre ambas ruedas del tren (éste se mantendrá en ausencia de deformaciones), sino que definirá la dirección a donde apunta el tren trasero.

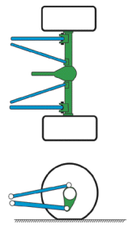
» Los cambios de trocha serán nulos porque la distancia entre ruedas se encuentra completamente definida por el eje que las une, pero podremos ver un efecto residual que durante las curvas desplaza el eje trasero lateralmente respecto del chasis.



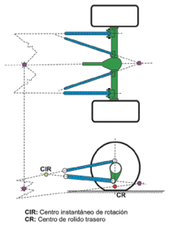
Como debe haberse notado en el planteo inicial, las suspensiones no independientes han antecedido a las independientes en el transcurso de la historia del automóvil por simplicidad constructiva, y no por simplicidad de análisis, el cual se torna más complejo. El problema de diseño de una geometría de suspensión trasera es tema para discutir largo y tendido, y se requiere, más allá de tiempo, sofisticados programas de simulación por computadora o avanzados conocimientos en matemática para estudiarlo con la minuciosidad que amerita. Sin embargo, durante la presente nota técnica podremos establecer las bases que nos permitirán saber si una geometría de suspensión trasera, como las utilizadas hoy por hoy, tiene parámetros lógicos para su funcionamiento.

Descripción

La geometría de suspensión trasera de eje rígido, utilizada en el TC, en la actualidad, consta de una cañonera que alberga al diferencial y palieres, y conforma con su estructura el eje rígido en cuestión; éste último cuenta con una rueda en cada extremo y a su vez hará de base de apoyo (mediante los anclajes correspondientes) de los medios elásticos que soportarán el chasis del vehículo.
Dicha cañonera, en su modelo más utilizado que se exhibe en el gráfico, se encuentra fijada al chasis mediante cuatro brazos que restringen su movimiento respecto de este último para poder controlar los esfuerzos que generarán los neumáticos en las etapas de frenado, doblado y aplicación de tracción.



Análisis



Como podemos apreciar en el gráfico, la determinación del Centro Instantáneo de Rotación (CIR) en la vista lateral surge de forma inmediata como la intersección de las prolongaciones de los brazos en dicha vista, y definirá el arco de circunferencia que describirá el tren en su movimiento de traslación hacia arriba o abajo.
Por otra parte, con un poco más de trabajo, en la vista superior podremos determinar los puntos de cruce de las prolongaciones de los cuatro brazos (cada uno con su simétrico), y encontrados estos dos puntos definirán en la vista lateral el eje de rotación alrededor del cual se producirá el movimiento de rotación del eje trasero. Dicho eje también definirá en su cruce con el centro de las ruedas el punto que será considerado Centro de Rolido (CR) del eje trasero.

Centro de Rolido

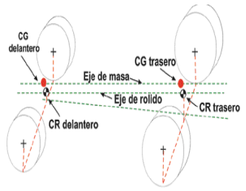
El CR a nivel conceptual lo podemos entender como el centro de giro instantáneo alrededor del cual el automóvil se está inclinando hacia fuera durante una curva (está rolando). Desde el punto de vista del cálculo, representa también el punto imaginario donde podemos representar que se transmiten al chasis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

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

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

» Su variación en distancia respecto del CG ocasiona cambios en las características del vehículo que no pueden ser previstos por el piloto. Por ende, debe prestarse particular atención para que la variación en posición del CR y CG ocurra en igual sentido y magnitud para inducir la mínima variación en su distancia relativa.

Continuando con la relación entre CR y CG a los fines de la elección de la altura del CR trasero, tendremos que poner particular atención en su relación correspondiente al tren delantero. Dado que el eje de rolido del automóvil tendrá que encontrarse aproximadamente en forma paralela al correspondiente eje de masa definido por la distribución de pesos del mismo, para así obtener respuestas similares de ambos trenes frente a un cambio de dirección. Esto nos conducirá en general, y en particular en el Turismo Carretera, a la utilización de alturas de CR traseros superiores a los delanteros.



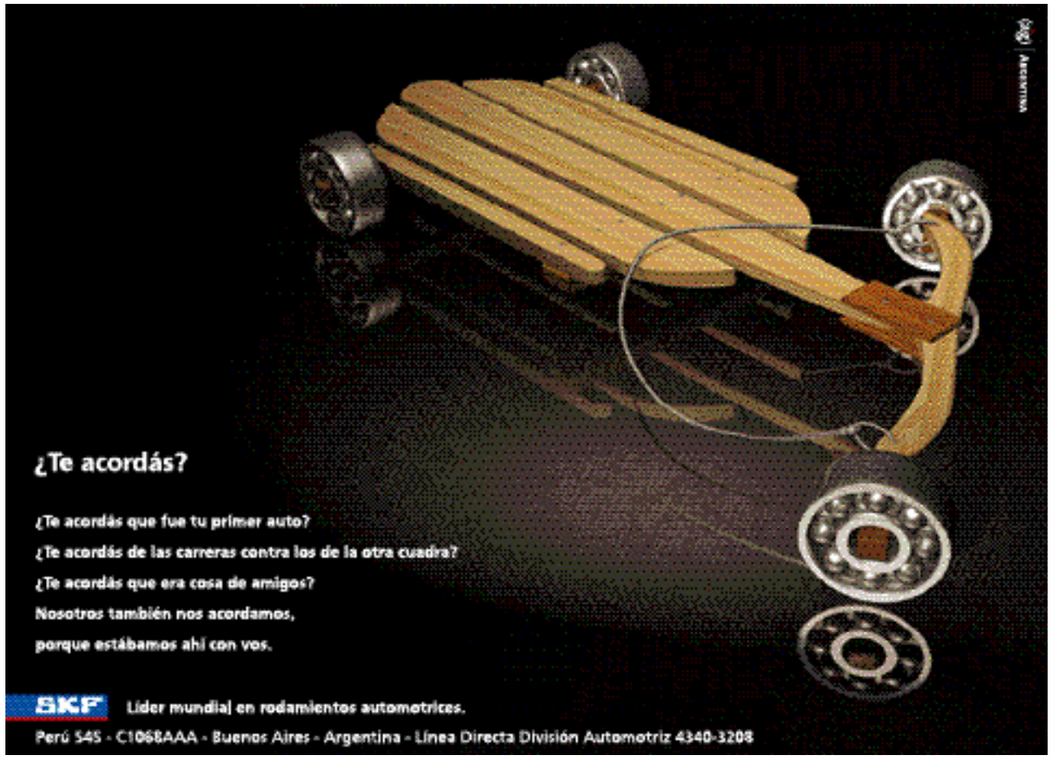
Por otro lado, más importante en sí que el propio CR se torna el eje de rotación que lo define, ya que no sólo establece la ubicación del CR, sino que también define el sentido hacia donde doblará el tren trasero cuando el vehículo role en la curva. Allí podemos ver que si este eje se encuentra más alto por delante de las ruedas traseras, la cola del automóvil tenderá a doblar hacia fuera de la curva y llevará a una tendencia sobreviraje; por supuesto, el caso opuesto, donde el eje tiene pendiente ascendente hacia atrás del automóvil, conducirá a que el tren trasero apunte hacia adentro de la curva y facilite en general la aplicación de potencia en los automóviles con tracción trasera.

Centro Instantáneo de Rotación

El CIR de la vista lateral, más allá de representar el punto alrededor del cual una rueda está describiendo un arco de circunferencia para un determinado momento, y que no tiene mayor relevancia en la caracterización de una geometría de eje rígido; si se torna importante en su relación con la línea imaginaria que une el parche de contacto trasero (en la vista lateral) con el CG del automóvil. Dicha característica se conoce como propiedades anti-squat y anti-lift de la suspensión y establecen la proporción de las fuerzas de tracción y frenado que se transmiten de las ruedas al chasis a través de los brazos de suspensión sin pasar por espirales ni amortiguadores. Por lo tanto, estas características disminuyen los ángulos de cabeceo durante la aplicación de tracción y frenado, surgiendo de allí su nombre en inglés. Sin embargo deben ser empleadas con discriminación, ya que con su abuso se disminuye el grip de los neumáticos por falta de copia en las ondulaciones.

Finalmente, tenemos que concluir que resulta próspero invertir tiempo en estudio y ensayos de la geometría de suspensión trasera, ya que tiene una relevancia suprema en el máximo aprovechamiento del grip de los neumáticos. Más aún por tratarse de neumáticos traseros, que intervendrán en la aplicación de potencia durante la salida de las curvas, ya que son éstas las zonas más relevantes en los tiempos de vuelta, dado que su ganancia se ve reflejada durante toda la recta posterior a cada curva.

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



Firestone es seguridad.
tone

ULTIMOS GANADORES
AUTODROMO SUDAMERICANO DE OLAVARRIA
Circuito (Extensión): 4.698,43 metros

05-04-98	J. L. Di Palma	Chevrolet
13-12-98	Belloso	Ford
04-04-99	Traverso	Ford
09-04-00	Martinez	Ford
27-08-00	Ortelli	Chevrolet
03-06-01	Ortelli	Chevrolet
11-11-01	J. L. Di Palma	Chevrolet
11-08-02	D.Aventín	Ford
01-06-03	Bessone	Dodge

Récord a batir: Ortelli (Ch)
1m51s354 a 160.626 (02/06/01)

Firestone es pasión.
Fires

GRAN PREMIO MACRO BANSUD

Autódromo Sudamericano de Olavarría - Buenos Aires
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 21 de AGOSTO

11:30 a 11:45	Clasif. TCP Grupo A	2da.
11:50 a 12:05	Clasif. TCP Grupo B	2da.
12:20 a 12:35	Entre. Desafío Ford	2da.
12:50 a 13:10	Entre. TC 2do. Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 3er. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
14:20	1ra. Serie TC Pista	6 v.
15:00	2da. Serie TC Pista	6 v.
15:40 a 15:55	Clasif. Desafío Ford	
16:20 a 16:35	Clasif. TC 2do.Tercio	2da.
16:40 a 16:55	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.
17:00 a 17:15	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.

DOMINGO 22 de AGOSTO

9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC Pista	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasificatorias más las 4 mejores de la Serie Complementaria).
C. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y R. Baglioni.
Comisario Técnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor (al cierre de esta edición, el Desafío Ford Fiesta evaluaba la posibilidad de realizar su competencia el día sábado por razones climáticas).

Campeonato Argentino Turismo Carretera 2004
Posiciones disputadas 10 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Martínez	120.50	64.50
2	Verna	116.50	66.50
3	Bessone	105.00	55.00
4	Silva	104.00	25.00
5	Hernandez	103.50	70.00
6	Ortelli	103.00	53.00
7	Ledesma	98.50	51.00
8	Aventín	90.00	68.50
9	Fontana	87.00	33.50
10	Traverso	86.50	21.50
11	Moriatis	86.00	60.00
12	Rossi	75.50	8.00
13	Acuña	72.00	37.50
14	Bugliotti	70.00	37.50
15	P. Di Palma	68.00	11.50
16	Altuna	60.50	18.00
17	M. Di Palma	58.50	-
18	Ciantini	56.50	-
19	Occhionero	55.50	-
20	Pacho	50.50	39.50

Campeonato Argentino TC Pista 2004
Posiciones disputadas 10 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	163.50	70.00
2	Piccinin	122.00	49.50
3	Pichini	116.50	70.00
4	Diruscio	97.50	43.00
5	Campanera	94.00	19.00
6	Logarzo	90.00	59.50
7	Piccini	89.00	39.00
8	Castellano	87.50	73.00
9	Lifschitz	87.00	10.50
10	Bonelli	71.00	3.50
11	Sotro	70.00	27.00
12	Acebal	59.00	-
13	Laccette	56.00	3.00
	Zughella	56.00	36.00
15	De Carlo	54.50	14.50
16	Marcilese	50.00	-
	Dandlen	50.00	26.50
18	Sava	44.00	-
19	González S.	43.00	24.50
20	Alvarez G.	34.50	9.00

IMPORTANTE

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 PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC

1	Bessone Ernesto	Dodge
2	Ledesma Christian	Chevrolet
3	Ortelli Guillermo	Chevrolet
4	Martínez Omar	Ford
5	Aventín Diego	Ford
6	Silva Juan Manuel	Ford
7	Acuña Fabián	Ford
8	Di Palma Patricio	Torino
9	Pacho Ariel	Torino
10	Ponce de León G.	Ford
11	Ramos Eduardo	Ford
12	Traverso Juan M.	Torino
14	Occhionero Alej.	Ford
15	Etchegaray Miguel	Ford
16	Verna Rafael	Ford
17	Tanoni Omar	Chevrolet
18	Moriatis Emanuel	Ford
19	Di Palma Marcos	Chevrolet
20	Gianini Juan Pablo	Ford
21	Minervino Luis	Chevrolet
22	Hernández Walter	Ford
23	Fontana Norberto	Dodge
24	Iglesias Fernando	Ford
25	Martin Henry	Ford
26	Tadei Gustavo	Ford
27	Urretavizcaya Rob.	Ford
28	Catalán Magni J.	Dodge
29	Ricciardi José Luis	Ford
30	Salerno Ruben	Dodge
31	Cingolani Daniel	Ford
32	Di Palma José Luis	Chevrolet
33	Balzano Javier	Chevrolet
34	Altuna Mariano	Chevrolet
35	Pisandelli Juan C.	Chevrolet
36	Hermoso Fabián	Ford
37	Alaux Sergio	Chevrolet
38	Bisceglia Claudio	Torino
39	López Cocho	
40	Sinelli Raúl	Ford
41	Iglesias Juan M.	Chevrolet
42	Guarnaccia Sergio	Ford
43	Robbiani Ariel	Ford
44	Joseph Ricky	Chevrolet
45	Soto Pablo	Dodge
46	Zanatta René	Chevrolet
47	Azar Javier	Torino
48	Rossi Matías	Chevrolet
49	Del Bo Roberto	Chevrolet
50	Candela Enrique	Ford
51	Iglesias Nicolás	Ford
52	Redolfi Hugo	
53	Rex	Ford
54	Belloso Luis	
55	Rafú Pablo	Ford
56	Oyhanart Mariano	
57	Savino José	Ford
58	Arrausi Carlos	Chevrolet
59	Riva Néstor	Dodge
60	Lavari Edgardo	
61	Ciantini José	Dodge
62	Ciancaglini A.	Ford
63	Di Marco Juan C.	Chevrolet
64	Urtubey Alejandro	Chevrolet
65	Urtubey Facundo	Chevrolet
66	Belli Daniel	Chevrolet
67	Giavedoni Carlos	Chevrolet
68	Rama Oscar	Chevrolet
69	Sosa Juan Manuel	
70	Videle Roberto	Ford
71	Fernández Max.	
72	Bianchi Fabián	Ford
73	Aguirre Gastón	Chevrolet
74	Suarez Cristian	Dodge
75	Gil Bicella Facundo	Dodge
76	Bradas Hernan	
77	Miserda Carlos	Dodge
78	Bugliotti Marcelo	Chevrolet
79	Nolesi Mathías	Ford
80	Dose Christian	Dodge
81	Guidi Nelson	Ford
82	Oñatibia Nelson	Dodge
83	Fontana Gustavo	Ford
84	Giustozzi Fabián	Dodge
85	Gurini Néstor	Ford
86	López Juan Carlos	Ford
87	Smith Brian	Chevrolet
88	Firmani José Luis	Dodge
89	Spataro Emiliano	Torino
90	Basso Martín	Ford
91	Solmi Sergio	Chevrolet
92	López J. Manuel	Ford
93	La Manna Marcelo	Chevrolet
94	Montaner Jaime	Dodge
95	Saiz Carlos	
96	Mulet Leandro	Chevrolet
97	Cutini Hugo	Chevrolet
98	Viglianco Dante	Chevrolet
99	Bini Alejandro	Torino
100	Iglesias Leandro	Chevrolet
101	Ugalde Lionel	Ford
102	Baldinelli Ezequiel	Torino
103	Armellini Lucas	Dodge
123	Tuero Esteban	Chevrolet

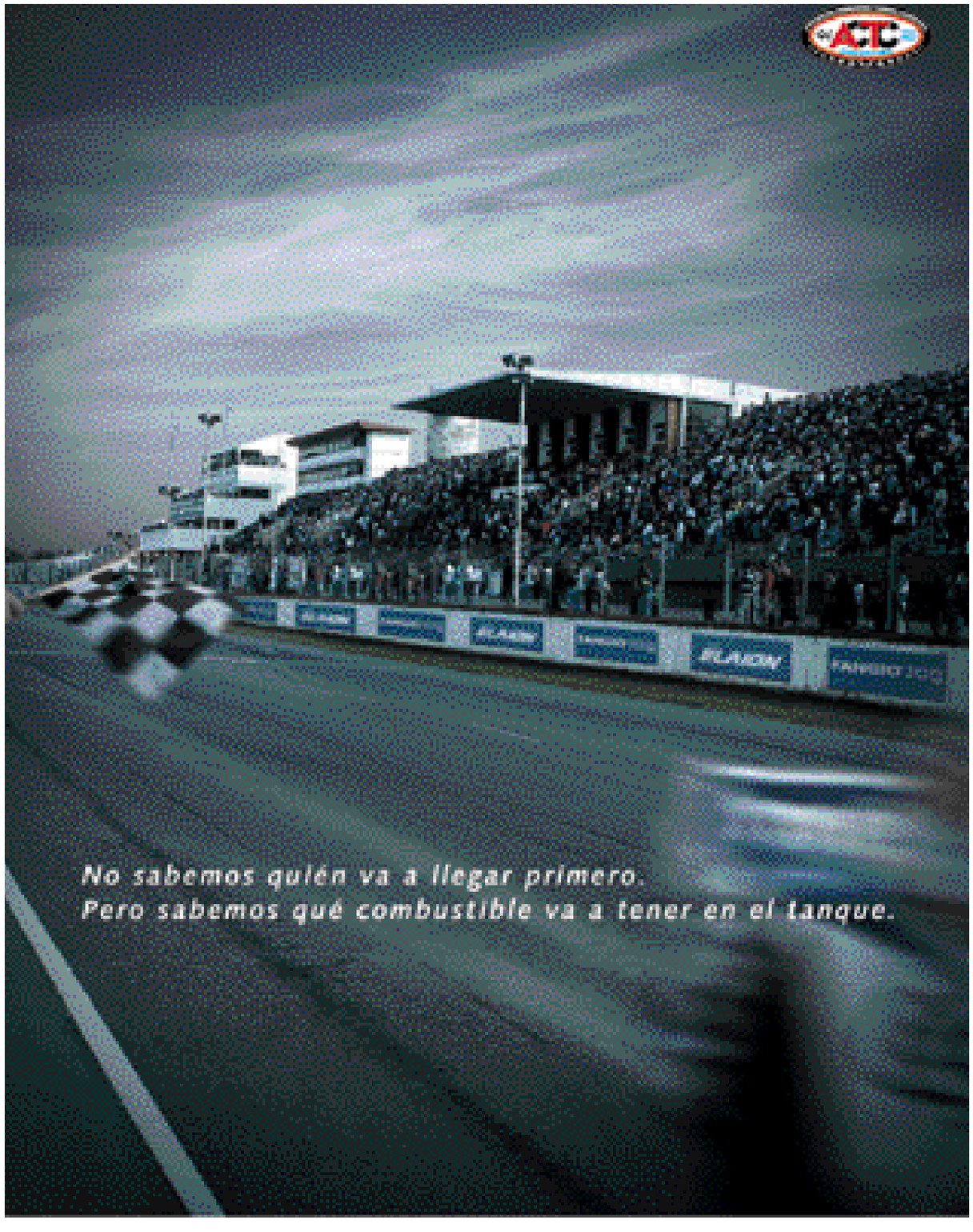
RANKING TC PISTA

3	Juan Maximiliano	F
5	Piccini Martín	F
6	Poggi Sergio	D
7	Logarzo Pedro	F
8	Lifschitz Federico	F
9	Castellano G.	C
10	Campanera Laureano	C
11	Diruscio Sebastién	C
12	Acebal Mariano	C
13	Sotro Walter	F
14	Marcilese Roberto	C
15	De Carlo Diego	C
16	Del Barrio Carlos P.	D
17	Pichini Mauro	F
19	Heim Simón Adán	D
20	Testa Ariel	F
21	Olivelli Mario	F
22	Piccinin Esteban	F
23	Morello Aldo	F
24	Impiombato Ricardo	C
25	Caserta Gastón	F
26	Sava Carlos	C
27	Fayanás Hugo	F
28	Agliani Hugo	F
29	Peroni Alejandro	D
30	Bonelli Prospero	F
31	Converso Gastón	F
32	D´Ambrosio Andrés	F
33	González Emiliano	F
34	Pacioni Gastón	F
35	Laccette Darío	F
37	Beraldi Abel	F
38	Cordich Ignacio	F
39	Liparoti Hernán	F
40	Federico Carlos	F
41	Araquistain Martín	F
43	Espósito Néstor	F
44	Cotignola Marcelo	F
46	López Julián	F
47	Mery Walter	
48	Fancio Alberto	C
49	Borio Ildo	C
50	Velata Rubén	C
51	Garcia Héctor	F
52	Moro Rafael	F
53	Dufau Jorge	C
54	Dandlen Pedro	D
55	Firpo Antonio	F
56	Arin Gustavo	D
57	Díaz Gaspar	C
58	Taborda Christian	C
59	Solís Gustavo	F
60	Alvarez Gastón	F
61	Trotta Esteban	C
62	Zughella Gabriel	F
63	González Sant. (H)	D
64	Ruiz Ricardo	F
65	Valencia Cristian	F
66	Valdo Germán	C
70	Ruiz Carlos José	F
71	Porta Enrique	F
72	Dopico Carlos	D
73	Albese Claudio	C
76	Noya Alberto	F
77	Ricci José María	F
78	Fernández Jorge	F
79	Delia Andrés	C
84	Bertozzi Juan	C
85	Calamari Miguel	C
86	Calculeff Francisco	F
87	Belmartino Gerardo	F
88	Paparella Juan M.	D
89	Martin Martín	F
91	La Cortiglia Omar	F
95	Oyhanart Mariano	F
99	Borio Diego	C
101	Castellano Jonatan	D

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.**



YPF. Combustible oficial del TC.

YPF