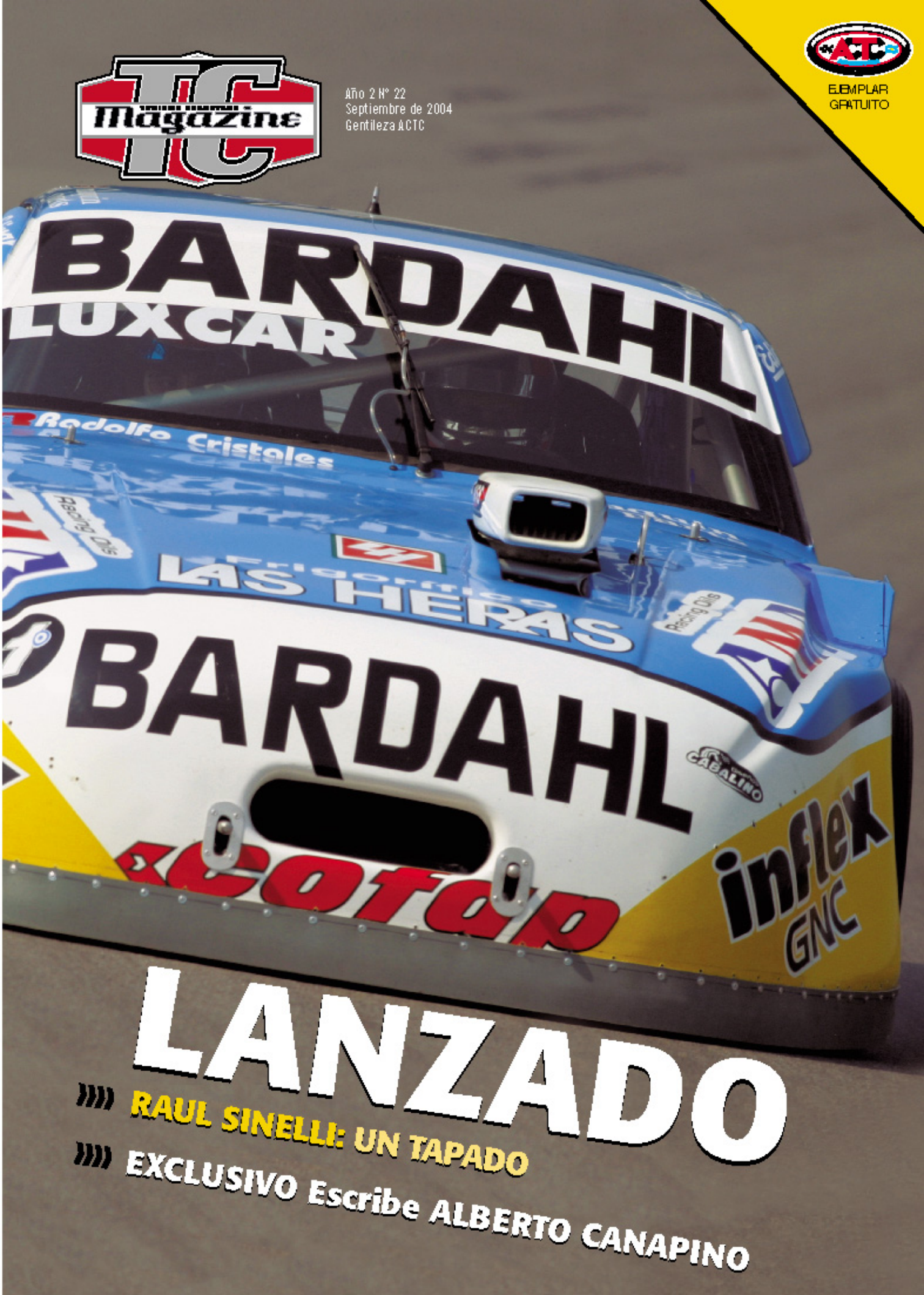

TC Magazine
Año 2 N° 22
Septiembre de 2004
Gentileza ACTC
ACTC
EJEMPLAR GRATUITO
BARDAHL
LUXCAR
Rodolfo Cristales
Racing Oils
Frigorífico LAS HERAS
BARDAHL
CABALLINO
scotap
inflex GNC
LANZADO
RAUL SINELLI: UN TAPADO
EXCLUSIVO Escribe ALBERTO CANAPINO

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

EDITORIAL

TCM 22

El golpe de Rafaela no fue uno, fueron dos. El primero, el visible, el que todos pudieron ver en la pista o a través de la televisión. El otro, el anímico. Ese que duele a todos los que formamos parte de este mundo del Turismo Carretera, pero que no trasciende y se nutre de la preocupación del momento, la incertidumbre después y las preguntas que vienen luego. Pero todo tiene respuesta, desde la recuperación de los pilotos y copilotos involucrados -la más esperada- hasta la más dura: ¿se podría haber evitado?

No, es la respuesta. El automovilismo es un deporte de alto riesgo, el circuito de Rafaela hace de ese vértigo su encanto y el polvo que se levantó, fruto de cuatro largos meses de sequía en esa zona, son razones e imponderables. La idea de correr con dos chicanas nació hace un buen tiempo y luego de varios contactos y reuniones con los pilotos se decidió llevar el hecho a votación; el resultado de la misma, por mayoría, fue realizar dicha carrera. Hicimos las pruebas correspondientes, asesoramos -a través de los más entendidos- a quienes no pudieron probar y procuramos alertar a todos los pilotos sobre el alcance del riesgo extra.

Desde hace un tiempo estamos trabajando sobre la posibilidad de hacer obligatorio el uso del sistema HANS, un elemento de seguridad probado en el exterior e inclusive, entre nosotros. Emanuel Moriatis es uno de sus usuarios y las consecuencias para él fueron mínimas. Mientras otros pilotos ya lo adquirieron, estamos a la búsqueda de alternativas que nos permitan bajar los costos del mismo, para poder hacerlo parte de nuestras normas de seguridad básicas.

Resulta difícil pensar en lo económico cuando lo que prima es la seguridad, pero estamos en un país largamente castigado en este rubro. En nuestro ámbito, el público todavía no cuenta con las comodidades que todos, quienes abonan una entrada, merecen. Traemos una larga carga de carencias y nos preocupamos por mejorar todo, inclusive, atendiendo las necesidades de aquellos a quienes le brindamos entrada gratuita.

No tenemos nada de que arrepentirnos, hicimos lo que había que hacer y haremos más. En su momento, creamos un departamento médico, un cuerpo de bomberos y grupo de oficiales de pista altamente capacitados que hoy, nos enorgullecen. Trabajaron de la mejor forma, mostraron profesionalismo e idoneidad sacando a flote una difícil situación, ese resultado nos sirve para seguir trabajando "poniendo el pecho", como lo hicimos antes, como lo haremos siempre.

Oscar Raúl Aventín

6/7 EN FOCO
El Mundo del Turismo Carretera en el reflejo de una mirada y un breve paseo por lo más lindo de "la máxima": la belleza de su gente.

8/9 PANORAMA
Lanzado
Con su triunfo en Rafaela, Ernesto Bessone se lanzó definitivamente a la búsqueda de retener su título de monarca. ¿Podrá? Todavía quedan varios candidatos... y van a luchar hasta el final.

12/13 UN TAPADO
Raúl Sinelli tiene el privilegio de ser ganador en el TC, pero a pesar de haber ganado con Ford, los monarcas de aquel momento le quitaron brillo a su mérito. Ahora con Dodge, el de Pergamino va por nuevos logros.

14 PATIO DE BOXES
Personajes, novedades, cambios, rumores... un poco de todo en los boxes del TC.

16 COLECCION TC MAGAZINE
Eduardo Ramos - Ford.

18/19 ALTA TECNOLOGIA...Y UN TOQUE ARTESANAL
Visitamos las plantas fabriles de Ruedas Argentinas, los proveedores oficiales de las ruedas del Turismo Carretera. Una empresa que desde sus orígenes estuvo vinculada al automovilismo deportivo y que a pesar de los avatares económicos del país, apostó a seguir creciendo.

24/25 NO ES TUYA, JUAN
Sobre el tramo final del campeonato del TC Pista, un toque provocó un giro inesperado que le pone una cuota de dramatismo a la lucha por la corona.

26 TC-SIMRACING
Después del impresionante éxito del MOD de TC, ya se viene el primer Campeonato Virtual de Turismo Carretera. ¿Estás preparado?

20/21 TECNICA: CONCEPTOS DE AERODINAMICA
Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición. Otro aporte exclusivo del prolífico chasista.

28 LA CARRERA
Toda la info de la tercera visita del Turismo Carretera y el TC Pista a la "catedral" del automovilismo nacional. El Oscar Alfredo Gálvez los recibe para poner en juego que lleva el nombre de un grande: Octavio Justo Suárez. Pilotos, marcas, campeonatos, estadísticas y crono para seguirla sin perder detalle.

OBSEQIO

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.

El valor de la verdad.

EL MUNDO DEL TC

A través del reflejo en una mirada, una parte del Mundo del Turismo Carretera. Autos, oficiales de pista, promotoras, su belleza y la pasión del público del TC.

PANORAMA

LANZADO

Aunque tardía y con más polémica de la que realmente merecía rodearse, llegó finalmente la victoria para el campeón Ernesto Bessone. El esperado estreno del número 1 en su condición ganadora llegó en el momento justo, ese que le sirve de pasaporte exclusivo para soñar con la alternativa de repetir el halago 2003. Una expectativa que crecía al compás del paso de las carreras, achicando el margen de maniobra para el gran estratega que es Tito, cuya dosis extra de conocimiento profundo, experiencia y viveza también resultaron claves a la hora del festejo. Autor de una tarea sin fisuras en el veloz trazado santafesino, aun cuando el dueño de la pelota era el relevante Julio Catalán Magni, hasta que una goma traicionera le postergó su sueño de triunfo, supo extraerle todo el jugo a una coupe que aún no conoce a fondo, pero que le brindó las respuestas indispensables cuando las requirió. Es que Tito sabe de apuestas y finales apretados y ese condimento de no entregarse nunca le dio el plus que precisaba cuando la confusión jugaba sus cartas a la hora de la definición. ***Si no ganaba esta carrera creo que me despedía de la posibilidad de pelear el título. Cuando le agregue kilos a esta cuope no sé si tendremos el rendimiento que alcanzamos en Rafaela***, aclaró el campeón, ahora más que nunca lanzado hacia la nueva conquista. No suena descabellado y demuestra con hechos la acertada decisión contrariando el dicho popular- de *cambiar de caballo a mitad del río*. El auto nuevo le permite otras variables a la hora de clasificar, un dato no menor en el escenario cada vez más acotado que es el de pretender el triunfo en el TC.

Y ahora es otra cosa reflexiona Tito, más aliviado que nunca de cara a la continuidad del `04. Sabe sumar y ya no sufre ciertas urgencias. La presión va para otro lado.

El actual monarca del TC se anotó con todos los requisitos para retener la corona, había que ganar y ganó, aunque su triunfo -por la apelación de Pacho- recién se confirma 48 horas después.

Un lote compacto liderado por Julio Catalán Magni (poleman y mejor resultado parcial con el Dodge) a quien siguen Bugliotti, Pacho, Bessone y Verna. Al de Ushuaia se le escapó por muy poco su primer triunfo en "la máxima" y fue a manos de otro producto de Chrysler: Tito Bessone.

Un ensimismado Juan María Traverso. Su floja cosecha le restó chances, pero no por ello puede dejar de tenerselo en cuenta.

Una goma y el paredón acabaron con las ilusiones de Julio Catalán Magni. Todo está listo y dispuesto, la mala fortuna le arrebató una victoria que ya parecía tener en el bolsillo.

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

Firestone

Juan Manuel Silva sigue siendo candidato en los puntos, le falta ganar pero el chaqueño apuesta a todo o nada en la carrera de Buenos Aires.

JUGAR DE LOCAL

Siguiendo el razonamiento de nuestro número anterior, ahora sobre cuatro fechas vacantes hay aún cuatro candidatos con una deuda pendiente de victorias y resta saber si seguirá en Buenos Aires la conducta de saldar cuentas.

¿Será el turno de Verna de jugar sus cartas ganadoras en el Gálvez? El escenario no le es indiferente y la lógica que debería imperar –si pudiera aplicarse en el TC– le da cierta chapa al veloz representante del Lincoln Sport Group. ***Tiene que ser Buenos Aires, me gusta el circuito, me siento bien corriendo allí y mi auto siempre funciona bárbaro***, dice el Tabo, local como nunca en esta 13º. fecha.

Con la tranquilidad de saber que el arma está, sólo resta saber qué incidencia tendrá en el seno del equipo la recarga de trabajo que supone la finalización de los trabajos sobre el flamante auto de Moriatis, remplazante del destruido en Rafaela, y la reincorporación en sus filas de Diego Aventín, tras la decisión de desmantelar su equipo tras la pasada competencia.

Precisamente el Pumita es otro de los que deberá anotarse entre los triunfadores si quiere mantener su chance. ***No pienso en eso. Lo principal ahora es recuperar la competitividad del auto. Tengo confianza en el Lincoln, sé como trabajan y sé que juntos lo podremos lograr***, adelantó Aventín, que estrenará también motores provistos por Laborito.

Frente a tantos cambios y como dato a favor, le sobra química con el 12 capitalino como para pensar en reinsertarse entre los de adelante.

Esa fue precisamente la conducta que utilizó Silva en Rafaela, con un alentador 4º puesto final, y que lo sitúa una vez más entre los nombres potables. Es que después de un par de carreras algo desteñidas, el chaqueño apareció con autoridad y la velocidad adecuada para pretender recuperar imagen. ***Me gusta el 12***, insinúa el Pato sin querer enfatizar su chance, aunque los trabajos en aerodinamia y motor le dejaron un buen sabor en los ensayos previos. ***La verdad es que hicimos un esfuerzo extra para esta carrera, pero hay que ser cuidadosos, somos muchos los que vamos a tratar de ganar allí***, desliza.

Diego Aventín rompió su relación de trabajo con Marcos Laborda, Alberto Canapino y Jhonny De Benedictis, para regresar al Lincoln Sport Group. ¿Podrá el de Morón torcer el rumbo?

Christian Ledesma involuntario protagonista del impresionante accidente de la chicana, afortunadamente, Walter Jakowzuk y Víctor Orsi, acompañantes de Moriatis y Savino, se recuperan.

TRAS EL TEMBLOR

El terreno de las incógnitas seguramente será el más transitado en esta nueva cita con el Gálvez, especialmente hablando de aquellos afectados por los múltiples accidentes que marcaron a fuego la 12º fecha. Pocos fueron los que salieron libres de daños y saben de la importancia de la cita capitalina. Debería Martínez recomponer su ánimo, al igual que Traverso, ambos extrañamente alejados de la punta en la pasada carrera y pagando las consecuencias de salir en el medio del lote, con los riesgos que ello implica. ***Nos falta velocidad para pensar en andar adelante***, denuncia el Flaco. Martínez querrá refrescar la memoria de su anterior triunfo en el 12, aunque padece las mismas carencias. Pero quién sabe.

Puntualmente el tema será mas espinoso aun para Ledesma, que llegará a esta cita prácticamente huérfano de ensayos. ***Reconstruimos toda la parte delantera del auto que había quedado muy dañada, por lo tanto no deberíamos tener problemas***, avisa Avila, responsable de la coupe que maneja el marplatense. La fe está intacta, resta saber si lograrán mantener ese equilibrio que supo lucir la Chevy mejor perfilada hasta entonces. Como compañero de marca y aspiraciones, otros aires respira Ortelli más allá de que la cosecha en Rafaela haya sido nula. Es que la prestación de su auto volvió a mostrar indicios de sana mejoría. ***Me gusta la actitud del auto que me permitió volver a pelear los primeros lugares***, avisa el tetracampeón, que ya ve el horizonte no tan lejano.

Pero, más allá de las cuestiones puntuales que atañen a quienes pelean por el certamen, Buenos Aires bien podría ofrecer otro tipo de variantes. Salvo que alguno de los que pelean arriba en la tabla anual decida salirse del libreto la cuestión debería definirse entre los que disfrutan cierta liviandad en sus autos. Aunque las sorpresas en TC siempre están al alcance de la mano. ■

Daniel Lannes

RAUL SINELLI UN TAPADO

Peina tantas canas que bien puede considerárselo un veterano del TC. Y de hecho el hombre lo es, sólo que las intermitencias propias de su participación en la *máxima* quizás no alcancen para rotularlo como un referente de la categoría.

Pero cuenta con un llamativo "récord". Corrió 170 carreras y ganó dos, ambas con Ford. Hasta ahí, fenómeno. El tema es que festejó en Nueve de Julio 2000, cuando fue campeón Guillermo Ortelli, y en Buenos Aires 2001, cuando el que descorchó champagne a lo grande fue Juan María Traverso. Los dos triunfos fueron opacados por los que se consagraron campeones ese mismo día. Un verdadero tapado del automovilismo que, sin embargo, no dramatiza: ***"Igual cumplí mis sueños: ganar en TC primero y después en Buenos Aires, la Catedral del Automovilismo, con serie y final incluidas no es poca cosa para un tipo como yo"***, se sincera. Al día siguiente, los diarios y las revistas hablaban más de los campeones que de él. Pero poco importaba. Su objetivo ya estaba cumplido. Y los festejos internos fueron con su mujer Mariela y sus hijos Mateo y Julián. De Raúl Sinelli estamos hablando. Del canoso piloto de 46 años nacido en Alberdi, muy cerca de Pergamino, ciudad en la que vive. Y del que se vuelve a hablar en estos días, aunque en otros términos. Porque después de la polémica definición de la carrera de Rafaela, todo el mundo lo tuvo en la mira. Menos Tito Bessone, obviamente, el resto lo acusó por transitar a poca velocidad y de esa manera retrasar a Ariel Pacho, que finalmente fue segundo. Al ganar Bessone, él subió al podio. De otra manera, hubiese sido cuarto, detrás del Pato Silva. Parece un trabalenguas pero es así. ***"Lo único que me interesaba era ganar el tercer lugar. Yo no ayudé a ganar a nadie. Hice la mía"***, disparó Sinelli ni bien terminó la accidentada carrera.

Con la Dodge que condujo a principios de temporada José Ciantini, viene haciendo un trabajo de menor a mayor. Volvió al TC en la primera competencia de Buenos Aires con la otra coupe del P&P Racing Team y en Río Cuarto ya estaba arriba del auto actual. En Salta largó 42° y llegó 22°. En Nueve de Julio fue 11°, en la segunda del Gálvez llegó 8°; en Paraná, 7° y en Olavarria, 13°. Siempre motorizada por Eduardo Alonso, quien arma los impulsores en el taller de Omar Wilke. ***"Es una gran alegría que a Jorge Pascal y Juan Pérez les vaya bien. Confiaron en mí y me dieron una oportunidad de volver a correr. Este auto lo alquilé antes Cristian Dose y dijo que no andaba porque no pudo entrar dentro del 103%. Quedó demostrado que estaba equivocado"***, soltó Sinelli, con prudencia. La misma que aplica a la hora de evaluar su relación con las hinchadas.

"No creo que los de Ford me insulten por el cambio. Otra cosa hubiera sido si me pasaba a Chevrolet. Además, no me siento referente de una marca porque no soy un profesional de esto. Vivo del campo y de la venta de maquinarias agrícolas. Y lo que quiero ahora, dentro del TC, es darle una alegría grande a la hinchada de Dodge", comentó Raúl, siempre acompañado por el Colo Giorgi, un amigo de fierro y hombre que lleva las cuentas de una conocida señal deportiva de cable.

En la serie de Rafaela ya demostró que podía pelear arriba. Llegó técnicamente empatado con Emanuel Moriatis en el tercer lugar, pero el de Lanús se quedó con la posición porque tenía un mejor tiempo clasificatorio. Ahora, el de Pergamino mira el Gálvez con cariño. Y tendrá que apurarse para ganar este año antes de Río Gallegos. No sea cosa que le pase por tercera vez eso de quedar eclipsado por el campeón. Algo que no puede dejarse de lado: Bessone consiguió la carrera que necesitaba y pasó al frente en el campeonato gracias a Sinelli. ¿Y si en alguna carrera, el campeón viene adelante con Raúl a la cola? Seguro, le devolverá las gentilezas.

Ariel Bandi

"Cumplí mis sueños: ganar en TC primero y después, en Buenos Aires, la catedral del automovilismo, con serie y final incluidas no es poca cosa para un tipo como yo".

HOMENAJE

Los próximos 2 y 3 de octubre, la ciudad de Arrecifes llevará a cabo la II Fiesta Provincial del Automovilismo, un evento que apunta a ser un clásico para los amantes del deporte motor y que este año tendrá la particularidad de inaugurar el monumento a Rubén Luis Di Palma. La misma tendrá lugar en la Estación de la Juventud (Av. Sarmiento entre Avenidas Merlassino y Frascheri) con actividades tales como la muestra estática de automóviles de competición y clásicos, la muestra del artista plástico (y colaborador de TCM) José María Villafuerte, la conferencia de Alberto Canapino sobre "Actualidad en el diseño de automóviles de TC", la elección de la Reina Provincial del Automovilismo 2004, entre otros hechos destacados, y finalmente, la entrega del Premio "Ruben Luis Di Palma" al Deportista Automovilístico.

CONVENCION DE CLUBES

La sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera, será el punto de encuentro para la realización de la Primera Convención Nacional de Clubes Organizadores de Turismo Carretera. El objetivo de la misma será aunar esfuerzos y delinear los planes del trabajo futuro. Esta jornada de trabajo tendrá lugar el próximo 4 de octubre.

CORONACION EN EL SUR

Días pasados se firmó el contrato, mediante una conferencia de prensa, el cual liga a la ACTC con la Gobernación de Santa Cruz y el Automóvil Club Río Gallegos para la realización de su Gran Premio Coronación Provincia de Santa Cruz. El mismo se realizará a fines del mes de noviembre, en el Autódromo Ciudad del Centenario de Río Gallegos, y será la tercera vez que el Turismo Carretera visite dicho escenario, que ya tuvo como ganadores a Claudio Bisceglia y Fabián Hermoso. En las fotos, la firma del convenio con autoridades de la provincia, el club organizador y la ACTC. En la otra toma, Carlos Sancho (Vice Gobernador santacruceño) estrecha la mano de Oscar Aventín (Presidente de la ACTC).

El equipo de Raúl Echarri, que integran José Ciantini y Rubén Salerno, recibirá de ahora en más el asesoramiento de Alberto Canapino en la puesta a punto de los Dodge. Al mismo tiempo, el equipo de Venado Tuerto evalúa la posibilidad de sumar a su hueste a Fabián Hermoso, quien asumiría la conducción del Torino ex MCM Sport Group.

El equipo de Fernando y Juan Manuel Iglesias ya comenzó a elaborar una nueva coupe Chevrolet para el Turismo Carretera. El objetivo de ello, sería renovar la unidad que viene utilizando Juani o bien, el regreso del Pichi a la marca de sus primeros años en "la máxima". El nuevo auto estaría listo a fines de este año o a comienzos de la nueva temporada 2005.

ACTC
ARGENTINA
COLECCION
TC Magazine
MOLIENDAS
CHONGUE
11
FANGIO XXI
Giorgi
GOODYEAR
GRUPO CAMOIA
VULCAMOIA
F.CAMOIA
ALPINE SKATE
HECTOR L. VILLAR
CEREALES
BONANO
FURGONES Y SEMIRREMOLQUES
ARPRAN
EL RAPIDO
ATLAS
SHIPPING S.A.
EDUARDO RAMOS
Ford

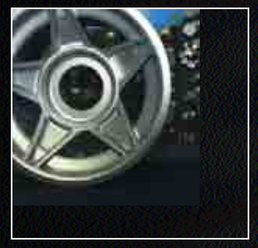
FOTO: Angel H.

INFORME ESPECIAL

LAS RUEDAS DEL TC

ALTA TECNOLOGIA...Y UN TOQUE ARTESANAL

RECONSTRUIR LA HISTORIA DE LA RUEDA SERIA REMONTARSE CASI A LA PREHISTORIA DE LA HUMANIDAD Y ESE NO ES EL PUNTO. PERO PARA CONOCER ALGUNOS SECRETOS DE UNO DE LOS ELEMENTOS QUE PERMITE A UN AUTO DE TC SUPERAR LARGAMENTE LOS 250 KM/H NO SERA TAN COMPLICADO. POR ESO NOS FUIMOS DE VISITA A RUEDAS ARGENTINAS, LA PROVEEDORA OFICIAL DE LAS LLANTAS DE LA CATEGORIA PARA FAMILIARIZARNOS CON ALGUNOS DE LOS PROCESOS DE DISEÑO Y FABRICACION.



A RODAR

Ubicada a 250 km de la central de Ruedas Argentinas en Munro, la planta de Fighera (Ruedas EB) será el escenario de la primera visita. Nos reciben miles de llantas listas para satisfacer el mercado automotor local y entre tantas, las generosas ruedas que equipan a los TC actuales. Moldes, viruta de distintas aleaciones de aluminio y complejas computadoras con sofisticados programas de simulación 3D conviven dentro de sus 2500 m².

El ingeniero Néstor Reina, máximo responsable del lugar, nos abre las puertas hacia un mundo desconocido, que nos permite comprobar el alto grado de tecnología que impera, factor indispensable a la hora de evaluar los elementos que allí se fabrican. El sector de competición, desdoblado en laboratorio de ensayos y fabricación, denota pulcritud. ***Aquí nos servimos de la tecnología de punta para hacer los diseños, los cálculos de las aleaciones que utilizaremos en la fabricación y las pruebas de laboratorio antes de pasar al proceso de fundición. Una vez finalizados, las llantas en bruto vían a la planta de Bs.As. Allí se les hace el acabado final,*** explica Reina.

Lo que viste hasta ahora es el proceso netamente industrial, el toque artesanal se lo seguimos dando acá, avisa Guillermo Pustilnik, titular de Ruedas Argentinas, cuando nos recibe en las conocidas oficinas de Munro, inmerso en un ambiente en el que se respira automovilismo puro. ***Es rigurosamente así, acá hace más de 40 años que se fabrican ruedas de carrera y nunca se parró, ni en los peores momentos del país. Y seguirá así mientras yo esté en vida. Este es un legado que me dejó mi viejo, el eligió esta actividad y estoy orgulloso de seguirla. Ruedas Argentinas, como otras empresas que arrancaron en aquella época, sigue siendo un referente del automovilismo***, asegura sin falsa modestia. Los numerosos cuadros de autos de carrera y otros recuerdos así lo testimonian, entre otros aquel histórico paso de los Torino por tierras europeas, con un suceso espectacular como fueron las 84 Hs de Nurburgring, hito del que se cumplieron hace pocos días 35 años. ***Mi papá conoció a Berta desde que era un pibe y obviamente lo apreciaba mucho. Cuando lo convocaron para la Misión Argentina aceptó inmediatamente. Quedó una relación muy fuerte, que mantengo con él y sus hijos***, dice.

Es inevitable hacer la comparación entre esas ruedas de los Torino del 69 y las que equipan a los TC actuales. El dibujo en forma de estrella guarda una inconfundible onda retro. ***Algo de eso hay, tiene un diseño setentoso,*** apunta Guillermo.

¿Cómo fue evolucionando la rueda al paso de estos años?

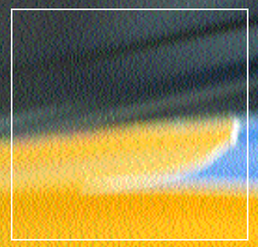
-Evidentemente hubo que acompañar el proceso de cambios que experimentó la categoría, especialmente en los últimos años. Y ha sido importante, desde aquellas ruedas de Ford F100 modificadas que se usaban en la ruta a este rodillo que se utiliza en la actualidad hubo un largo camino.

¿La llegada a los autódromos aceleró la evolución?

-Sin dudas, desde el 94 en adelante, con la incorporación definitiva de los neumáticos slick entendimos cómo debía ser. Trabajamos mucho en conjunto con la gente de NA, que también es muy profesional y es muy importante poder ofrecer un producto enteramente nacional de la calidad que logramos.

¿No hay aplicaciones importadas?

-Lo único extranacional es el software (de origen americano) y los programas de ensayo virtual 3D que ustedes vieron en EB. El resto es enteramente nacional. El material de la llanta lo provee ALUAR, que tiene



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

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.: 0341-4116500
Sucursal Bahía Blanca
Roca 197 Bahía 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 Acabal (TC Pista)
y Julio Francischetti (Top Race)

ALBERTO CANAPINO NOS BRINDA OTRA CLASE MAGISTRAL DEL FASCINANTE MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, ANALIZANDO LOS LINEAMIENTOS GENERALES A TENER EN CUENTA A LA HORA DE DISEÑAR Y LOGRAR EL MEJOR RENDIMIENTO DE UN AUTOMOVIL DE COMPETICION. UNA OBRA EDUCATIVA Y EXCLUSIVA DE TC MAGAZINE QUE SE COMPLEMENTA CON LOS CURSOS DE PREPARACION DE AUTOMOVILES DE COMPETICION DICTADOS POR INTERNET Y DE FORMA PRESENCIAL JUNTO A LA UTN, FACULTAD REGIONAL GENERAL PACHECO.

CONCEPTOS DE AERODINAMICA

La aerodinámica de un vehículo de competición cuenta con la particularidad de ser un componente definido principalmente por su forma externa, y por consiguiente sus optimizaciones se encuentran al alcance de todo observador detallista. Esta característica la convierte en un tema que suele estar en boca de todos, y forma en general una idea intuitiva de qué cuerpo o forma puede ser mejor aerodinámicamente hablando. Sin embargo es oportuno destacar que la aerodinámica es el área más traicionera dentro del diseño y puesta a punto de un automóvil de competición.

La modificación de la trompa de un automóvil frecuentemente altera la carga aerodinámica de su alerón trasero, y lo que representaba una ganancia neta en las rectas se convierte en una pérdida de grip inesperada en sectores de velocidad media, y como ésta son muchas las ocasiones que buscando optimizar un componente degradamos otro que entendíamos independiente. La gran interrelación existente entre las distintas partes del automóvil y la imposibilidad de visualización de los flujos de aire circundantes al vehículo durante su normal funcionamiento (condiciones de pista), hacen de la aerodinámica una ciencia oculta donde no abundan las predicciones certeras y donde debemos recurrir a un gran número de pruebas y mediciones antes de poder determinar fehacientemente los beneficios o perjuicios de una modificación introducida.

También tenemos que resaltar que este grado de dificultad que impone la aerodinámica al desarrollo de los vehículos, no conduce a dejarla de lado sino a redoblar los esfuerzos, ya que representa uno de los puntos clave en la performance del vehículo. Aquí debemos detenernos a aclarar una creencia muy frecuente que considera la aerodinámica sólo relevante a altas velocidades y la desprecia en zonas o circuitos trabados. Y si bien las características aerodinámicas son muy dependientes de la velocidad, lo que está en juego es el compromiso entre la generación de carga vertical, esencial durante las curvas, y la resistencia al avance que nos impondrá el aire fundamentalmente en las zonas rápidas. Por lo tanto, las configuraciones aerodinámicas dependerán de las características del circuito, del tipo de vehículo y de la conducta del auto (necesidad de mayor carga en un tren), pero difícilmente encontremos una categoría de competición donde la aerodinámica no sea importante.

PRINCIPIOS TEORICOS BASICOS

Antes de continuar nuestro análisis debemos esbozar brevemente algunos conceptos que no siempre son tan intuitivos como las formas que suelen considerarse aerodinámicas.

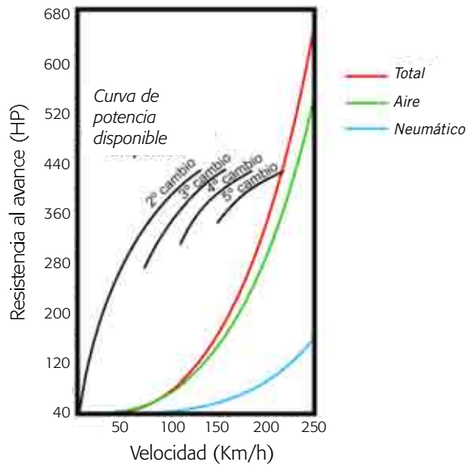
COEFICIENTE AERODINAMICO

Primeramente vale la pena evaluar cómo describe el comportamiento de un cuerpo frente al aire el coeficiente aerodinámico (Cd o Cx), magnitud tan difundida en la industria automotriz. Para esto contamos con:

$$F_R[kg] \approx \frac{Cd * V^2\left[{}^{km}/_{h}\right] * A[m^2]}{200}$$

A partir de las cuales podemos estimar la fuerza resistente al avance y/o el consumo que esta demandará de la potencia entregada por el motor para una determinada velocidad, conociendo:

FUENTES DE RESISTENCIA AL AVANCE



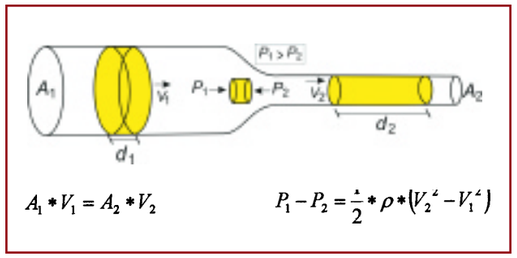
$$Pot[HP] \approx \frac{Cd * V^3\left[{}^{Km}/_{h}\right] * A[m^2]}{55000}$$

Cd: Coeficiente aerodinámico (o de drag) del vehículo.
A: Area frontal del vehículo
V: Velocidad

De aquí tenemos que rescatar que el gran incremento de la resistencia aerodinámica con la velocidad nos obliga a resignar carga aerodinámica vertical para los circuitos rápidos con el objetivo de disminuir el Cd del automóvil. También es para resaltar el hecho que a los fines de la resistencia al avance es tan importante contar con un bajo coeficiente aerodinámico (generalmente entre 0,3 y 0,6 en automóviles de calle), como con la mínima área frontal.

Por último, debemos aclarar que en automóviles de competición, más aún en monopostos, los flujos de aire son bastante turbulentos y el coeficiente aerodinámico suele sufrir variaciones dependientes de la velocidad.

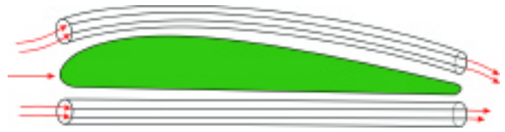
PRINCIPIO DE BERNOULLI



Dado un fluido corriendo por dentro de un tubo cuyo diámetro se modifica, contrariamente con lo esperado en forma intuitiva, la presión del mismo disminuye en el tramo en que el tubo tiene menor diámetro debido a que su velocidad es mayor. Para explicarnos este fenómeno, pensemos por un momento en agua circulando por una manguera cuyo diámetro interno disminuye, en dicho caso el agua no modificará su volumen (no se comprime) sino que viajará a mayor velocidad en la zona de menor sección transversal. Para adquirir esa mayor velocidad tendrá que haber una aceleración, ésta a su vez debe ser causada por una fuerza, y esa fuerza no puede ser otra que una diferencia de presiones entre las zonas de distinto diámetro de la manguera.

Por lo tanto, a medida que aumenta la velocidad de un fluido, disminuye la presión o fuerza normal por unidad de área que éste ejerce sobre la superficie en contacto. Si pensamos ahora que el fluido es el aire, podemos describir el funcionamiento de un ala como una diferencia de presiones debido a la diferencia de velocidades.

Todo perfil alar es diseñado de forma que el aire que pase por arriba recorra un camino más largo que aquel pasando por debajo, de esta forma la velocidad de fluido en la parte superior será mayor y provocará una mayor disminución de presión en la parte superior del ala. Siendo la presión en la parte superior del ala menor que la inferior, esta última estará ejerciendo una fuerza neta hacia arriba que es utilizada como fuerza sustentadora en aviación, y por supuesto se utilizan invertidas en automóviles.



ANALISIS GENERAL DEL AUTOMOVIL

Aplicando ahora a un automóvil los principios analizados, podemos decir que su forma privilegiará la carga vertical aerodinámica si el flujo de aire que pasa por debajo tiene mayor velocidad que aquel que lo hace por arriba. En este sentido es que actúan los pisos planos, facilitando el pasaje de aire por debajo sin generar turbulencias; y más aún, si este efecto se induce a pequeñas distancias de la pista, donde su consecuencia de succión se magnifica y recibe el afamado nombre de efecto suelo.

Dentro de esta línea de criterios, convendría también que el aire que pasa por sobre el techo lo haga lo mas despacio posible, para lo cual no contamos con demasiadas herramientas que no aumenten la resistencia al avance, pero si diseñaremos la trompa de forma de abrir el aire hacia los costados buscando disminuir el caudal de aire por sobre el vehículo.

Por último, debemos aclarar que no todas las implementaciones de competición son aptas para permitir el libre paso del flujo de aire sin imponerle restricciones; y si dicho paso no es lo suficientemente fluido se generan turbulencias, que disminuyen la velocidad, incrementan la presión y descargan el automóvil. En dichos casos, como ser por ejemplo las trompas del Turismo Carretera donde el motor, la caja de dirección, los brazos de suspensión y otros componentes restringen el libre fluir del aire, la solución suele radicar en restringir el acceso de aire. De este modo se disminuye la cantidad de aire debajo de la trompa y la baja presión se obtiene ahora por un pequeño grado de vacío.

RESISTENCIA AL AVANCE

Para hablar de la resistencia aerodinámica de un automóvil es bueno partir del cuerpo con mejor aerodinámica conocido hasta la actualidad, que corresponde prácticamente a la gota de agua, para poder marcar sus semejanzas y terribles diferencias.

Tiene un frente prácticamente esférico que aumenta rápidamente su área frontal, obteniendo su máxima sección transversal en aproximadamente un 30% de su longitud total. Una vez alcanzada su sección máxima, ésta sección disminuye paulatinamente hacia atrás hasta volverse nula de forma de mantener unido al cuerpo en todo momento un flujo laminar de aire. Su diámetro corresponde aproximadamente al 40% de su longitud y tiene un coeficiente entre 0,03 y 0,04.

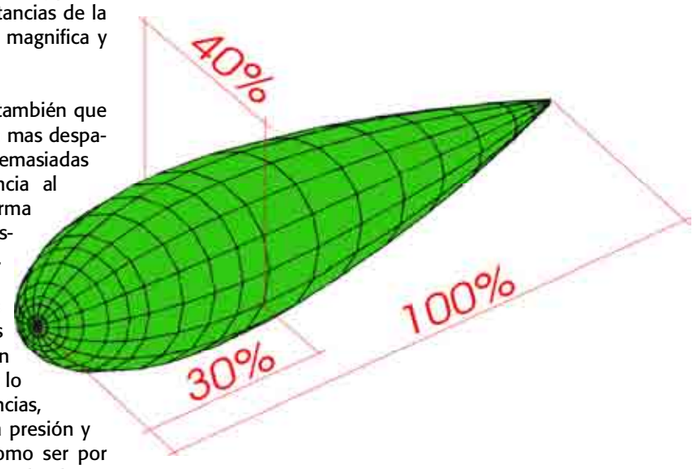
Tenemos que destacar que este cuerpo encuentra el equilibrio perfecto:

- Un aumento en su longitud aumentaría el coeficiente debido al aumento de fricción superficial causado por la mayor superficie del cuerpo.

- Un acortamiento de la longitud aumentaría el ángulo a ser descripto por el flujo de aire, no pudiendo éste mantener su condición de flujo laminar y ocasionando pequeñas turbulencias que disiparían energía provocando mayor resistencia al avance.

- Un mayor diámetro aumentaría su área frontal y con ésta la resistencia.

- Una disminución del diámetro disminuye el área, pero si se pretende albergar el mismo volumen se debe incrementar en longitud, y el incremento en fricción superficial superaría la ganancia en área frontal.



Retomando el caso del automóvil, podremos ver que las características aerodinámicas se encuentran limitadas por compromisos con otros aspectos y funcionalidades propias del automóvil; y si bien su forma y calidad será mucho peor, resulta adecuada la división de componentes involucrados en la resistencia.

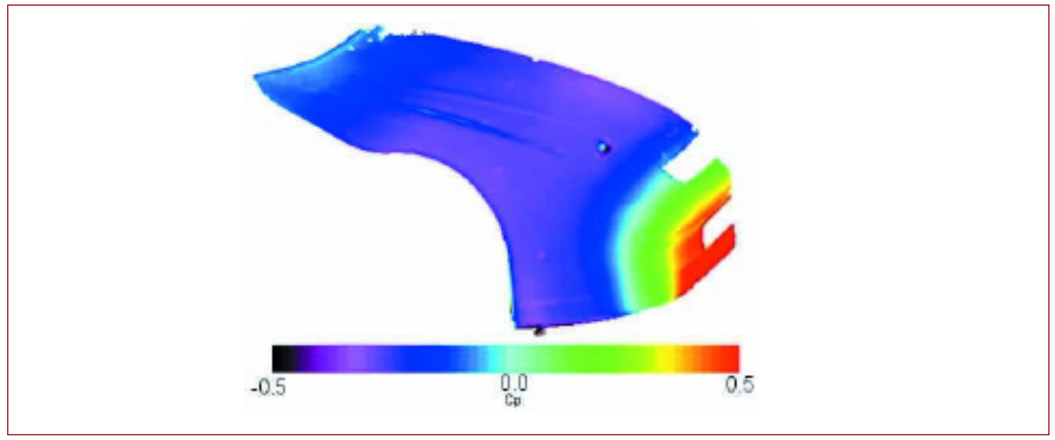
En primer lugar debemos aclarar que la relevancia de la fricción superficial, que en el cuerpo ideal es importante, en los automóviles se torna prácticamente despreciable frente al gran crecimiento que tienen los demás componentes.

En la parte delantera, las trompas y formas, dentro de las restricciones reglamentarias, siguen las tendencias sugeridas por el cuerpo ideal. Su diseño puede llevarse a cabo mediante simulaciones en computadora que nos permiten analizar las presiones en cada zona, y la tendencia es mantener amplios radios de curvatura buscando retardar la creación de turbulencias mediante un flujo laminar.

La reducción del área frontal (trompa + parabrisas) suele entregar buenos resultados, pero generalmente se encuentra limitada por los reglamentos.

En la parte trasera es donde son mayores los problemas y peores las predicciones, debido a que el flujo se torna turbulento. Siguiendo el consejo del cuerpo ideal (obviando los reglamentos por un momento), deberíamos continuar el techo con un ángulo suave de luneta como para mantener al flujo de aire pegado y tan largo como para terminar al auto en punta, pero esto conduce a tamaños, pesos y longitudes ridículas.

Por lo tanto en la mayoría de los automóviles la parte trasera dista mucho de ser la ideal, generándose turbulencias que consumen energía que no puede salir de otra parte que de la potencia del motor, y generando una zona de vacío por detrás del vehículo que no sólo incrementa la resistencia aerodinámica, sino también succiona hacia arriba la tapa de baúl. Dicha zona de vacío en general se agudiza cuanto mayor sea el ángulo de luneta respecto del techo y cuanto más corta sea la cola.



Si nos remitimos nuevamente al Turismo Carretera, es esta característica la que favorece al Dodge y en segundo lugar al Chevrolet, y castiga considerablemente al Ford. Tal es el efecto de las distintas terminaciones traseras que son muy diferentes los spoilers utilizados. Estos spoilers, tal como lo sugiere el sentido común, provocan una zona de alta presión por delante de ellos que contribuye a llenar la zona de baja presión que existe detrás de la luneta; disminuyendo de esta forma la dimensión de las turbulencias generadas y el efecto de levantamiento, y teniendo este efecto una repercusión positiva sobre la performance mayor que la resistencia al avance impuesta por el spoiler. ■

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

TC PISTA

NO ES TUYA, JUAN

Los principales seguidores del hasta ahora indiscutido líder del TC Pista, Maximiliano Juan, se frotan las manos. Con cuatro carreras por delante y la sombra de una sanción por la maniobra peligrosa del piloto de Merlo en perjuicio de Mauro Pichini, el panorama de la divisional promete modificarse dramáticamente. Buenos Aires ofrecerá un round decisivo para saber como sigue todo.

Venía cumpliendo esas temporadas perfectas para ser campeón. La corona del TC Pista ya la estaban moldeando a su medida hasta la carrera de Rafaela. Pero el orfebre paró todo al ver la maniobra de la serie en la que Maximiliano Juan se descontroló y desacomodó al Ford de Mauro Pichini. Por suerte, fueron sólo fierros rotos contra el paredón. Las consecuencias podrían haber sido otras; más dramáticas. Exclusión de la jornada para el de Merlo y a esperar lo que decida la CAF. El dueño del auto de Pichini pidió seis fechas de suspensión y un rumor dice que no serían menos de tres, cuando quedan cuatro carreras.

Por eso, cuando el Gato no está... reza el dicho popular. Y en eso andan Esteban Piccinin, Sebastián Diruscio, Federico Lifschitz y Martín Piccini; seguidores de Juan en el campeonato.

"Para mí, es lo mismo que esté o que no corra. Yo siempre salgo a ganar. En esta categoría no te podés relajar, por más que trato de disfrutar cada fin de semana en todos los autódromos", comentó el Toto Piccinin, que marcha segundo a 50 puntos. ***"La diferencia es grande pero no pierdo las esperanzas de alcanzarlo. Igual, aunque quiero quedarme con el 1, mi objetivo sigue siendo pasar al TC el año que viene. Y con salir subcampeón me alcanza"***, deslizó el excéntrico piloto, ganador en la inundada carrera de Río Cuarto.

Es llamativo lo de Diruscio. Ganó en Rafaela su tercera final del año e igualó en victorias a Juan. Pero la irregularidad lo ubica tercero a 54 unidades. "Siempre que gané me dolieron los kilos de lastre en la carrera siguiente. Gané en Comodoro Rivadavia, Nueve de Julio y ésta de Rafaela. Después fui cuarto en una y en las demás no llegué entre los diez. Obviamente, es un punto a mejorar", reconoció el santafesino que maneja un Chevrolet del equipo de Emilio Satriano. "La diferencia que nos lleva Juan es muy grande y no creo que le den más de dos fechas. Y nos lleva dos carreras completas si las trasladamos a puntos", agregó el de Cuatro Esquinas.

Federico Lifschitz es el más relajado de todos los que pelean arriba. El entrerriano encontró dos carreras (Salta y Olavarría) y de golpe se mezcló entre los punteros del campeonato. "Si puedo pescar otra, lo voy a hacer seguro. Me gustaría ganar en Buenos Aires o en la última de Río Gallegos. Es un circuito nuevo y vamos todos en las mismas condiciones", dijo el de Paraná, ubicado quinto a 66 puntos sin grandes pretensiones, pero muy expectante.

De los que están arriba, es el único que todavía no ganó. Marcha cuarto a 60 unidades. Es Martín Piccini, que en Rafaela se conformó con el segundo lugar. "Es que con Juan afuera y el Toto atrás tenía que sumar. Venía de una racha nefasta y esto me puso de nuevo a tiro", deslizó el de La Plata. Y comentó por lo bajo que cree en una sanción de tres fechas para el de Merlo al igual que le tocó a Ponce de León en su incidente con Traverso.

"¿En qué circuito tengo más chances de ganar? Y... no es que me agrande pero creo que en Buenos Aires, Nueve de Julio o La Plata tengo que mojar. Siempre me fue bien en los tres. La gran incógnita será Río Gallegos", aseguró Piccini.

Es casi seguro que Juan no estará en alguna fecha. Las imágenes de la maniobra lo condenaron. Aún no se sabe si serán más de una, o más de dos, o hasta fin de año, como argumentan los más osados. Lo que parecía una fija de campeón dio un giro de 180 grados y quedó con juego abierto. Es la hora de apostar y hagan juego señores... ■

Ariel Bandi

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

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

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

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

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

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

TC SIMRACING

CAMPEONATO VIRTUAL DE TURISMO CARRETERA

A partir del lunes, ya podés tramitar tu licencia de piloto y participar del Primer Campeonato Virtual de Turismo Carretera a través de www.tc-simracing.com.ar. Sin límites de edad ni sexo, podés sentirte piloto de Turismo Carretera desde tu PC.

¿COMO OBTENER LA LICENCIA?

Los pasos a seguir son súper sencillos, siguiendo con el reglamento del Torneo, que estará disponible en **www.tc-simracing.com.ar** tenés que completar el formulario y enviarlo por mail a **torneo@tc-simracing.com.ar**. Las primeras pruebas se realizarán con los tres giros realizados y correspondientes a los circuitos de **Buenos Aires**, **La Plata** y **Balcarce**.

Las vueltas solicitadas deberán realizarse en modo **Prácticas Libres**, no en "**Carrera fuera de Campeonato**". Esto significa que durante la Clasificación estarán solos en la pista, evitando succión y/o toques con otros autos para mejorar el tiempo. Tampoco se permite modificar la cantidad de autos en las prácticas libres usando el GPxPatch. Una vez que crucen la meta, deberán apretar la tecla Escape, ir a OPCIONES - GRABAR - VUELTA RAPIDA. Los tres archivos generados por el simulador serán enviados junto con el formulario al e-mail antes mencionado. La fecha límite para poder tramitar la licencia será hasta el día 25 de octubre del corriente año. Es válido aclarar que se pueden hacer trabajos de ajustes en los vehículos, excepto el agregado de HPs, Marchas (más de 5) o Pesos. Todas las vueltas serán controladas por los comisarios deportivos, tanto en la parte técnica como de conducción (en todo momento el auto deberá tener dos ruedas como mínimo sobre el asfalto o pianito).

¿Y DESPUES?

Una vez recibida toda la documentación y chequeada la parte administrativa (datos personales, marcas y la existencia correcta de los archivos), se procederá a tabular los tiempos. Los giros que sean declarados como nulos (por errores técnicos o de conducción) serán remitidos al aspirante en forma inmediata, pudiendo ser reenviados por él nuevamente, previa corrección de lo marcado por los comisarios deportivos. Finalmente se hará una sumatoria de los tres tiempos (Buenos Aires, La Plata y Balcarce) y se ordenarán en orden descendente. Aquellos pilotos comprendidos entre el número 1 y 150 accederán en forma automática a la licencia virtual, estando habilitados para poder participar del primer Torneo Nacional de Turismo Carretera.

Ya terminó el tiempo de los entrenamientos, ahora comienza la hora de la verdad, la hora de poder estar entre los 150 puestos de privilegio y ser parte de este torneo único que tendrá interesantes premios.

MANEJAR ESTE AUTO ES EL SUEÑO DEL PIBE. MANEJAR EL TUYO ES EL SUEÑO DE VARIOS PIBES. CUIDALO.

LIDER EN RECUPERACION VEHICULAR
4775-5555 | www.lojack.com.ar

LO JACK
LO TUYO ES TUYO

Firestone es pasión.
Fires

GRAN PREMIO
"Octavio Justo Suárez"

Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" - Buenos Aires

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 25 de SEPTIEMBRE

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

DOMINGO 26 de SEPTIEMBRE

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
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 TC	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria). Com. Deportivos: Juan F. Arrechea, Diego Mesa y Rafael Baglioni - Adjunto: Raúl Rodríguez. Comisario Técnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Campeonato Argentino Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 12 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Bessone	140.00	115.00
2	Martínez	132.00	47.50
3	Verna	124.50	49.50
4	Silva	121.00	17.00
5	Ortelli	113.50	38.50
6	Traverso	112.50	22.50
7	Hernández	111.50	53.00
8	Ledesma	110.50	38.00
9	Acuña	97.50	63.00
10	Aventín	96.50	45.00
11	Fontana	94.00	-
12	Moriatis	91.50	15.50
13	Rossi	87.00	-
14	P. Di Palma	83.50	2.00
15	Bugliotti	78.50	-
16	M.Di Palma	74.00	14.00
17	Pacho	72.50	36.50
18	Altuna	68.50	1.00
19	JL. Di Palma	59.50	32.50
20	Occhionero	59.00	-

Campeonato Argentino TC Pista 2004

Posiciones disputadas 12 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	181.00	45.00
2	Piccinin	131.00	58.50
3	Diruscio	128.00	73.50
4	Piccini	121.00	70.00
5	Pichini	119.00	22.50
6	Lifschitz	115.00	13.50
7	Logarzo	113.50	70.00
8	Campanera	112.00	37.00
9	G. Castellano	101.50	62.00
10	Sotro	91.00	23.00
11	Bonelli	80.00	9.00
12	Dandlen	79.00	55.50
13	Laccette	76.00	23.00
14	Marcilese	66.00	11.50
15	Acebal	64.50	4.50
	Zughella	64.50	19.50
17	De Carlo	59.50	-
18	Sava	55.50	-
19	Gonzalez S.	43.00	-
	J. Castellano	43.00	53.00

ULTIMOS GANADORES

AUTODROMO "OSCAR ALFREDO GALVEZ" - BUENOS AIRES

(AV. GENERAL PAZ Y AV. ROCA)

Circuito (extensión): 5.651 metros

Récord a batir: Martínez (F) 1m42s958 a 197,591 (11/7/04)

03-05-98	Miraldi	Chevrolet
12-07-98	Minervino	Chevrolet
13-09-98	RL. Di Palma	Ford
02-05-99	Ramos	Ford
05-09-99	M. Di Palma	Chevrolet
14-11-99	Acuña	Chevrolet
28-05-00	Verna	Ford
17-09-00	Verna	Ford
04-11-01	Sinelli	Ford
12-05-02	Ledesma	Chevrolet
08-09-02	Verna	Ford
10-11-02	Ledesma	Chevrolet
11-05-03	P. Di Palma	Torino
03-08-03	Aventín	Ford
30-11-03	Aventín	Ford
02-05-04	Bugliotti	Chevrolet
12-07-04	Martínez	Ford

Firestone es seguridad.
tone

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.

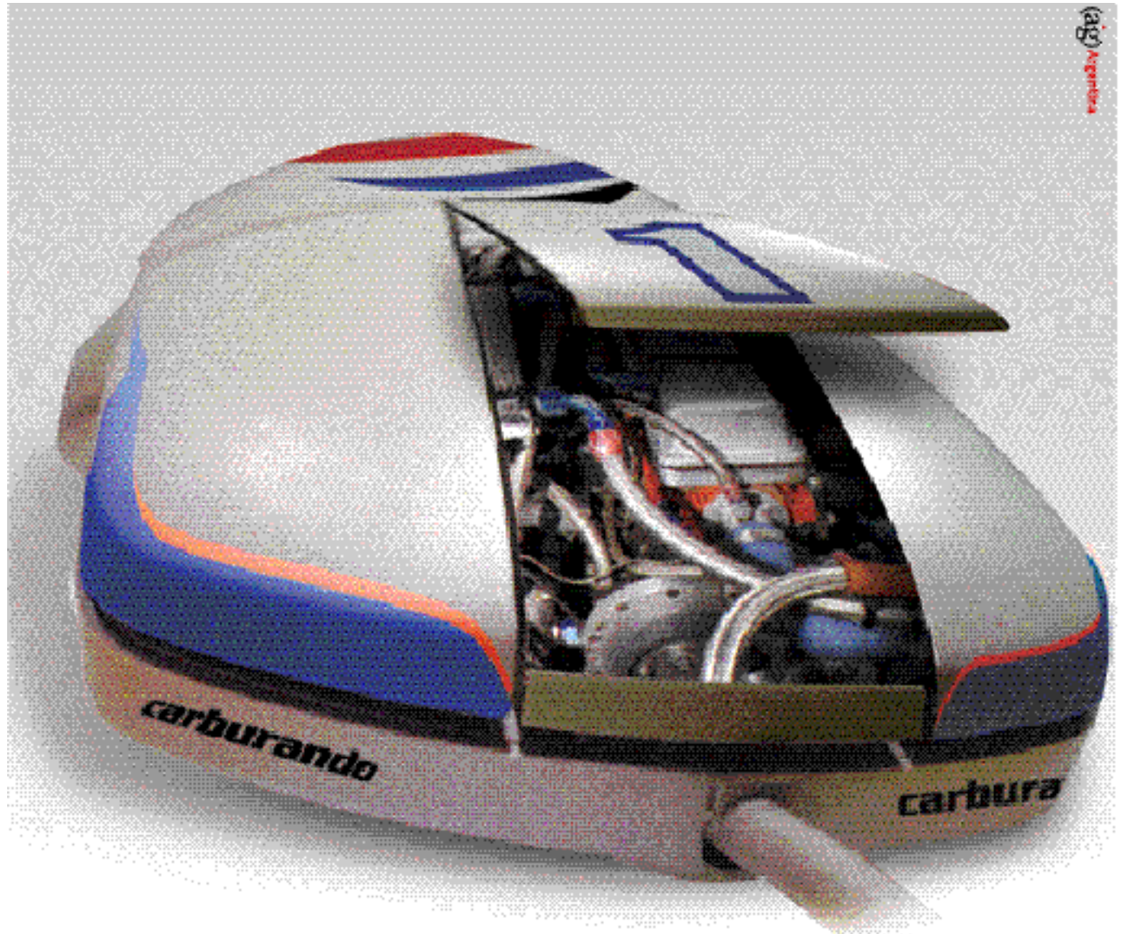
ACTC

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 Rubén	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	Dodge
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	Torino
70	Videle Roberto	Ford
71	Fernández Max.	
72	Bianchi Fabián	Ford
73	Aguirre Gastón	Chevrolet
74	Suárez Cristian	Dodge
75	Gil Bicella Facundo	Dodge
76	Bradas Hernán	
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
110	Bernardini Javier	Chevrolet
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 Sebastián	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 Próspero	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	García 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 Santiago (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
75	Desimone Sebastián	F
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	Fa
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



www.carburando.com

Estuvimos poniendo a punto nuestra web;
probala y seguí viviendo el automovilismo
a través de sensaciones.

Carburando Informativo

- Las últimas noticias destacadas
- Información actualizada por categoría
- Resultados, campeonatos, estadísticas, cronogramas y más.
- Guía de programación de Carburando por TV.

Carburando Interactivo

- Clasificación en vivo on line
- Radio en vivo on line
- Conexión a Internet gratis

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF