Año 2 Nº 24
Noviembre de 2004
Gentileza ACTC

EJEMPLAR GRATUITO

EL ARBITRO

< TC CON PERFUME DE MUJER >

< 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

Por segundo año consecutivo, la Asociación Corredores Turismo Carretera realizó la presentación de su calendario deportivo. Este hecho, casi atípico para el automovilismo nacional, no sólo es una muestra de los cambios que hemos logrado, sino también, es un anticipo del trabajo que tenemos previsto a futuro. Esta planificación previa, les permite a los equipos y a los auspiciantes trabajar con la antelación de nuestra categoría y las grandes empresas requieren. Planificar tareas, elaborar estrategias, proyectar acciones promocionales, entre tantas otras posibles y beneficiosas alternativas; recorriendo una carretera firme que nos llevará a lo largo de otro, sin lugar a dudas, exitoso 2005.

Del año que ya pronto llega, esperamos mucho en todos los sentidos. En lo deportivo, en lo técnico, en lo comercial y especialmente, muy especialmente, en un rubro en el que ya empezamos a hacer hincapié: la infraestructura de nuestros autódromos. Si bien, somos una de las categorías más "nuevas" –si se me permite el término– en esto de utilizar autódromos, lo cierto es que los escenarios argentinos "agonizan" desde hace muchos años, sin que nadie le pusiera fin a tan lamentable situación. Por ello, dimos este primer paso, desde el cual se exigirá una serie de mejoras que abarcan desde la seguridad hasta la comodidad de nuestros equipos y especialmente, de nuestro público. Accesos, defensas y sanitarios son los principales ítems a mejorar por los clubes organizadores, quienes deberán retomar acciones y responsabilidades que su status de entidades organizativas les tiene reservadas.

Ojalá que, como en tantas otras ocasiones, este primer escalón que hemos trazado sea seguido por todo el automovilismo nacional; sería una buena manera de demostrar que la unidad y el esfuerzo conjunto, no son sólo palabras.

OSCAR RAUL AVENTIN
Presidente Asociación Corredores
Turismo carretera

SUMARIO

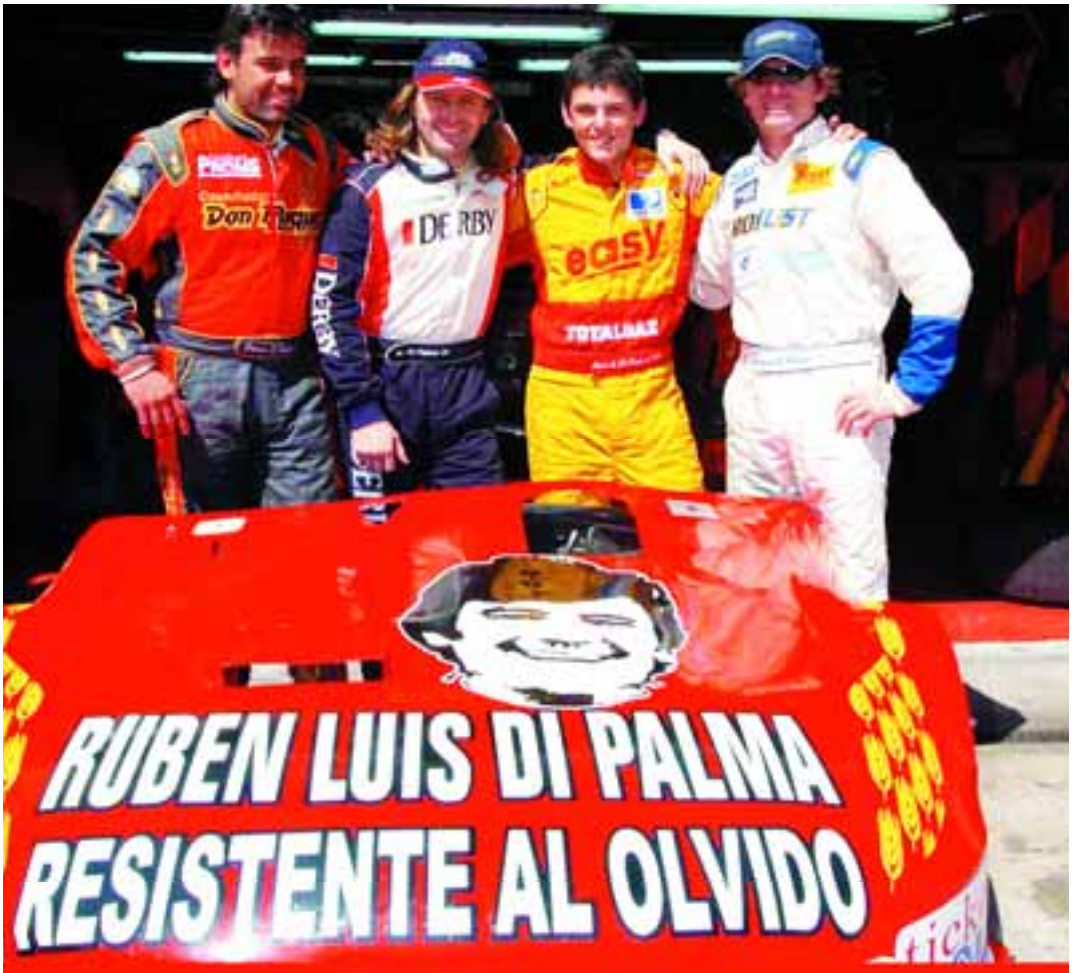
6/7 EN FOCO
SIEMPRE ESTARAS
El "7 de Oro", Roberto Mouras y toda una época brillante del Turismo Carretera en el recuerdo de TC Magazine.

8/9 PANORAMA – EL ARBITRO
Luego de algunos sinsabores en esta temporada, Gabriel Ponce de León se llevó su primer triunfo teceísta en 9 de Julio. Una victoria que ansiaban los que luchan por el título.

12/13 QUE VAS A HACER EN EL 2005?
Ya tenés el calendario completo para el Turismo Carretera 2005, hace los preparativos para seguirlo porque el TC que se viene promete ser espectacular.

16 - COLECCION TC MAGAZINE
Luis Ruben Di Palma - Torino

18/19 RESITENTE AL OLVIDO
Casi en la fecha de su natalicio, el recuerdo y el homenaje que TCM le debía al inolvidable "Loco".



20/21 TECNICA
PUESTA A PUNTO
Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

24/25 SERGIO POGGI, SINONIMO DE DODGE
Con un presupuesto modesto, pero con mucho esfuerzo, el piloto de Saladillo se convirtió en el adalid de la marca dentro del TC Pista.

26/27 PERFUME DE MUJER
Desempeña una actividad netamente masculina y se considera un mecánico más del equipo de Marcos Di Palma; un toque femenino en el diario trabajo del TC.

28/ LA CARRERA
Toda la info de otro nuevo y apasionante capítulo del Turismo Carretera y el TC Pista, que llegan por segunda vez en el año al Mouras. Pilotos, marcas, campeonatos, estadísticas y crono para seguirlo sin perder detalle.

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. **DISEÑO GRAFICO:** Fernando Veronelli. **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.

FOCO EN

SIEMPRE ESTARAS

Dice la canción y en este caso, como en tantos otros, no se equivoca. Los grandes jamás se van, su recuerdo permanece inalterable en el corazón de su gente. Por eso, aunque el habitáculo de uno de los Chevrolet más famosos del Automovilismo Nacional, el “7 de Oro”, aparezca vacío en la foto, el inolvidable Roberto José Mouras está en cada uno de nosotros.

EL ARBITRO

9 de Julio volvió a ser generoso con aquellos que aún no habían saboreado el primer triunfo. Y esta vez fue el turno de Gabriel Ponce de León, que con relevante dominio encontró el bálsamo indispensable para una temporada de TC cargada de sinsabores. Pero finalmente festejó a lo grande y con el campeonato entrando en la fase definitiva, el juninense se sacó un gran peso de encima y aparece en posición ideal para meterse en medio de los que pelean el cetro.

Tenía que ser, en algún momento la revancha llegaría para plasmar en resultados ese espíritu velocista que lo caracteriza. Tardó más de la cuenta, es cierto, y hasta corrió cierto riesgo en esa temprana distracción que tan bien aprovechó Ledesma para dibujar una sonrisa entre quienes soñaban con una victoria chiva. Pero no, la tradición de 9 de Julio también aportó su cuota de generosidad para alumbrar nuevos ganadores y entonces Gabriel Ponce de León extendió la leyenda, inscribiendo su nombre entre los triunfadores primerizos. *Era la victoria que me faltaba y la que mas soñé conseguir, pero quizás no alcance para borrar todas las angustias que pasé en esta temporada*, confesó el juninense, con emoción pero también con espacio para la reflexión.

No resulta poco en un momento de la temporada tan especial donde las decisiones de cara al año entrante sue-

len cobrar vigor. Es cierto, es motivador para pensar en cómo encararemos el 2005, dice el doble campeón de TC 2000, que ahora podrá esgrimir su argumento ganador también en la más popular.

LA HOGUERA DE LAS VANIDADES

Los resultados de aquella carrera terminaron por estrechar aún más el margen de maniobra hacia la conquista del certamen y entonces la suma de ansiedades y presiones aumenta, tanto como la expectativa sobre los resultados de los dos rounds restantes que definirán quién se queda con el 1.

Y está claro que Ponce de León no será el único en posición de poner condiciones, aunque descarte de plano desde lo personal inclinar la balanza de los que pelean hacia un lado u otro. *Ni me hablen de eso, demasiadas cosas me pasaron como para andar resignando victorias. Trataré de hacer la mía y si puedo volver a ganar, lo haré,* disparó, descartando de plano alguna ayuda. Y no son pocos los que miran hacia ese tipo de estrategias, más allá de que no siempre dieron el resultado esperado, máxime frente a las instancias decisivas, donde el juego de alianzas y suspicacias también entra a tallar en el debate. Pero otros factores coayudaron para arribar a este estado de cosas. Quién podía imaginar que Verna se autoexcluiría de la gran chance de ganar frente al solitario error de largar una milésima de segundo antes de lo permitido en su batería. El manejo de la ansiedad también juega en estas instancias. Aunque otros relativicen el concepto. *Las ayudas pueden existir, pero cuando te cerraron la puerta del auto estás sólo y las circunstancias de carrera son imprevisibles, un toque, un error, un despiste pueden tirar todas*

las estrategias previas por la borda. Se necesita la máxima concentración para llegar con chance al final, apunta Oscar Castellano, veterano piloto templado al calor de varias batallas en esto de definir campeonatos.

LA PLATA O... LOTERÍA

Es indudable que esta próxima fecha en el Mouras platense respira aires de definición. Y si bien el concepto se contrapone con la marcha del certamen, que muestra a los principales candidatos apretados por escaso margen, los equipos apuntan los

cañones hacia esta carrera en función de la posibilidad de ensayar correctamente y probar todas las variables disponibles para llegar en la mejor forma.

Me parece que habrá que esperar hasta la última para saber quién es el campeón,

Firestone

pero es indudable que esta carrera es muy importante para llegar bien posicionados a Río Gallegos, que es un autódromo difícil e imprevisible, afirman en las cercanías del Gurí, cuya favorable posición de líder se reafirmó aún más tras el paso por 9 de Julio. *Lo peor ya pasó, por suerte pudimos sacar provecho en esa carrera, dónde teníamos muchas dudas, pero igual habrá que estar atentos porque en La Plata nuestros rivales andarán muy bien*, avisa el entrerriano, que con justificada razón prefiere obviar el recuerdo de la edición 2001 de la carrera sureña. *No vivimos de recuerdos, trabajamos para alcanzar el 1*, amenaza. Sabe que está en posición, La Plata no le es indiferente y matemáticamente es quien mejor puede barajar las posibilidades en el terreno de las hipótesis.

Pero eso de adelantar los hechos no concuerda con la historia del TC, tan proclive a entregar sorpresas hasta el final. Entre lamentos por las oportunidades perdidas y grandes expectativas por lo que cuenta Juan Manuel Silva apuesta a ganador en este encuentro platense. *Siempre nos ha ido bien acá* , dice el Pato, que desdramatiza la presión de la necesidad de ganar para contar con el beneficio de ser finalista. *Estamos haciendo todo lo posible para lograrlo, me gustaría que fuera en La Plata porque guardo el mejor de los recuerdos (allí debutó como ganador en el '98), pero hay que tener en cuenta que son muchos los que tienen chance de ganar y no creo que nadie me regale nada*, ironizó, poniendo otra vez en el tapete la cuestión de las conductas ajenas.

Formamos un gran equipo, hicimos una gran temporada, fuimos protagonistas y sólo nos resta conseguir el triunfo. Si ganamos en La Plata, el título no se nos escapa, concluyó amenazante el otro representante de la marca que mas pugna por recuperar el 1 que supiera lucir por última vez Traverso a fines del siglo pasado. El mismo Traverso que en algún momento del 2004 apuntó a reverdecer laureles para la marca que lo viera debutar en la categoría. Pero el propio Flaco se autoexcluyó de la chance afirmando *que el campeonato es asunto terminado para mí*. Con dos triunfos en su haber y un rendimiento que en algún momento hizo soñar a la parcialidad de Torino, la progresiva caída y los consecuentes problemas de motor minaron el ánimo. *Estuvimos arriba mas por errores de los demás que por aciertos propios*, aseguró fiel a su estilo petardista.

Las matemáticas también han sido implacable para con el subcampeón Ledesma, quien a pesar del buen parcial de 9 de Julio, arrastra la necesidad de un resultado altisonante que lo devuelva con mayor fuerza hacia la punta. *Y en lo posible que la mala suerte que tuve le toque un poco a los otros*, dice el marplatense, cuya temporada, plagada de altibajos, lo proyecta a las esferas del milagro para mantener su ilusión. Pero tiene un buen auto y La Plata puede resultarle favorable. *Mientras los números me den, no me descarten*, afirma.

En esa misma línea se mueve Hernández, aunque con menos vigor. El buen resultado de 9 de Julio reanimó a su entorno, aunque el ex campeón especula con un cierre que lo encuentre sólo entre los de adelante y libre de presiones.

Esas presiones que enfrenta Tito Bessone ante la alternativa de saberse mirado desde todos los frentes. El campeón relativiza la posibilidad de retener el 1 cuando afirma que

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 Franceschetti (Top Race)

aún no sabe como reaccionará su auto en dos trazados desconocidos para él mismo.

Con kilos estamos en problemas, dice Tito, pero en el Mouras suele moverse a gusto y nadie se atreve a descartar un resultado que lo ponga adelante en el torneo. *Estamos todos muy parejos, difícil que alguien haga diferencias definitivas, salvo el Gurí*, afirma.

Pero ni siquiera ese plus inquieta. Al menos Ortelli habrá experimentado esa sensación en el pasado reciente cuando llegó de punto y terminó banca en Río Gallegos en la edición 2001. Con otras soluciones que le cambiaron la fisonomía a la cupé, el cuádruple respira un aire distinto, recuperando la motivación que supone estar de nuevo en el ruedo. *Lástima que tardamos en encontrar este auto de nuevo, pero ahora estamos un poco mas confiados*, afirma con cierta prudencia.

La misma que las autoridades le reclaman a todos los que disputarán este penúltimo y apasionante capítulo para que ninguna maniobra "fuera de foco" modifique sustancialmente la historia.

Porque deportivamente hablando, la cosa pinta tan atractiva como siempre y merece que lo podamos disfrutar de esa misma manera.

DANIEL LANNES

¿QUE VAS A HACER EN EL 2005?

La Asociación Corredores Turismo Carretera presentò oficialmente su calendario 2005. Dirigentes, periodistas, empresarios y figuras del espectáculo disfrutaron del encuentro realizado en Opera Bay (Puerto Madero). Una buena forma de empezar a programar el año que se avecina.

Enrique Verde (Presidente del Auto Club Comodoro Rivadavia y piloto del TCP) dialogando con Rubén Salerno.

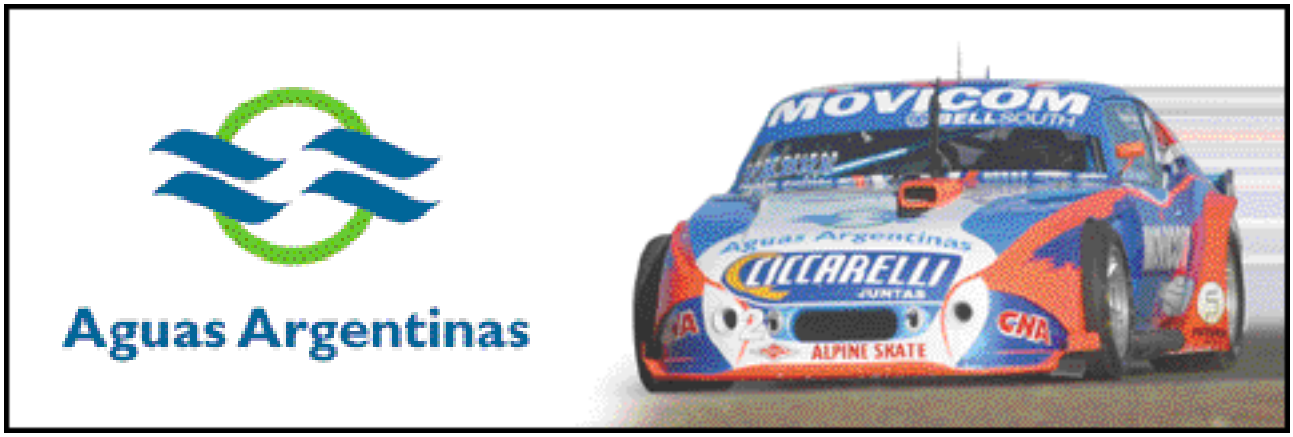
Milagro Medrano (Marketing Macro Bansud) y Marcelo Paz (Meeting Point) en plena charla con los "desafiantes" Pablo Brea y Facundo Suárez Salvia.

Fernando Miori (al centro) dialogando con dos balcarceños: Rodolfo Balinotti (Jefe del Departamento Médico de la ACTC) y Carlos Erreguerena (Intendente de la ciudad del quíntuple).

Ariel Pacho, otro de los pilotos que llegó hasta Puerto Madero, bien custodiado por las ACTC ladies.

Oscar Aventín (Presidente de la ACTC) anunciando el calendario 2005, una concreción que permite realizar una seria programación de eventos y proyectar acciones. En la otra imagen, la charla entre Rubén Gil Bicella (Secretario General de la ACTC) Raúl Barcelo (Desde Boxes Ya) y Oscar Fittipaldi (Director de la revista Campeones)

La notera de Mar de Fondo (T&C Sports) reporteando risueñamente a Lito Pintos (Radio 10) y a Oscar Aventìn.
Sobre la derecha, Amìlcar Dirazar (Presidente del Automóvil Moto Club Olavarría) escucha atentamente los comentarios de Eduardo González Rouco.



Walter Fowler junto a Ignacio Passman (ambos de Patrocinios Deportivos de Repsol-YPF) disfrutaron del encuentro realizado en Puerte Madero y se interiorizaron de la "carretera" 2005 del TC.

Juan Manuel Silva, se bajó del Falcon (estaba probando en La Plata) y se hizo una corrida para estar presente el la presentación del Calendario 2005. Aquí atendiendo la requisitoria de los enviados de Telefé.

Flavio Cianciarullo presentò su banda-La Mandinga- junto al Turismo Carretera, la cual tuvo el colorido prologo de una murga. Leo Garcìa, estuvo escuchando a su colega y prometiò darse una vueltita por alguna de las 16 carreras del calendario 2005.

¿QUE VAS A HACER EN EL 2005?

* Escenarios condicionales sujetos a la aprobación final de la obra, 60 días antes de la ACTC.

VASSALLI

1550 TVR

La familia se agranda.

Y sigue haciendo historia.

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

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

TANQUE DE GRANOS
Con capacidad de 5.000 litros (4.000 kg), con sinfín transversal horizontal en todo el fondo de la tolva y válvula de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
De 35 pies, con acoplamiento que permite volver a plantear hasta 60 metros entre ejes, radarla tensiones eléctricas.

CABINA
Diseñada ergonómicamente, espacio de la tolva, mirada directa al cabezal y panel con nivel tecnificado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado e radio reproductora.

COMANDOS
Consola e tablero ergonómicos especiales con control de cabezal/ejes, al alcance de la mano del operador.

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

Ruta Nacional 33 - Km 645 - C.C. 2646 - Tel: (03462) 423050 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C. 2066 - Teléfono: (03562) 431700-018/033
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar

COSECHADORAS
VASSALLI

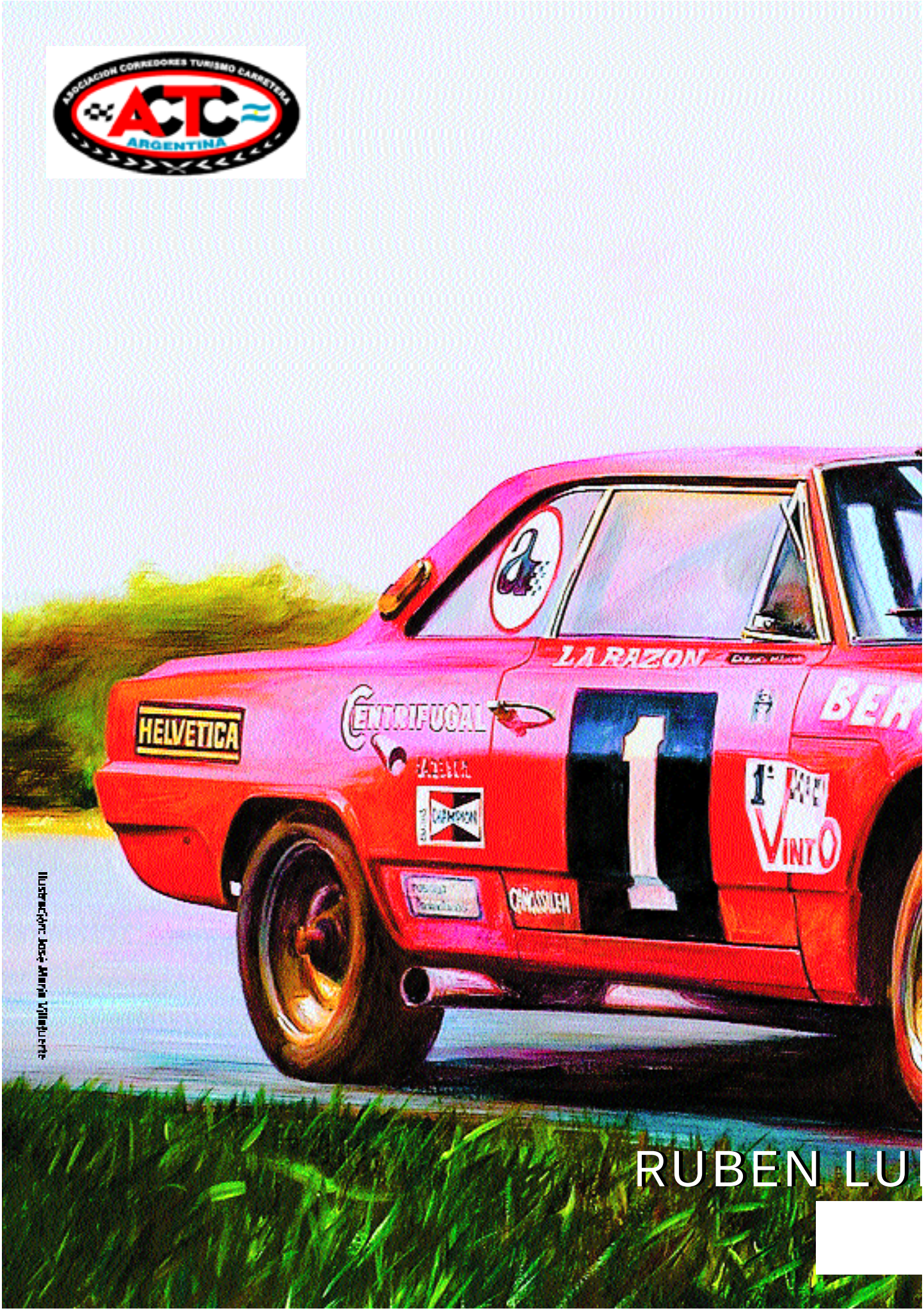
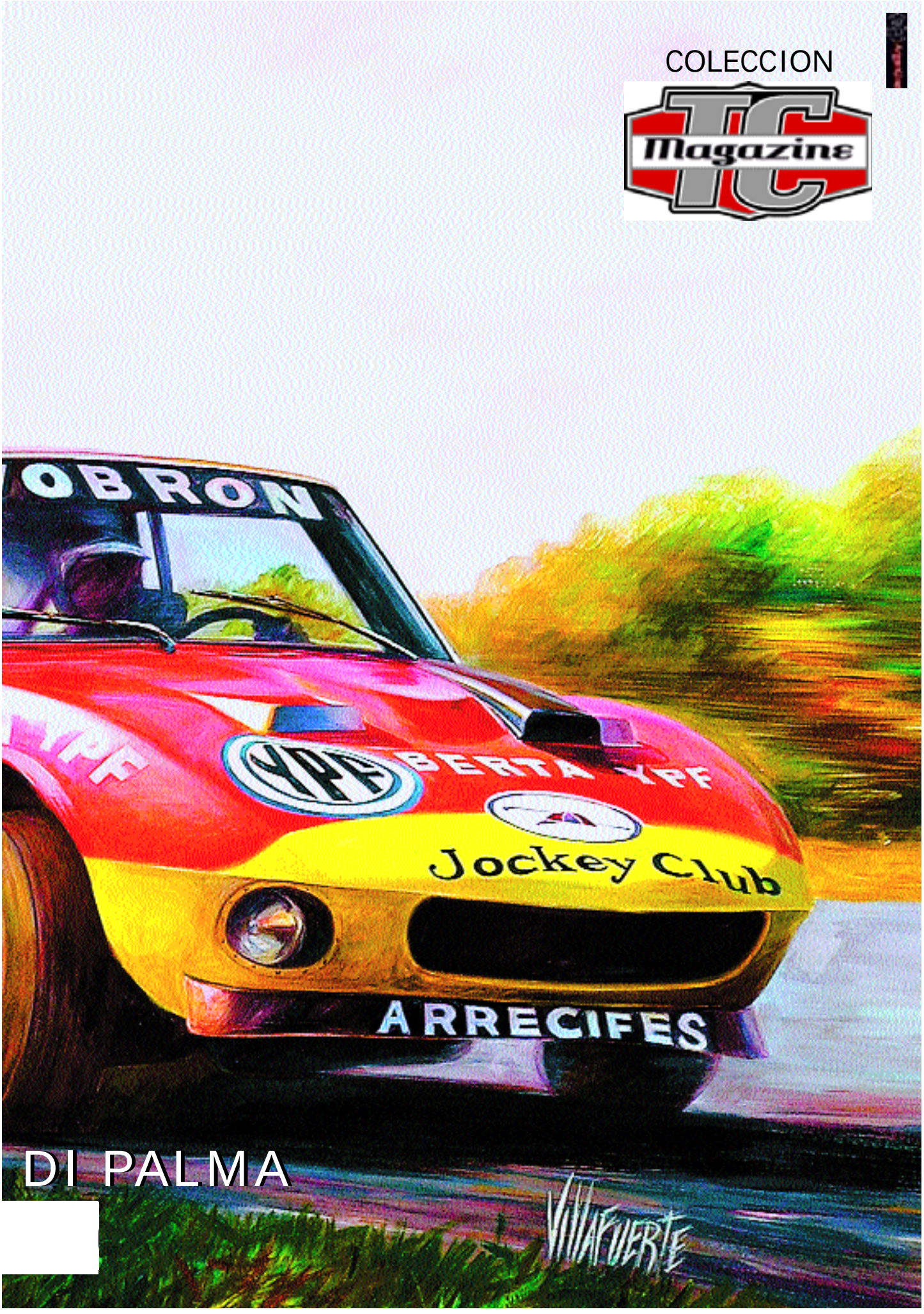


Ilustración: José María Villafuerte

RUBEN LU

COLECCION



DI PALMA

RESISTENTE AL OLVIDO

Hace muy pocos días, el pueblo de Arrecifes, aquél mismo que lo vió nacer, crecer, realizar sus primeras travesuras, consagrarse y partir, le rindió el homenaje que el querido Luis merecía. Seguramente, el "Loco" no hubiera imaginado un evento de este tipo; tan lejano él a las formalidades, pero siempre tan cerca de su gente. Luis llevaba su patria chica en lo más profundo de su corazón, tanto como los arrecifeños lo llevan a él, pero trascendió sus fronteras y se ganó el cariño de muchos miles que lo vieron a la distancia, con su paso veloz, demostrando siempre su increíble talento y su permanente honestidad. Cubrió todas las épocas del Turismo Carretera; desde las legendarias cupecitas, pasando por los poderosos prototipos, hasta llegar casi a los autos actuales. Ganó siempre, en las rutas, en las pistas, a la adversidad y al tiempo. Por todo eso, el recuerdo de sus victorias, la dinastía automovilística que fundó y la imagen, en la maravillosa ilustración de José María Villafuerte, de uno de sus primeros Torino, una marca que lo consagró y que al mismo tiempo fue su legado.

A.F.

A poco de su debut en el TC junto a un ya consagrado, Carlos Pairetti.

"En mi sangre, debajo de mi piel y debajo de este capot", escribió el José Di Palma sobre la trompa de su Chevy. Dándole indicaciones al Pato y posando con Josè cuàndo éste brillaba en europa.

Su pueblo, Arrecifes, le ofreció el homenaje que el "Loco" merecía y su familia también estuvo allí.

HISTORIAL DE COMPETENCIAS – TURISMO CARRETERA (1937 - 2003)

Nº	Fecha	Descripción de carrera	Ganador	Marca
1	31-05-64	Vuelta de Arrecifes	DI PALMA, Rubén L.	Cupé Chevrolet
2	30-08-64	Vuelta de Salto	DI PALMA, Rubén L.	Cupé Chevrolet
3	11-04-65	Autódromo de Bs.As.	DI PALMA, Rubén L.	Cupé Chevrolet
4	13-03-66	Autódromo de Bs.As.	DI PALMA, Rubén L.	Cupé Dodge
5	05-11-67	Vuelta de Junín	DI PALMA, Rubén L.	Torino
6	14-12-69	Autódromo de Comodoro Rivadavia	DI PALMA, Rubén L.	Torino
7	03-05-70	Autódromo de Allen - Form. B	DI PALMA, Rubén L.	Torino
8	21-06-70	Vuelta de Córdoba - Form. A	DI PALMA, Rubén L.	Torino
9	05-07-70	Autódromo de Alta Gracia - Form. B	DI PALMA, Rubén L.	Torino
10	19-07-70	Vuelta de Bragado - Form. A	DI PALMA, Rubén L.	Torino
11	30 Ago--70	Vuelta de Chivilcoy - Form. A	DI PALMA, Rubén L.	Torino
12	15-11-70	Salta - Form. B	DI PALMA, Rubén L.	Torino
13	18-20-Dic-70	Gran Premio Argentino - Form. A	DI PALMA, Rubén L.	Torino
14	13-14-Mar-71	Vuelta del Norte	DI PALMA, Rubén L.	Torino
15	28-03-71	Vuelta de La Cumbre	DI PALMA, Rubén L.	Torino
16	15-08-71	Vuelta de 25 de Mayo	DI PALMA, Rubén L.	Torino
17	8-12-Dic-71	Vuelta de la Montaña	DI PALMA, Rubén L.	Torino
18	20-04-75	500 Millas Mercedinas	DI PALMA, Rubén L.	Torino
19	02-06-96	Autódromo de Rafaela	DI PALMA, Rubén L.	Chevy
20	13-09-98	Autódromo de Bs.As.	DI PALMA, Rubén L.	Ford Falcon

Estadísticas Departamento Deportivo ACTC

Sus hijos y la tercera generaciòn. Patricio, Marcos, "el" José y Josito –el nieto que heredará el Torino que el mismo elaborò–.

Andrea, su permanente compañera en la butaca derecha.

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

ALBERTO CANAPINO NOS BRINDA OTRA CLASE MAGISTRAL DENTRO DEL FASCINANTE MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, ANALIZANDO LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA DISEÑAR Y OBTENER EL MEJOR RENDIMIENTO DE UN AUTOMOVIL DE COMPETICION. UNA OBRA EDUCATIVA QUE LLEGA EN FORMA EXCLUSIVA A TRAVES DE TCM Y 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.

PUESTA A PUNTO

Se conoce comúnmente como puesta a punto de un automóvil de competición, aquel proceso mediante el cual se regulan características del vehículo con el fin de obtener su mejor performance para una determinada situación. Dependiendo dicha situación principalmente de los siguientes factores:

- Trazado del circuito
- Condiciones climáticas
- Estado de la pista
- Técnica de conducción del piloto

Y por supuesto, viéndose afectadas dichas circunstancias por las características propias del tipo de automóvil o categoría, su concepto de diseño y las libertades de regulación que hayan sido previstas y/o se encuentren reglamentadas.

Como primer análisis del proceso de puesta a punto debemos destacar que su objetivo es la adaptación de una cantidad importante de variables íntimamente relacionadas sobre las que se tiene distintas capacidades de ajuste y control; pero cuya optimización depende significativamente de variables externas (principalmente climáticas y suciedades en pista), sobre las que no siempre se tiene siquiera un pronóstico acertado, y que deben ser aceptadas como condiciones impuestas.

Por lo tanto surgen distintas características que se dejan entrever en la descripción anterior:

- Se trata de un proceso en continua evolución, con lo que no existe una puesta a punto ideal para un automóvil en un circuito dado, sino una puesta a punto óptima para un instante y sector determinados. Y aún sin pensar en grandes cambios de clima o pista, cuando se trabaja en categorías muy competitivas como lo es el Turismo Carretera en la actualidad, pequeñas variaciones en el viento y temperatura en pista modifican actitudes que a la hora de clasificar pueden representar varios puestos.

- No sólo las variables externas se modifican a lo largo del tiempo, los neumáticos se desgastan y en forma despareja, el combustible se consume y modifica la distribución de peso. Por lo que una excelente configuración para hacer la mejor vuelta de clasificación, rara vez sea la mejor para tener un buen ritmo de carrera.

- Depende de las herramientas de regulación y tiempo de trabajo en pista con que se cuente, y son estas las que imponen la división entre la etapa de diseño y la correspondiente puesta a punto. Por lo tanto, cuanto mayores sean las capacidades de regulación (dentro de los rangos lógicos de funcionamiento) sin afectar la funcionalidad de las piezas, mejor serán las posibilidades de éxito. No obstante, en muchas ocasiones se está frente a la situación de hacer lo mejor con lo que se tiene, dado que los tiempos no suelen permitir cambios radicales.

- La interrelación de variables es tan influyente que no pueden ser optimizadas en forma independiente y por lo tanto se debe operar de forma gradual e iterativa. Resultando la puesta a punto en sí tan compleja o sencilla en términos de sofisticación, costo, dedicación y tiempo como la performance que se pretenda alcanzar.

Antes de comenzar a meter mano, es importante formar el concepto que la puesta a punto es un trabajo de investigación basado en la experiencia y el conocimiento técnico que tiene como objetivo descubrir las características de la configuración que son responsables de los comportamientos resultantes no deseados y aquellas modificaciones que permitirán corregirlos. Y si bien existen pasos lógicos que nos permiten acercar a ella sin cometer errores que tornen inútil el trabajo hasta allí realizado, por más que éstos se ejecuten correctamente, solo proporcionarán un acercamiento a la puesta a punto

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

ideal, existiendo siempre menores refinamientos de estos ajustes por realizar (Figura1).

Como caso contrapuesto a la aplicación de ésta metodología, se hallan quienes consideran la puesta a punto una cuestión de instinto o de fortuna hablando seriamente, donde se pueden alterar condiciones de carga aerodinámica, rolido, transferencia de carga y rigidez de suspensión simultáneamente, midiéndose la performance por el tiempo de vuelta. Si dicho tiempo es malo se descarta la actual configuración, quedando peor que antes de empezar (sin la solución y con gastos de tiempo e insumos), y si es realmente bueno hay que guardar el automóvil bajo llave porque cualquier otra modificación puede invertir el hechizo. A mi entender esta técnica no sólo no permite mantener la consistencia como para ganar un campeonato, sino que imposibilita evaluar la efectividad de los cambios, y por ende no aporta conocimiento a nuestra profesión de desarrolladores.

FUENTES DE INFORMACIÓN

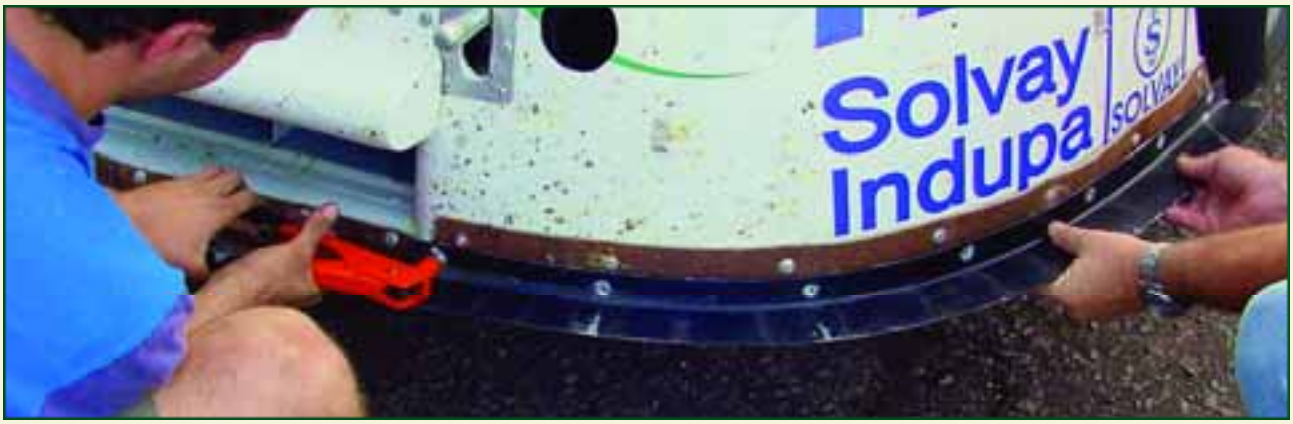
- Cronometraje parcializado de cada vuelta: Permite la comparación relativa entre tramos del circuito antes y después de una modificación, pudiéndose determinar la efectividad e influencia de dicha modificación en cada parte del circuito.

- Temperatura y presión de los neumáticos al ingresar a boxes: Permiten determinar si los neumáticos se encuentran operando próximos al punto de máximo grip.

- Observación de la conducta del automóvil: Mediante personal experimentado o cámaras de filmación ubicados estratégicamente en puntos relevantes del trazado es posible analizar las características del vehículo durante el doblado, frenado y aceleración.

- Instrumentos de adquisición de datos: Son equipos electrónicos que mediante sensores de distinto tipo distribuidos en el automóvil permiten obtener datos muy útiles y precisos sobre las características del mismo a lo largo de toda la vuelta, como ser entre otros aceleraciones laterales y longitudinales, movimientos de la suspensión, rolido, patinaje, etc.

- Sensaciones del piloto: Los comentarios del piloto y acompañante si lo hay, cuando son lo suficientemente objetivos, constituyen una de las herramientas fundamentales de la Puesta a



CAMIONES Y ACOPLADOS
SANCHEZ
S.A

ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES
BONANO
MAR DEL PLATA
RUTA 88 Y ELCANO
C.P: 7600
Cel.: (0223) 155-362800
Tele/fax: (0223) 482-4831
BUENOS AIRES
Cel.: (011) 1550084456
(011) 1544441470

Punto, ya que no sólo brindan datos sobre la performance del vehículo, sino también permiten independizar éstos de características particulares de la pista (suciedades por despiste, manchas de aceite, vientos laterales, etc.) y errores de conducción que puedan haberse cometido durante la vuelta.

Nota: Estas fuentes enumeradas se encuentran sujetas generalmente a restricciones presupuestarias y reglamentarias.

TRABAJO EN PISTA

Las características anteriormente evaluadas del proceso de puesta a punto hacen de este un caso de estudio complejo, que no podremos resumir a modo libro de recetas de cocina o de diagnóstico, donde frente a cada síntoma o problema tenemos establecida su solución. Por el contrario, un mismo problema puede generar distintos síntomas y un mismo síntoma percibido por el piloto puede ser causado por diferentes motivos. Sin ir más lejos, el caso más frecuente de un tren limitando la velocidad de curva, ya sea por subvirancia si es el tren delantero o sobrevirancia si es el trasero, suele ocurrir a causa de una sobreexigencia en dicho tren. Un exceso de dureza en la suspensión, de peso o transferencia sobre dicho tren suelen ser causas frecuentes que producen una menor capacidad de adherencia; pero también se da lo contrario, donde el tren está tan poco solicitado, los neumáticos se enfrían y pierden grip, o donde la suspensión está tan blanda que el automóvil rola demasiado y deforma la geometría.

Por lo tanto, analizaremos a continuación pasos lógicos a seguir durante la puesta a punto, e importancias relativas de distintos factores sobre la performance del vehículo sobre diferentes sectores de un circuito. Debemos comenzar el proceso balanceando al automóvil, lo cual implica el hallazgo de una configuración que no siendo la óptima ni definitiva, permite cerrar una vuelta sin recaer en despistes a causa de inestabilidades o comportamientos anormales. A partir de dicho balance se comenzarán a efectuar ajustes de puesta a punto en forma gradual, iterativa y tan independiente como sea posible; de modo de ir mejorando la performance del automóvil paulatinamente sin perder dicho balance y con la posibilidad de analizar la repercusión de cada modificación.

Cuando se comienza la puesta a punto para un determinado circuito, primero suele buscarse el balance imponiendo las condiciones aerodinámicas básicas que se deseen de acuerdo con las características del circuito. Es decir se imponen los dispositivos generadores de carga vertical aerodinámica en base al compromiso entre su necesidad a la hora de doblar y la resistencia que imponen al avance durante las rectas, y se regulan hasta alcanzar una actitud equilibrada del vehículo en curvas de alta velocidad. La razón de comenzar por este lado no es otra que su gran relevancia en altas velocidades, no existiendo otros factores que permitan contrarrestar o alterar el efecto de un desbalance aerodinámico a dichas velocidades.

En pistas trabadas se maximiza la generación de carga vertical resignando las características de drag del vehículo, mientras que en circuitos con largas rectas suele sacrificarse carga vertical a fin de incrementar la velocidad final.

También resulta más que importante durante éste balance verificar que el grip de los neumáticos sea parejo en ambos trenes, ya que un balance obtenido cuando un solo tren está operando próximo a su máximo grip (temperatura óptima de trabajo) resulta ficticio, desbalanceándose completamente el vehículo frente al primer ajuste que mejore el grip en el otro tren. En busca de ésta característica es conveniente utilizar neumáticos con desgaste parejo, modificando su presión de inflado, comba y a veces valores de convergencia de los trenes hasta obtener un buen grip en todo el ancho del parche de contacto.

Una vez ya establecidas las características dominantes en las zonas de altas velocidades tendremos que buscar equilibrar el automóvil en los distintos sectores de las curvas de baja y media velocidad, trabajando generalmente sobre valores elásticos de las suspensiones (espirales y barras anti-rolido), amortiguación, alineación y distribución de freno. Aquí resulta muy difícil establecer un orden lógico de operación, dado que cada ajuste se define en base a los síntomas detectados y a las características propias de diseño del automóvil, y por lo tanto lo importante en estos aspectos es tener en claro como actúa cada ajuste y donde se torna más significante.

También hay que tener presente cuanto demora llevar a cabo un cambio, para saber cuando se puede efectuar cada prueba. Por ejemplo si nos remitimos a pruebas oficiales de Turismo Carretera, cambios de espirales, o alineación se pueden llevar a cabo de una tanda para la siguiente, pero no durante la misma. Por otra parte, graduaciones de la dureza de las barras, amortiguadores y pequeños ajustes aerodinámicos suelen realizarse en breves detenciones en boxes durante la misma tanda; y la distribución de freno suele regularse manualmente desde la cabina, ajustándola directamente el piloto a lo largo de la vuelta.

La dureza de los valores elásticos de las suspensiones es quien controla el rolido del vehículo durante las curvas, teniendo también principal influencia sobre la distribución de pesos dinámica que tiene el automóvil durante la curva. Sus valores tienen bastante relación con la pista involucrada, requiriendo mayores durezas en pistas de buena calidad (sin ondulaciones) y en presencia de curvas peraltadas. La relación de dureza entre trenes es quien domina la distribución de la transferencia lateral de peso, solicitando mayor esfuerzo al tren más duro; y mientras es la dureza o rigidez total (suma de ambos trenes) quien define el rolido del vehículo. En cuanto a la relación entre barras y espirales, a la hora de doblar el efecto es similar, pero los espirales resisten a que el automóvil se incline cuando frena o acelera en línea recta, mientras que las barras no actúan en ese momento y restan independencia a las ruedas de un mismo tren frente a perturbaciones en una única rueda.

Conjuntamente con la altura de los centros de rolido, los amortiguadores son principales responsables de la respuesta del automóvil y las características del viraje durante el ingreso y salida de las curvas, ya que es allí donde ocurre el período transitorio en el que éstos actúan influyendo sobre la distribución inicial de la transferencia lateral de carga. Por lo tanto amortiguadores más duros en el tren delantero que en el tren trasero respecto de sus respectivos espirales, impondrán una mayor rigidez por delante y con ésta una tendencia subvirante, y existirá una tendencia sobrevirante cuando ocurra la situación inversa. Los amortiguadores también toman particular importancia a la hora de frenar y en la aplicación de tracción sobre superficies que no son perfectamente lisas, y como es esperable tomando menores valores de dureza cuanto mayor es la presencia de ondulaciones.

Por su parte, la alineación interviene a lo largo de todo el circuito. La convergencia es más influyente en rectas e ingresos, parando al vehículo en las rectas si se emplea en exceso (para ambos lados), y aumentando la respuesta en los ingresos a medida que se aumenta la divergencia (abiertas visto de frente) del tren delantero. En los trenes traseros su configuración depende generalmente de la tendencia natural del automóvil y frente a la aplicación de potencia, en tracciones delanteras es frecuente el empleo de divergencia para disminuir el subviraje, mientras que en tracciones traseras lo común es la convergencia para favorecer la tracción.

La comba influye poco sobre la resistencia al avance, pero si lo hace a la hora de acelerar y frenar en línea recta, donde los neumáticos no aprovechan todo el parche y por lo tanto disminuye su capacidad de generar fuerzas. A la hora de doblar, la comba negativa (inclinada de arriba hacia adentro del automóvil) mejora el grip de la rueda externa (más cargada) y conjuntamente con el avance, que permite generar más comba negativa durante el doblado en el tren delantero, contribuyen notoriamente a mejorar el grip del tren. Por supuesto, como todo en exceso trae problemas, y no sólo en la tracción y los frenajes, sino también por desgaste excesivo de los neumáticos en la parte interna.

Finalmente, debemos concluir a lo largo del análisis realizado durante esta nota técnica que el trabajo de puesta a punto de un automóvil de competición es sumamente complejo e intrincado. Y por lo tanto no sólo se requiere de experiencia práctica sino también de trabajo metódico y capacidad técnica para poder aprovechar al máximo las pruebas y adaptar conclusiones a nuevas situaciones sin perder el rumbo en la performance del vehículo.

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

SINONIMO DE DODGE
SERGIO POGGI

Paró un tiempo por no llegar a reunir el presupuesto, volvió en la última carrera corrida en el Gálvez y ganó de punta a punta con su Dodge. Así, Sergio Poggi sumó su tercer triunfo con el de Mar de Ajó y Buenos Aires del año pasado y se convirtió en el referente de la marca en el TC Pista.

La emoción de Sergio Poggi en el Gálvez era interminable. Es que el piloto de Saladillo ganaba después de tener que hacer un parate obligado por falta de presupuesto. Con presencia irregular, al igual que el año pasado, es el más ganador con Dodge, desplazando de la idolatría de la hinchada a Pedro Dandlen, que pintaba para más en el TC Pista. Eso sí, ahora tiene la grata compañía de Jonatan Castellano. El hijo del Pincho va camino a la gloria, con sus cortos 19 años y su larga estatura. Y comparten al motorista sobre sus autos. Los impulsores del ex piloto de Lobería (hoy comentarista de Carburando) están demostrando este año ser los más veloces.

"Me siento un referente de Dodge. A pesar de no poder ir a todas las carreras, nos quedamos con el número seis el año pasado y en este campeonato estoy más lejos, aunque mi objetivo final es terminar entre los diez primeros", afirmó Poggi, que ganó en 2000 y 2001 dos campeonatos del TC Roqueperense con una cafetera armada y atendida por su hermano Juan, el mismo que construyó la Dodge del TC Pista y el encargado actual del chasis. En esa categoría, su nombre quedó inscripto a lo grande ya que de 70 carreras corridas ganó 21.

El auto con el que corre lo compró en sólo $200.

"Me siento un referente de Dodge. A pesar de no poder ir a todas las carreras, nos quedamos con el número seis el año pasado y en este campeonato estoy más lejos, aunque mi objetivo final es terminar entre los diez primeros"

"Conseguimos un Dodge Polara volcado y lo adaptamos en sólo seis meses en el taller. Con las ruedas, que las vendí, saqué más plata", comentó el de Saladillo, que sueña con pasar al TC. *"Aunque venimos flojos de plata, mi hermano ya hizo los planos para armar un Dodge y estuve hablando con Pincho porque él pronto va a armar los motores cherokee para su hijo ya que ahora, en TC Pista, usamos los convencionales"*, agregó el piloto que cuenta con un plantel de mecánicos que viajan por la pasión de ayudar a un amigo. Porque saben que no recibirán dinero a cambio. Un ejemplo de lo que mueve el automovilismo.

Aunque el hombre más famoso de Saladillo es el Vasco Jorge Olarticoechea, que fue campeón mundial con Argentina en México 86 y subcampeón en Italia 90, a Poggi lo siguen bastante. Es que no hay tantos pilotos de la ciudad que corrieron a nivel nacional y que hayan ganado, salvo Aníbal Zaniratto. *"En la carrera de Buenos Aires muchos se sorprendieron cuando escucharon que había ganado porque ni sabían que iba a estar presente. Es que venía mos de faltar a muchas"*, comentó Sergio, que trabaja como ingeniero mecánico y es el representante técnico de un taller de verificación de vehículos. Y además coloca equipos de GNC en su taller.

Muchos pilotos tienen su heredero en el hijo. No es el caso de Poggi. Diego, de 12 años, prefiere el tenis y va camino a ser un jugador profesional. *"Con mi mujer Graciela zafamos que el nene no quiera correr porque es muy caro. Lo acompañamos siempre a los torneos que juega en Buenos Aires. Espero que más adelante, Florencia (tiene 10 años) no quiera debutar en karting. Es lo único que falta, que zafe por el lado del varón y pierda por el de la nena"*, deslizó quien es hoy por hoy, sinónimo de Dodge en el TC Pista.

Ariel Bandi

"Conseguimos un Dodge Polara volcado y lo adaptamos en sólo seis meses en el taller. Con las ruedas, que las vendí, saqué más plata"

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

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

PERFUME DE MUJER
ANDREA PAREDES

Es la encargada de llevar el camión de Marcos Di Palma a todas las carreras. Pero su trabajo no termina allí. Andrea Paredes se autodenomina como un mecánico más y colabora en el box a la par de todos. Una historia poco común, para conocer de cerca, en un ambiente machista con poco espacio para las mujeres. Salvo, obviamente, que quieran trabajar de promotoras.

En cualquier ruta del país, camino a algún autódromo que se presente el TC, uno puede cruzarse con el camión de Marcos Di Palma. Y los saludos de rigor, bocina de por medio, son habituales para demostrarle el cariño al máximo ídolo de Chevrolet. O algún insulto si el que se lo cruza es hincha de Ford. Pero lo llamativo es verla a ella en la butaca del conductor. Una diminuta chica de 23 años que no llega al metro sesenta de estatura, mientras lo común sería imaginar a un grandote, bien prototipo del camionero clásico, con tatuajes en sus brazos, barba y el cigarro en la boca. Pero no. La dama encargada de conducir el camión del Loquito Di Palma es Andrea Paredes, que heredó la butaca después de la muerte de su padre Adolfo, el pasado 26 de abril.

"Aunque nací de casualidad en Avellaneda, me crié en Arrecifes. Siempre acompañé a mi papá en el camión y aprendí todo de él. Fue y será siempre mi ídolo. Trabajó 30 años con la empresa que tenía el Loco Luis. Claro que mi mamá no estaba de acuerdo pero a mí siempre me gustaron los camiones. Y a los 12 años ya estaba manejando un 1114", recordó Andrea, que el año pasado ya condujo el semi del equipo de Satriano, cuando Marcos estaba dentro de esa estructura.

Pero la niña no se queda quieta en los autódromos. Podría descansar o pasear como hacen la mayoría de los camioneros encargados de llevar los semis o los mosquitos con los autos. Ella prefiere ponerse los guantes y trabajar en el box a la par de los mecánicos. ***"Soy uno***

Una empresa argentina que brinda calidad de atención y los mejores servicios del mercado

- Transporte marítimo y aéreo • Transporte terrestre nacional e internacional
- Despachos aduaneros • Servicio multimodal Depósito fiscal
- Depósitos en zonas francas • Seguro internacional de mercadería

www.atlasshipping.com.ar • arg@atlasshipping.com.ar

más de ellos, no importa que sea mujer. Una puede mantener su parte femenina fuera de los autódromos tranquilamente", afirmó la arrecifeña. Y lo demuestra con su novio Jorge, que la cuida pero no le demuestra celos, según ella. *"El viene los domingos a las carreras que quedan cerca de Arrecifes y respeta mi trabajo. ¿Si se pone celoso con Marcos? No, para nada"*, agregó.

Se considera amiga de Marquitos. *"Siento admiración por él, como piloto y como persona. Siempre está cuando lo necesitás, es un fenómeno"*, admitió Paredes, que no se queda sólo en su pasión por los camiones. También es fanática de las motos. *"Voy a los encuentros de motos con la de Marcos. Me la presta sin preguntarme a dónde es el evento. Hace poco fui a uno grande que hubo en San Pedro"*, deslizó Andrea.

Acerca del acoso que sufre de parte de amigas y conocidas para que le consiga objetos del piloto arrecifeño dice: *"Me piden que le saque fotos, que les traiga gorritas, remeras firmadas. Que le regale cosas, que le dé carititas de amor, que le haga gancho a alguna para salir una noche. Conozco muchas chicas que mueren por Marcos. Y en cierta forma me envidian por estar tan cerca de él"*, comentó.

Y en la ruta pasa de todo. Aunque Andrea siempre va acompañada en los viajes por un integrante del equipo, no se priva de putear a algún conductor o tirar un finito con el camión. *"Es que alguno se cree que por ser mujer voy a arrugar. Y nada que ver, si me dejo pisotear me pasan por arriba"*, comentó. Y la anécdota que recuerda más latente fue cuando acompañó en un viaje al Chaco a su padre Adolfo. *"Tuvimos un problema en el camión, me puse el overol, me recogí el pelo y me puse una gorrita. Una chica de la ruta me agarró de atrás y me dijo que conmigo lo hacía gratis... ¡Me confundió con un hombre! Me la saqué de encima enseguida y creo que ni se dio cuenta que yo era una mujer. Tenía un p... terrible la mina"*, recordó Andrea.

Además de automovilismo, pronto parece que hará eventos sociales en Arrecifes. Una familia conocida le pidió que condujera el camión para llevar a una nena que cumple 15 años. *"Puede ser una linda y original manera de pasear a la chica por Arrecifes. Tendría que hablarlo con Marcos porque el camión es de él. ¿Para mi casamiento? No, no lo pensé porque todavía tampoco pensé en casarme"*, concluyó la camionera más famosa del TC.

Ariel Bandi

TRABASIL SILOC

Firestone es pasión.
Fires

Autódromo "Roberto José Mouras" - La Plata - Buenos Aires
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 6 DE NOVIEMBRE

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 3er.Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 2do. 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 3er.Tercio	2da.
16:40 a 16:55	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
17:00 a 17:15	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

DOMINGO 6 DE NOVIEMBRE

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 T. Carretera	24 v.

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

CAMPEONATO ARGENTINO Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 14 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Martínez	166.00	70.00
2	Silva	156.50	52.50
3	Ortelli	144.50	69.50
4	Bessone	144.00	69.00
5	Hernández	134.50	70.00
6	Ledesma	131.00	33.50
7	Verna	130.50	5.50
8	Traverso	122.50	7.50
9	Fontana	116.00	16.50
10	P. Di Palma	115.50	59.00
11	Acuña	112.00	70.00
12	Aventin	102.00	0.50
13	Moriatis	97.00	5.50
14	Rossi	96.00	7.00
15	Bugliotti	85.50	6.00
16	M. Di Palma	85.00	-
17	Pacho	75.00	-
	Altuna	75.00	5.00
19	JL. Di Palma	73.00	21.00
20	Ramos	72.50	-

CAMPEONATO ARGENTINO TC Pista 2004

Posiciones disputadas 14 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	181.00	30.00
2	Piccini	160.00	70.00
3	Pichini	146.00	50.00
4	Diruscio	135.50	56.00
5	Piccinin	135.00	12.50
6	Lifschitz	134.50	33.00
7	Logarzo	133.00	70.00
8	G.Castellano	122.00	57.50
9	Campanera	120.00	20.00
10	Sotro	106.50	38.50
11	Bonelli	96.50	25.00
12	Dandlen	90.00	41.50
13	Marcilese	88.00	33.50
14	Laccette	81.50	3.50
15	Zughella	75.00	30.00
16	Poggi	71.00	93.00
17	J.Castellano	70.50	80.50
18	Acebal	69.00	-
19	De Carlo	59.50	-
20	Sava	55.50	-

ULTIMOS GANADORES

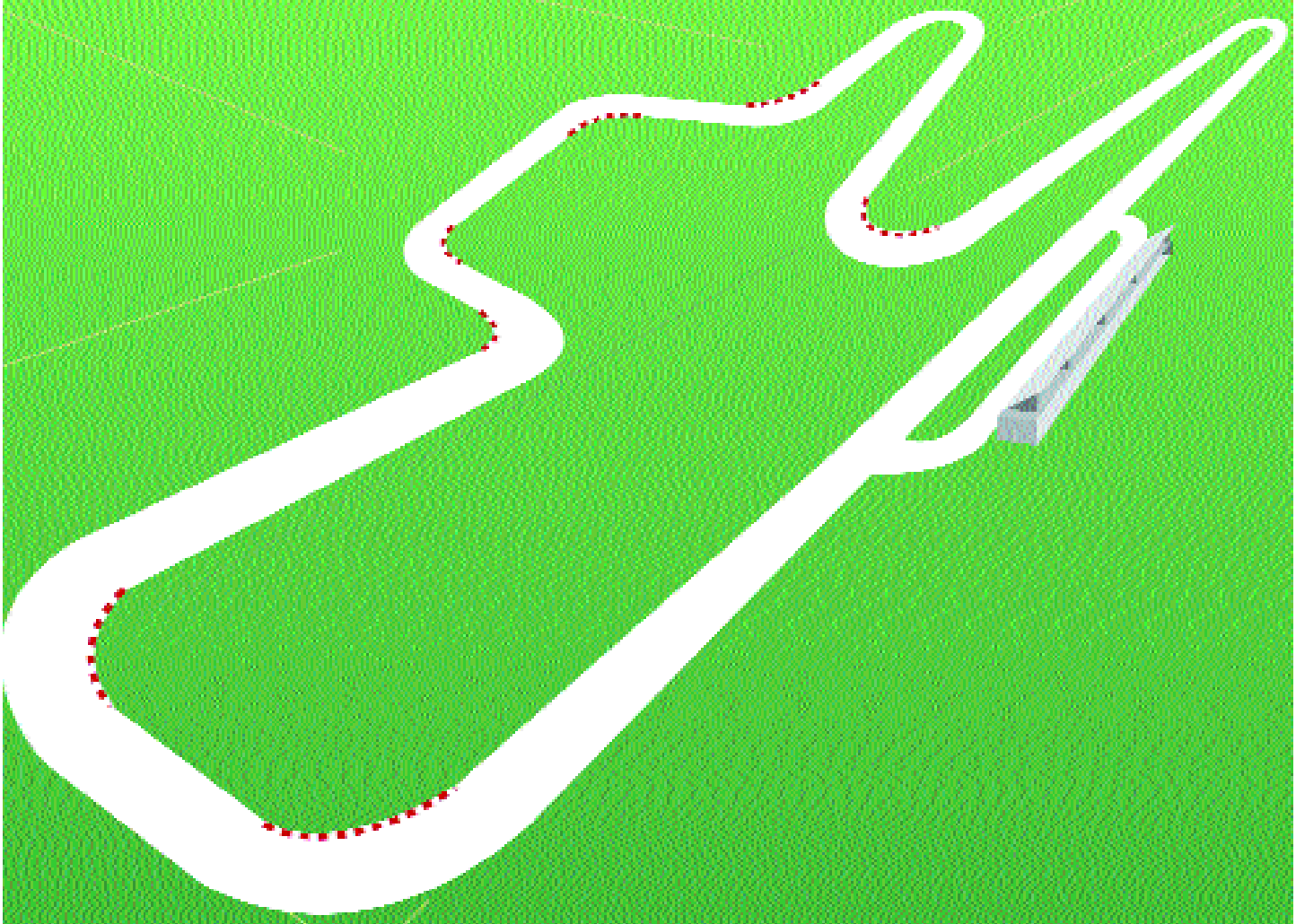
AUTODROMO "ROBERTO JOSE MOURAS"
RUTA 2 - KILOMETRO 49
BUENOS AIRES

Circuito (Extensión): 4.165 metros

Récord a batir: Martínez (F)
1m30s869 a 165,007 (14/8/99)

23-08-98	Silva	Ford
22-11-98	Bessone	Dodge
18-04-99	Martínez	Ford
15-08-99	M. Di Palma	Chevrolet
26-03-00	Bessone	Dodge
01-04-01	M. Di Palma	Chevrolet
07-10-01	Martínez	Ford
07-04-02	M. Di Palma	Chevrolet
30-03-03	Aventín	Ford
19-10-03	Acuña	Ford
21-03-04	Moriatis	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 A.	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 R.	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 M.	
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	F
88	Paparella Juan M.	D
89	Martin Martín	F
91	La Cortiglia Omar	F
94	Billeres Gastón	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.

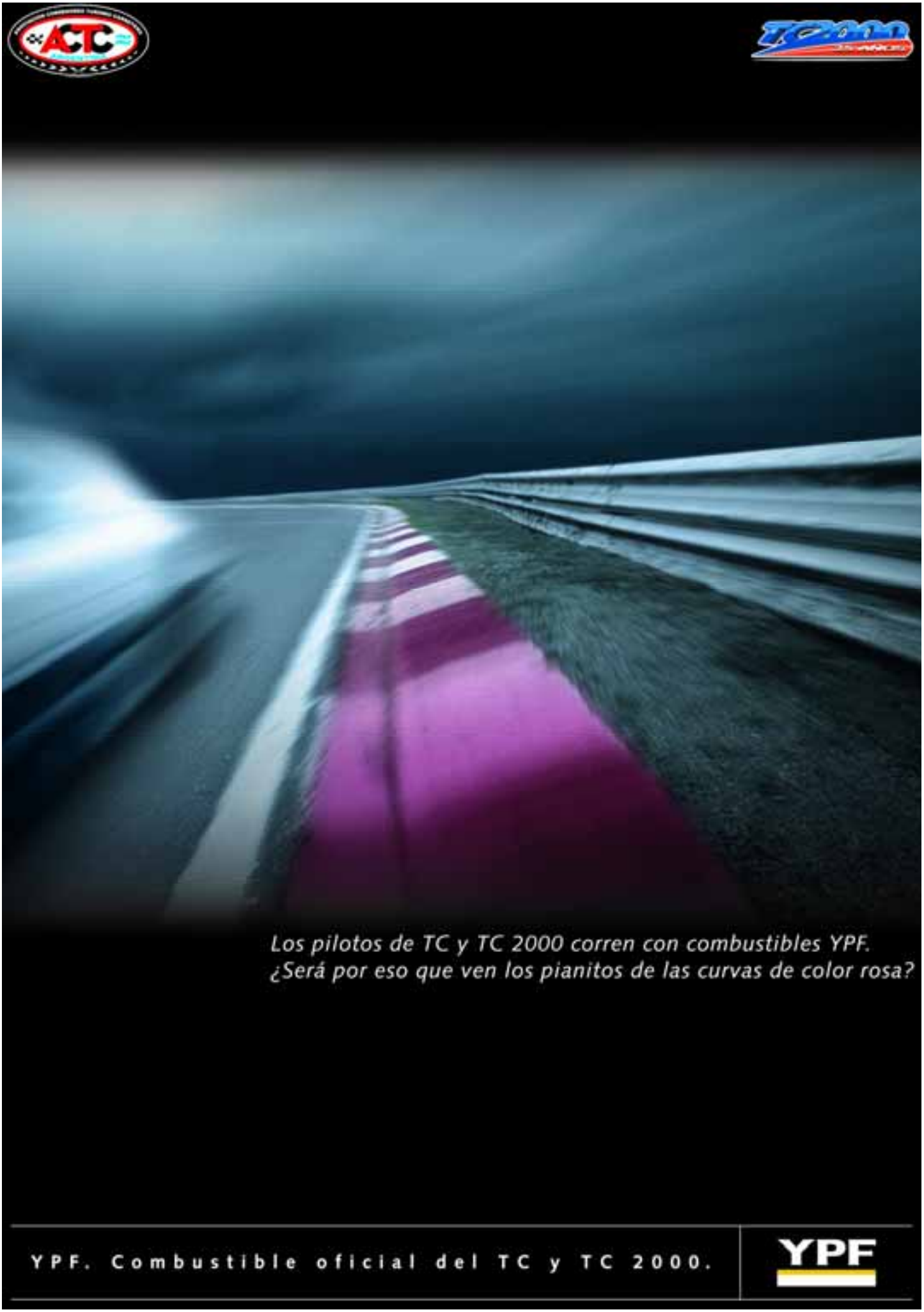
Carburando Interactivo

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

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

carburando


ACTC
TC 2000
Los pilotos de TC y TC 2000 corren con combustibles YPF.
¿Será por eso que ven los pianitos de las curvas de color rosa?
YPF. Combustible oficial del TC y TC 2000.
YPF