

ACA **autoclub**

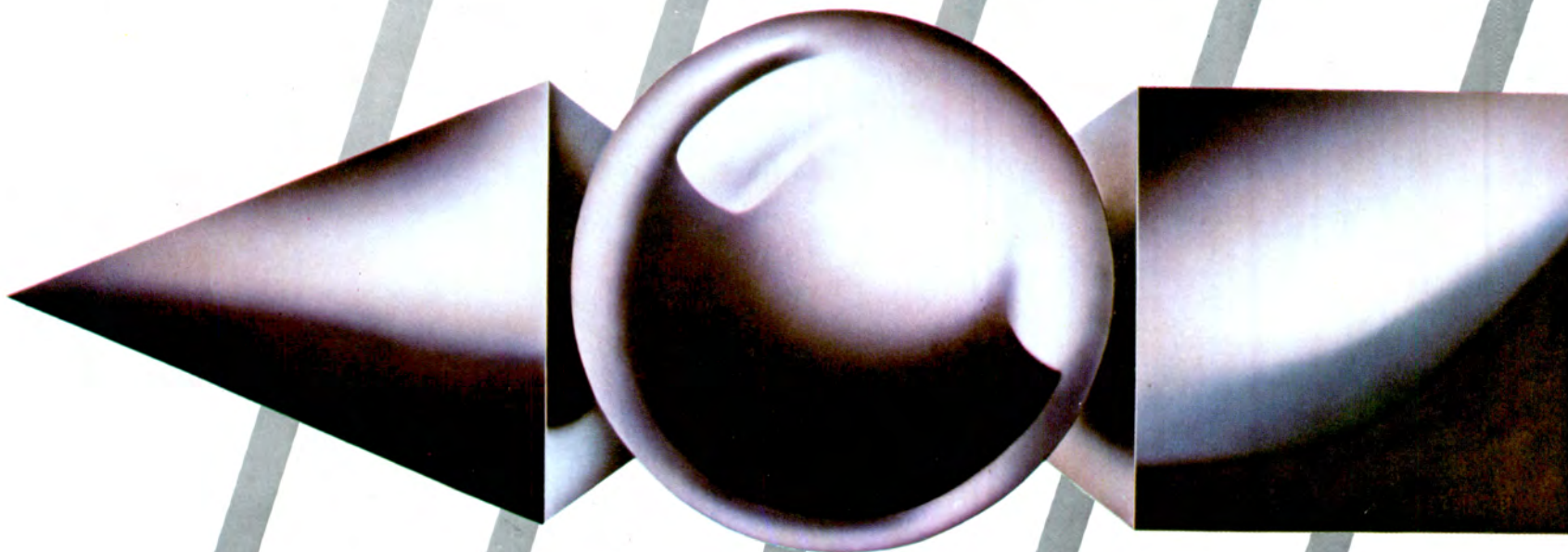
Año XXVI - Nº 133 - Diciembre 1987 - Ejemplar sin cargo, exclusivo para socios del Automóvil Club Argentino. Prohibida su venta.

VACACIONES '88 **TRES OPCIONES** **DIFERENTES**

**Revise su auto
antes de viajar**



FIATECNOLOGIA



La Fiatecología concibe el auto desde el futuro. Pensando en el hombre. Resultado: productos eficientes. Soluciones inéditas. Donde la forma está subordinada a la función.

Tres volúmenes bien definidos. Sección frontal penetrante. Habitáculo amplio y seguro. Cola alta.

Así logra el óptimo aprovechamiento del espacio. 100% para el hombre. 100% para el motor. 100% para el equipaje. Nunca visto.

Así son los Fiat de hoy. Y así serán también los del tercer milenio. Porque en cada producto de la Fiatecología todo tendrá siempre una razón de ser: el hombre.

LA CONCEPCION TOTAL DEL AUTO

FIAT

LAS RAZONES DE UNA PAUSA



Al asumir en mayo de 1985 la presidencia del Automóvil Club Argentino por decisión mayoritaria de sus socios, una de las primeras medidas que nos vimos obligados a adoptar con los miembros de la Comisión Directiva fue suspender, temporariamente, la edición de la revista *Autoclub*, tradicional medio de comunicación con los socios y de artículos de interés general. Dicha actitud respondía a un sano criterio de administración, tendiente al restablecimiento del equilibrio presupuestario, toda vez que los costos de edición y distribución eran considerables. Basta señalar que los valores de cada publicación eran equivalentes a la inversión necesaria para construir una estación de servicio.

Eramos conscientes que al adoptar esta excepcional y difícil resolución nos privábamos de poder mantener informados a los señores asociados sobre el desarrollo de la Entidad, sus logros, sus obras, sus nuevos beneficios. Pero indudablemente existían prioridades a las que debíamos prestar todo nuestro esfuerzo.

No obstante ello, continuamos trabajando en la búsqueda de alternativas que permitieran hacer llegar este medio periodístico a nuestra masa societaria y que han culminado con el acuerdo a que se ha arribado para editar, sin costo alguno, *Autoclub* que felizmente está hoy nuevamente en sus manos.

Luego de esta brevísima reflexión sobre el paréntesis impuesto, queremos hacer una breve reseña de lo realizado en estos dos años y medio que llevamos conduciendo los destinos de la Institución.

Pese a las dificultades de orden económico, que no son otras que las que afligen a nuestro país, hemos podido concretar diversas e importantes obras entre las que podemos mencionar las de Formosa, Mendoza (edificio central y centro servicial), Chascomús, Posadas (Talleres) y automatización Playa Pinasco (Rosario). Se encuentran en plena ejecución las Unidades Serviciales de Villa Devoto, Barracas, Rocamora (Siniestros) y Sede Central de la Capital Federal, Olivos, La Plata, Mar del Plata y Centro Náutico Delta (Provincia de Buenos Aires), como las del Centro Servicial Catamarca y Río Cuarto en Córdoba, El Dorado (Misiones), Unidad Servicial Santiago del Estero y Rosario de la Frontera (Salta).

Es inminente la iniciación de una importante y moderna estación en Virrey Arredondo y Cabildo en el barrio de Belgrano en Capital Federal contándose como obras prioritarias las de Neuquén y San Francisco (Córdoba) estando en ejecución la obra de remodelación de nuestra filial en la ciudad de Córdoba en cuyo Centro Servicial se habilitará un sector para la atención integral de seguros.

Podemos señalar con orgullo la acción federalista e integradora del ACA al estar en su primera etapa de construcción las dependencias de Puerto Iguazú (Misiones) y Ushuaia (Tierra del Fuego).

Nuestra gestión no se ha limitado, desde luego, a la realización de obras. Hemos puesto así nuestra especial preocupación en lograr la mayor eficiencia en la prestación del servicio de auxilio mecánico, merced a la modernización de su flota de camiones y al perfeccionamiento en los medios de comunicación, mediante la nueva central computadorizada y en materia de seguros, con la implementación de la cobertura de nuevos riesgos y su extensión a diversas ciudades del interior del país, como también el préstamo de automotres sin cargo por siniestros. También destacamos la realización de nuevas excursiones colectivas y de autoturismo y los convenios con Bancos, empresas emisoras de tarjetas de crédito y centros de salud, como así también la incrementación de comercios adheridos que efectúan descuentos a los socios.

Hay un servicio que acabamos de incorporar para beneficio exclusivo de nuestros socios, se trata de Acamática. Un proyecto telemático de gran envergadura que posibilita a los asociados, ingresar a un banco de datos en línea soportado sobre el computador central del Club, en el que se encuentran almacenados una gran cantidad de datos útiles. Este medio de comunicación con y entre los socios tiene por objeto satisfacer necesidades de servicio de un club ágil y moderno como el nuestro, que ya ha comenzado a transitar con el uso de tecnología de punta en camino hacia el futuro.

Creemos importante señalar que todas estas realizaciones han sido posibles merced a una adecuada reorganización de nuestras estructuras administrativas sin sentir por ello, la eficiencia de las prestaciones serviciales.

Todo esto se realizó con el esfuerzo mancomunado de alrededor de 2.500 dirigentes que trabajan en forma honoraria en todo el país, de empleados, concesionarios y al aporte invaluable de los socios que con su permanencia contribuyen al sostenimiento, y más que a ello a la existencia misma de la Institución.

Hoy concretamos un objetivo largamente aguardado por nuestra masa societaria, como es la reaparición de *Autoclub*. Esta circunstancia nos posibilita hacer llegar a todos y a cada uno de nuestros socios y sus familias los mejores deseos de paz y felicidad para el nuevo año.

Todos somos concientes de las difíciles circunstancias que nos tocan vivir. Pero también sabemos que el espíritu de lucha que tenemos nos posibilitará cristalizar la esperanzada meta de participar en el desarrollo integral de nuestra patria. Que así sea.

César C. Carman



El Presidente de la Nación, Dr. Raúl Alfonsín, recibe de manos del Sr. César Carman la estatui-lla que reproduce el legendario "muñeco" del Automóvil Club Argentino como testimonio de su visita a la sede.



El presidente del ACA -foto de la izquierda- hace entrega del distintivo de socio honorario al presidente de Venezuela, doctor Jaime Lusinchí, con la presencia del embajador Dr. Julio Colombo. Al lado, Carman departiendo con el titular del Ejecutivo uruguayo, doctor Julio María Sanguinetti, y con nuestro embajador en ese país, doctor Carlos Perette. En este acto se nombró socio honorario al doctor Sanguinetti.



Visita presidencial y distinciones honorarias

El Automóvil Club Argentino tuvo la honrosa distinción de ser visitado por el Presidente de la República, Dr. Raúl R. Alfonsín, quien fue recibido por el presidente de la institución, Sr. César Carman, en un acto que contó con la presencia de miembros de la Comisión Directiva del ACA y colaboradores del Dr. Alfonsín. En la ceremonia, el Sr. Carman hizo entrega al Presidente de la Nación de una réplica con base de mármol del tradicional muñeco del ACA, que identifica sus estaciones de servicio y que es símbolo de presencia en los puntos más extremos de nuestro territorio.

Asimismo, visitó la institución el Presidente de Venezuela, Dr. Jaime Lusinchí, quien fue nombrado socio honorario del ACA, recibiendo en un acto los símbolos de la institución que lo acreditan como tal.

Por otra parte, el Sr. Carman viajó a Montevideo junto con otros miembros de la Comisión Directiva. En la capital uruguaya, y acompañado por el embajador argentino en el país hermano, Dr. Carlos Perette, e integrantes del Automóvil Club del Uruguay, visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, Dr. Julio María Sanguinetti, a quien entregó también el carné de socio honorario del Automóvil Club Argentino. Esta reunión confirma una vez más los lazos de unión y amistad que existen entre ambos países y la vocación de cooperación regional entre instituciones.

Seguros: más coberturas

El importante crecimiento que ha experimentado el seguro que los socios del ACA pueden contratar con su Club -por convenio con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro- ha motivado a incrementar las coberturas a ofrecer.

Es así que a las ya tradicionales coberturas de Automotores y Vida Colectivo se

han agregado las de Accidentes Personales, Incendio de Viviendas (Contenido y Continente) y Embarcaciones de placer.

La credencial y cuotas actualizadas

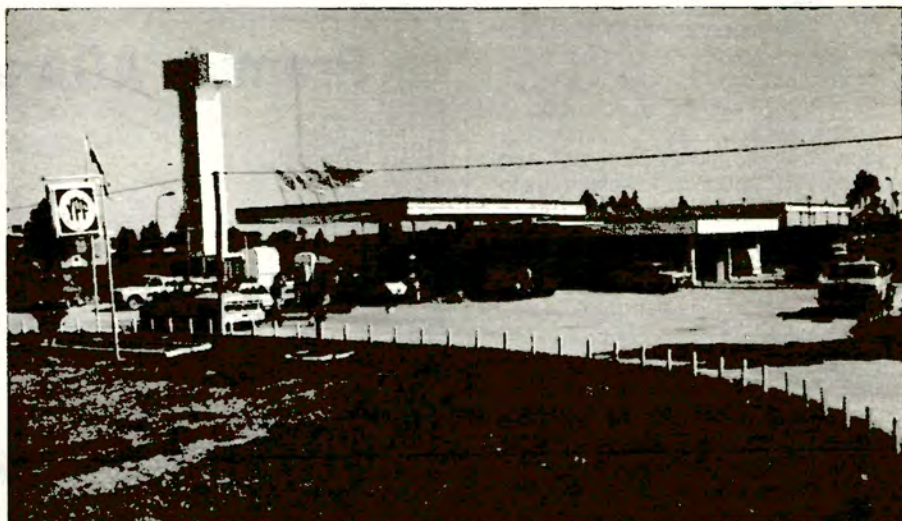
Es importante que los socios del Automóvil Club Argentino, para tener acceso a todos y cada uno de los Servicios Exclusivos que se brindan en todo el país, mantengan siempre vigente su credencial social con las cuotas correspondientes al día.

Para ello, el Club implementó una serie de facilidades que le posibilitan cumplir con este requisito que garantiza los servicios. La primera es la cobranza domiciliaria, un tradicional servicio personalizado que prestan más de 250 cobradores visitando los domicilios particulares, lugares de trabajo o el sitio en que el socio haya indicado le sean cobradas sus cuotas.

También, los socios que operen con alguna de las entidades bancarias o tarjetas de crédito con las cuales se han firmado convenios, podrán solicitar que, automáticamente, se les debite el importe de la cuota social en su cuenta. Este servicio lo están prestando actualmente: **Luro Card, Carta Franca, Argencard y los bancos Galicia, Comercial del Norte, Español, Supervielle y Shaw**, entidades éstas a las que se irán agregando otras que ya están estructurando el beneficio del sistema.

El socio que así lo desea puede abonar sus cuotas en más de 200 filiales, estaciones propias y oficinas, que se complementan con más de 600 representaciones (delegaciones, estaciones adheridas, etc.).

Mantenga una permanente comunicación con su Club y háganos llegar toda sugerencia, inquietud o consulta a través de nuestras dependencias. En Capital Federal y Gran Buenos Aires, hemos establecido una Central Computarizada de Servicios que está a su disposición las 24 horas del día y a la que usted puede dirigirse telefónicamente a los siguientes números: **801-1109/0197 y 802-9522/3074.**



Vista de las instalaciones del A.C.A. en Formosa.



Amplias playas en el A.C.A. de Mendoza.

Nuevas obras

Respondiendo a la filosofía de "crecer en obras", el Club ha inaugurado los Centros Serviciales de Formosa y Mendoza, ubicados en las respectivas ciudades capitales. Los mismos forman parte del conjunto de construcciones y remodelaciones que la institución ha encarado en todo el país, no sólo para aumentar la eficiencia de sus servicios, sino también como una manera de contribuir al desarrollo de cada comunidad donde el ACA está presente.

Dichos Centros Serviciales, están des-

tinados a la atención integral del socio, como al expendio de combustibles y lubricantes, lavado, engrase, gomería, servicio de auxilio mecánico, venta de publicaciones cartográficas y de productos para el automóvil.

Servicios de salud

El plan de Cobertura de Salud, es una sana determinación tomada para que los socios del ACA y su grupo familiar (cónyuge e hijos solteros menores de 21

años) se beneficien y cuenten con la cobertura que le ofrecen los centros médicos y odontológicos con los cuales se han formado convenios, y que, con la sola presentación del carné, con las cuotas sociales al día, tienen la posibilidad de ser atendidos abonando solamente lo establecido por el nomenclador nacional. Entre los servicios que se prestan están los de clínica general cubiertos por hospitales y sanatorios, los de diagnóstico, de psicología y psiquiatría, de odontología, servicio médico a domicilio y de ambulancia. Este beneficio se cubre en Capital Federal, Gran Buenos Aires y en las ciudades de Córdoba, La Rioja, La Plata, Mar del Plata y Rosario, estando prevista su ampliación en el resto del país. Para mayor información puede dirigirse telefónicamente a los teléfonos 801-1109/0197 y 802-9522/3074.

Comercios adheridos

El Plan ACA de Casas Adheridas, es un servicio por el que 25.000 comercios adheridos en todo el país efectúan importantes descuentos en todos sus gastos con la presentación de su carné, que compensa con creces la cuota social. Por ello, sugerimos visitar los locales que exhiban la calcomanía identificatoria.

Domicilios al día

Se recuerda a los señores socios que deben mantener actualizado su **domicilio particular**. A tal fin, si se hubiera producido el cambio del mismo, sin haberlo informado a la Institución, solicitamos comunicarlo antes del 31 de diciembre de 1987, presentándose en cualquiera de las dependencias de todo el país o enviando la información a la Sede Central, Subgerencia General de Administración, Av. del Libertador 1850 (1425) Buenos Aires, o comunicándolo a los teléfonos 801-0197/1109 y 802-3074/9522. En caso de que no se hubiera comunicado e fallecimiento del asociado, deberá procederse del mismo modo.

Si el club tiene su domicilio al día, podrá mantenerse comunicado con usted ante cualquier novedad o cambio que se produjese en los servicios.

Premios ACA a los "clásicos"



A principios de octubre se realizó en La Cumbre el II Rally Aniversario, reservado a autos clásicos y sport. El Automóvil Club Argentino adhirió al importante evento anual, con trofeos y presentes a todos los participantes. Los ganadores

de las copas ACA fueron Eduardo Furlotti (Jaguar 3,8), Héctor Dellepiane (Maserati) y Roberto César (Antique-Falcon). Las mismas fueron entregadas por Oscar Alfredo Gálvez.

Unidad de apoyo en Belgrano

Habiéndose dispuesto la construcción de una moderna estación de servicio, en la que se podrá encontrar la adecuada atención a las necesidades societarias a brindarse a los asociados de la zona norte de Capital Federal, se ha habilitado una oficina en la calle Virrey Loreto 2409, tel. 783-5424, 785-1287 y 785-2934, donde se podrán efectuar el pago de cuotas, cobranza de seguros, obtener información turística, cartografía, etc., además de registrar el pedido de auxilio mecánico, debiendo concurrir a otras dependencias para el aseguramiento de vehículos y otros riesgos y los servicios de mecánica, gomería, lavado, engrase, etc.

Lomas, Martínez y Ramos Mejía

Se habilitó una nueva dependencia en la localidad de Lomas de Zamora, sita en la Av. Hipólito Yrigoyen 8590, tel. 244-1268. Esta unidad servicial ofrecerá la más amplia gama de prestaciones a los asociados de la zona sur del Gran Buenos Aires, expendio de combustible y lubricantes, lavado y engrase, cobranza de cuotas y seguros, información turística, cartografía, etc. También se pusieron en funcionamiento dos oficinas del Plan A.C.A., una ubicada en la Av. Santa Fe 1920, tel. 792-7691, Martínez, y otra situada en Av. Rivadavia 13202, tel. 658-8011/12, Ramos Mejía.

VACACIONES '88

Conozca la Argentina

**ROMPA
LA RUTINA**

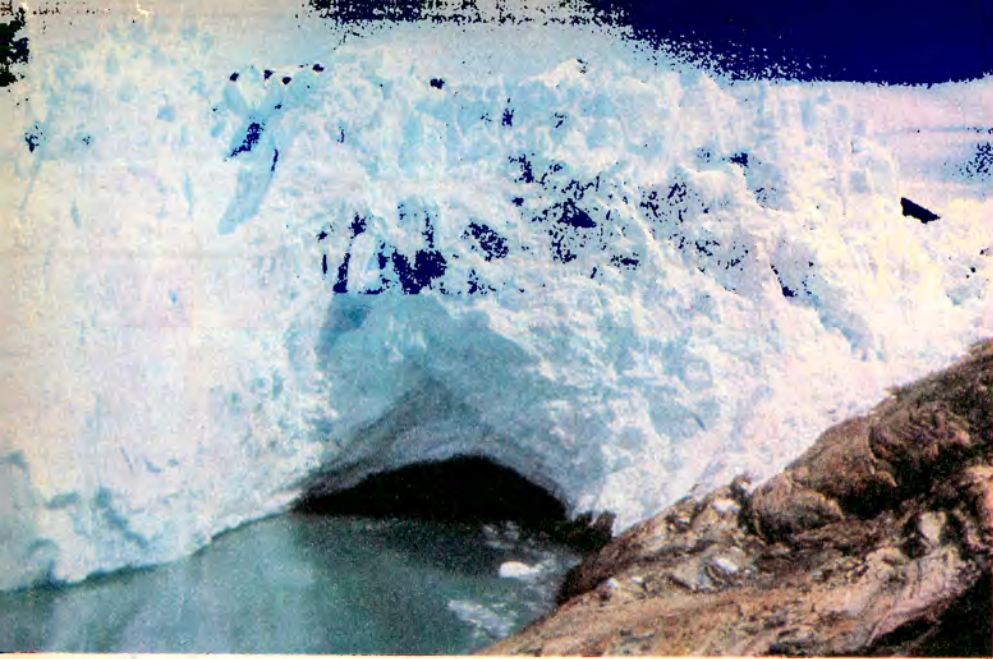
**No todo es Mar del Plata, Punta del Este, Pinamar, Villa Carlos Paz o Embalse, también existen en la Argentina otras posibilidades tanto o más gratificantes para el viajero inquieto. Es por eso, que le ofrecemos tres opciones diferentes para este verano. Puerto Madryn y península Valdés con su fabulosa fauna. Los lagos del sur con sus hielos continentales. Mendoza y toda la inmensidad de la cordillera. Para todos los gustos: mar, lagos y montaña.
Anímese a ser diferente. Vale la pena.**



LAGO ARGENTINO **EL HIELO** **CONTINENTAL**

Patagonia. Región misteriosa, de cuyas entranas se desprenden colosales bloques de hielo que se derriten y vuelven a su fuente original: el mar.

Una imponente pared cuya tonalidad varía entre azulado y verdoso, según la incidencia de los rayos solares, pero que a pesar de todo es esencialmente blanca. Una barrera gélida de cuatro a cinco kilómetros de ancho y hasta 250 metros de alto. Un frente aparentemente inmóvil pero que, sin embargo, avanza constantemente y



Por el túnel pasan las aguas de los brazos Sur y Rico con destino a Lago Argentino.

LA HOTELERIA EN EL GLACIAR

Además de la hotelería general disponible, el Automóvil Club Argentino posee en la zona de los glaciares amplias comodidades para el viajero.

En Calafate funciona la Unidad Turística ACA compuesta de nueve viviendas y un total de 27 habitaciones, además de la Hostería, que cuenta con 16 habitaciones, calefacción, baños privados, restaurante, bar y servicio de mucama.

A su vez en la península Magallanes, enfrente del ventisquero Perito Moreno, funcionan diez cabañas cada una con comodidades para cuatro personas, baños privados y servicio de mucama, contiguo a un amplio y confortable restaurante y bar, lo que permite al visitante permanecer en las inmediaciones del glaciar el tiempo que desee sin necesidad de provisiones.

del cual se desprenden a cortos intervalos témpanos cuyo volumen es a menudo mayor que el de los edificios más grandes de Buenos Aires.

Este extraordinario espectáculo se produce en el brazo noroccidental del lago Argentino llamado canal Upsala, al que se tiene acceso a través de un estrecho denominado Boca del Diablo o del Infierno y del Brazo Norte. El origen del fenómeno en aquella colosal caparazón de nieve compactada denominada hielo continental que cubre una vasta área de la cordillera patagónica. Debido al doble efecto de su propia masa y de la fuerza de la gravedad, el hielo trata de escurrirse, y lo hace a través de varios ventisqueros de los que el Upsala es tal vez el más impactante. Este glaciar constituye en rigor, la desembocadura de una área helada de 600 kilómetros cuadrados y es el producto de la confluencia de dos ríos de hielo que vierten sus témpanos en una de las ramificaciones del lago Argentino.

Esta cuenca lacustre que por algu-

nos hombres de ciencia es considerado el depósito de agua destilada más grande del mundo (ya que el 95 por ciento de su aporte de líquido proviene del hielo derretido) se encuentra apenas 200 metros sobre el nivel del océano Atlántico, pero debido a su profundidad de más de 300 metros su fondo está más bajo que el mar.

Y en este mismo enorme lago —el más meridional de los llamados Lagos del Sur, con sus 1.415 kilómetros cuadrados y al mismo tiempo el más grande— es donde desemboca también otro glaciar que sin llegar a tener las dimensiones del Upsala acaso impresiona aún más a los visitantes. La causa de esta diferencia es simple: por razones elementales de seguridad las embarcaciones no pueden acercarse a menos de quinientos metros del Upsala. En cambio el ventisquero Francisco P. Moreno, cuando atraviesa el Canal de los Témpanos y asienta sobre la península Magallanes, como ocurre en esta época, permite al hombre literalmente tocarlo con las manos.

La otra atracción particular del glaciar Moreno es su condición de represa natural: al atravesar el Canal de los Témpanos corta las cuencas de los brazos Sur y Rico del lago Argentino.

Aunque no existe regla fija, el nivel de los brazos Sur y Rico se eleva un metro por cada mes que dura su aislamiento. En buen romance, ello significa que si la rotura de la barrera formada por el frente del glaciar ocurre al cabo de tres años o 36 meses, el desnivel entre los brazos Rico y Sur y el lago principal es de unos 36 metros.

El rompimiento se produce a intervalos regulares-irregulares de dos, tres o cuatro años. La última rotura sucedió en enero de 1984, de modo que una nueva rotura parece factible a comienzos de 1988. Puesto que la nivelación de las aguas demora un día y medio resulta posible que curiosos desde puntos lejanos puedan acudir a tiempo, sea en avión, en automóvil o en autobús, para presenciar este espectáculo que algunos expertos califican como uno de los más grandiosos de la naturaleza.

Ciertamente una excursión a los lagos del Sur, de modo alguno puede agotarse en una visita al lago Argentino y sus ventisqueros. Una infraestructura hotelera y de comunicaciones aéreas y terrestres en general aceptables obligan a extender la recorrida por lo menos a los grandes lagos vecinos, el Viedma y el San Martín. Por sobre todo el lago Viedma, que ofrece otro espectáculo digno de ser visto y que hoy, gracias a la construcción de un camino de ripio en buen estado, se ha vuelto accesible incluso para turistas con automóviles convencionales: la imponente torre granítica del Fitz Roy. Si bien la aguja no alcanza la mitad de la altura del Aconcagua, su imponente se debe a que nace, surge, se eleva virtualmente al fondo de la llanura patagónica.

Lagos, ríos, arroyos, montañas, mesetas barridas por el viento y valles plácidos; paisaje de la Patagonia misteriosa de cuyas entrañas colosales bloques de hielo que se desprenden para derretirse lentamente y volver, a través de las aguas del río Santa Cruz, a su fuente original: el mar.

PENINSULA VALDES **EL VERDADERO** **MAR**

**Una fauna incomparable
integrada por elefantes
marinos, ballenas y
pingüinos o salinas
profundas, sin olvidar la
posibilidad de disfrutar
de las playas
de Puerto Madryn.**





Extensas playas mezcla de pedregullo y arena, un escenario impresionante. Elefantes marinos con sus crías, tomados desde un mirador. La 505-Rural en Puerto Lobos cerca del paralelo 42. Mapa sintético de la zona.

El lento descenso se parece a un viaje al interior de la Tierra. A medida que nuestro Peugeot avanza en dirección hacia la inmensa hoyada cuyo fondo blanco se parece a una gigantesca pista de patinaje sobre hielo, la aguja del altímetro de precisión colocado en el tablero se mueve en una dirección que contradice toda lógica. Pocos minutos antes, al salir de la hostería del Automóvil Club Argentino y de cargar combustible en la estación caminera que el club posee en Puerto Pirámide, la manecilla marcaba correctamente que nos hallábamos exactamente sobre el nivel del mar. Pero ahora, al zambullirnos por un camino de chacra hacia un amplio anfiteatro natural llamado Salinas Grandes, todo parece transcurrir al revés: diez metros bajo el nivel de los océanos, 20, 30, 35 y, al alcanzar el borde de la superficie nivea de sal y detenernos por unos minutos, la aguja del instrumento se estaciona en 40 metros.

Si. Nos encontramos realmente 40 metros bajo el nivel medio del Golfo Nuevo, distante apenas diez o doce kilómetros. Hemos arribado al punto más profundo del territorio argentino y lo que a la vez es la depresión mayor de todo el continente sudamericano.

Estamos en uno de los polos extremos, del país, geográficamente hablando, en el corazón de la Península Valdés y a medio camino, aproximadamente, entre Punta Pirámide y Punta Delgada. Y como ocurre con frecuencia, muchos —si es que no la gran mayoría— de los visitantes ignoran la importancia de este sitio. Como que, toda península y su amplia zona de influencia es más conocida y frecuentada por visitantes extranjeros que por turistas argentinos.

El hecho es que, junto con las cataratas del Iguazú y el ventisquero Perito Moreno, la Península Valdés es una de las atracciones naturales argentinas mejor conocidas en todo el mundo. Y si para los extranjeros las grandes distancias no son obstáculo para llegar

año tras año hasta este paraíso de la fauna, mucho menos debería serlo para nosotros habida cuenta que tanto los buenos caminos de acceso —Ruta Nacional N° 3 hasta la bifurcación en el mojón 1374, y luego por Rutas Provinciales 2, 3 y 47— como la excelente infraestructura hotelera son bases sólidas para excursiones amenas y confortables.

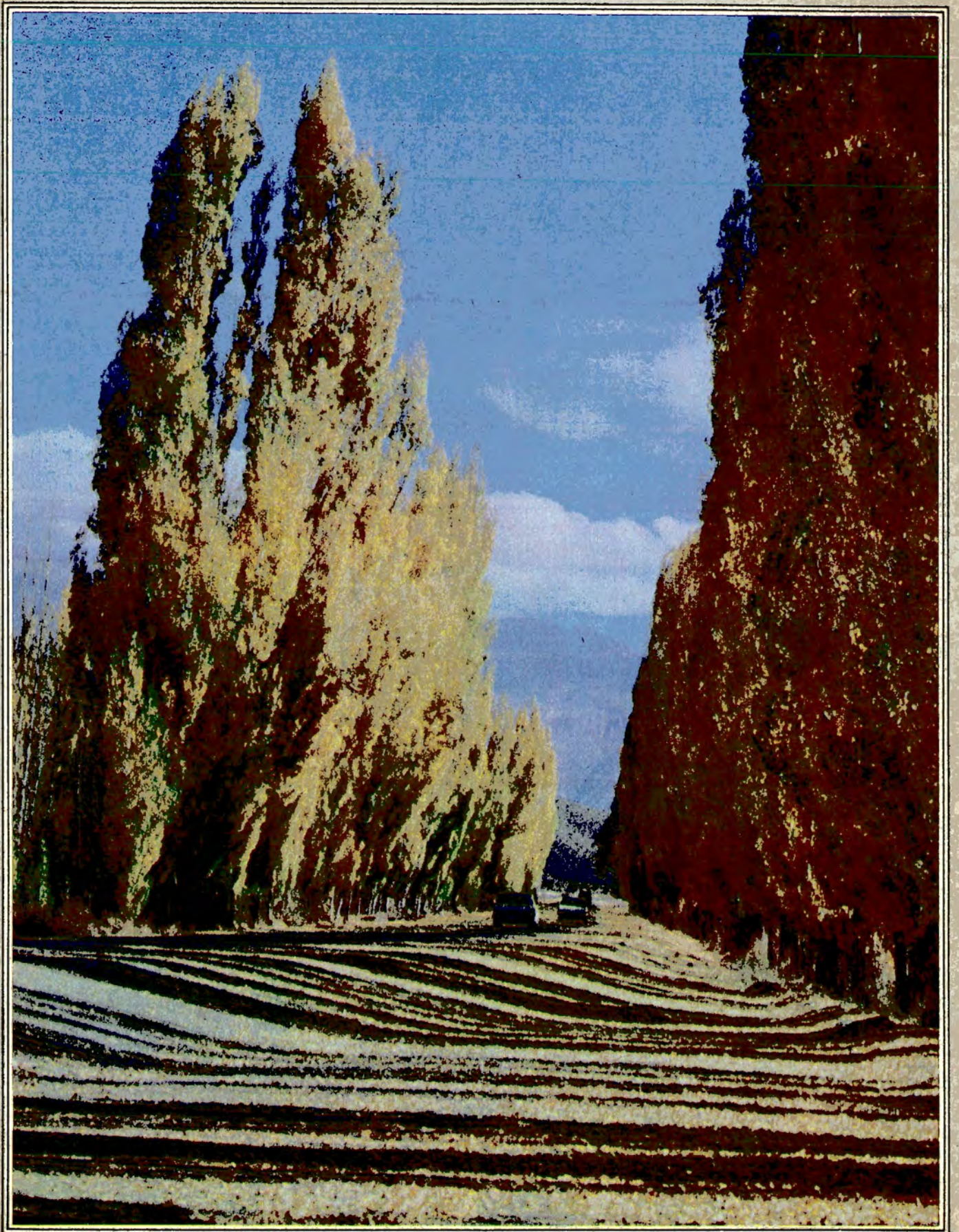
Al igual que el fenómeno de la depresión de las Salinas Grandes, Valdés ofrece al viajero como ventaja principal, tener un clima poco lluvioso y estar de temporada todo el año, con dos períodos culminantes: en octubre/noviembre con el espectacular apareamiento de las ballenas que pueden seguir los audaces desde botes inflables, y la época del buceo y la caza submarina entre enero y marzo.

Para el amante de la fauna los puntos principales de interés son las reservas de Punta Loma (a diez kilómetros de Puerto Madryn y sus excelentes playas e infraestructura, Lobería Punta Pirámide y Elefantería Punta Norte, la fauna marina en Caleta Valdés y la Isla de los Pájaros, donde el acceso directo está reservado a investigadores y hombres de ciencia pero cuya población avícola puede observarse con un par de buenos prismáticos desde el istmo Ameghino que conecta la Península con tierra firme.

Pero no menos importante que el conocimiento de los sitios de observación y esparcimiento es percatarse a tiempo de las distancias. Sí, las distancias a recorrer para conocer la isla son enormes, pues una vuelta completa con partida y llegada en Puerto Madryn implica recorrer más de 400 kilómetros, sin contar rodeos, excursiones o incursiones, como el descenso a las entrañas de la Tierra, en Salinas Grandes. Y precisamente estas distancias y esta variedad exigen que cuando se visite Valdés se prevea una estadía de por lo menos tres días como mínimo. Porque amén de los sitios de interés, este trozo extraordinario de tierra argentina ofrece sorpresas y singularidades a cada paso.

PINGÜINOS DESDE LA VENTANA

Las comodidades que el ACA ofrece en la zona de la Península Valdés comprenden el motel de Puerto Madryn, junto a la orilla de Golfo Nuevo, con 25 habitaciones con baño privado y restaurante; un motel de 16 habitaciones con baños privados y estación caminera, en Puerto Pirámide, y un campamento con todos los servicios en Punta Cuevas, próximo a Puerto Madryn.



MENDOZA

POR LA RUTA DE LOS LIBERTADORES

De la mano con la historia y rodeado por el majestuoso marco cordillerano, proponemos un descanso placentero entre hallazgos y curiosidades.

Interminables alamedas bordeando un camino mendocino de precordillera. Abajo, panorama del Cristo Redentor a 3.854 metros sobre el nivel del mar.

La cumbre más alta del mundo, fuera del continente asiático; ríos y arroyuelos, lagos naturales y artificiales, vegetación exuberante y nieve eterna, todo esto es lo que ofrece Mendoza al viajero que en pleno verano busca escaparse de los rigores de las grandes ciudades.

Aunque las riquezas y bellezas naturales están diseminadas por todo el territorio provincial, las atracciones principales y por consiguiente la mejor infraestructura se concentran en la región noroeste y cordillerana en general.

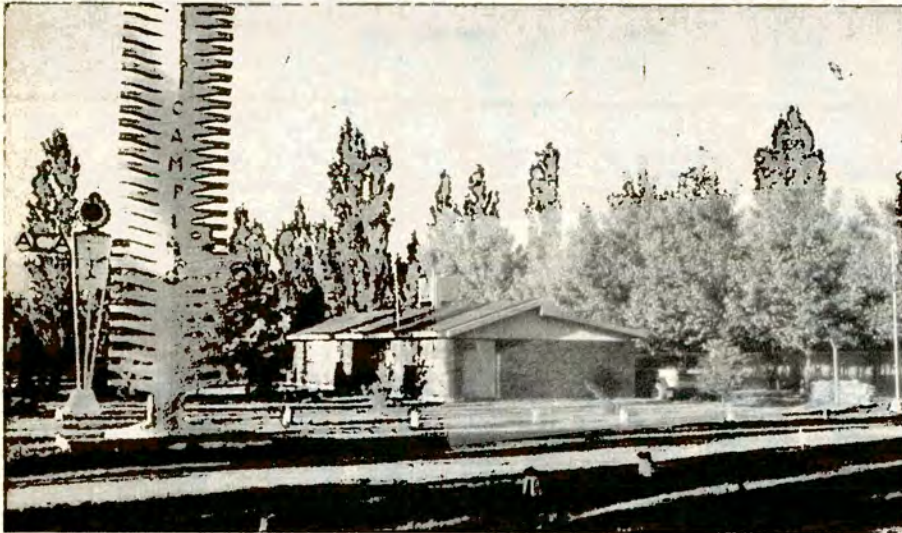
La ruta turística más frecuentada pasa por Villavicencio para atravesar la precordillera en Cruz de Paramillo y bajar a Uspallata con llegada al monumento del Cristo Redentor y regreso por el valle del río Mendoza tocando Potrerillos y Cacheuta. Por sí sola ofrece variedad de atractivos y recorrerla en un solo día resulta poco recomendable.

Algunos puntos de interés que no necesariamente están señalados en los folletos corrientes pueden servir para animar a más de uno a programar para el período estival, una excursión de contenido insólito, salpicada de sorpresas.

El hotel termas de Villavicencio continúa cerrado, pero la existencia de



COMODIDADES PARA ACAMPAR



Aparte de la hotelería establecida, hosterías, moteles y pensiones con que cuenta Mendoza en las cercanías del cerro Aconcagua y del volcán Tupungato, el Automóvil Club Argentino brinda a sus asociados cuatro hermosos campamentos con todas las comodidades que pueden ser usados tanto por acampantes con carpa como por quienes habitan en casa rodante.

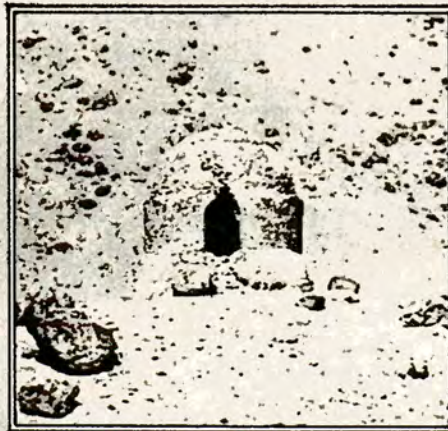
Los cuatro establecimientos son el camping de Uspallata; el de Potrerillos; el del Dique Cipolletti (ribera norte) y el que se encuentra en el Manzano Histórico. Todos cuentan con agua caliente, luz eléctrica, servicios sanitarios completos y proveeduría que funciona durante la temporada alta.

CARTOGRAFIA

Aconsejamos recurrir a la delegación del Automóvil Club Argentino más cercana para obtener cualquier otro tipo de información y toda la cartografía correspondiente a cada una de estas alternativas.

una confitería y un bosquecillo con agua cristalina invitan a descansar antes de la subida por los famosos caracoles construidos en 1934. El espectacular Balcón, troncos petrificados, reminiscencias del paso de Charles Darwin y una mina jalonan luego el camino que desde su punto culminante en Cruz de Paramillo (3.000 metros de altura) permite una visión panorámica extraordinaria de un mar de cumbrones, entre las cuales sobresale la mole del Aconcagua.

Uspallata. Antigua estancia, oasis precordillerano. Hotelería, restaurantes, surtidores, todo para el viajero que desea reponerse o abastecerse antes de emprender el placentero viaje hasta el límite. Existe, sin embargo, otra ruta sólo conocida por los lugareños más exótica aún que las dos variantes de la RN N° 7 para llegar de



Mendoza a Uspallata o viceversa: es el antiguo "camino del telégrafo" que con las indicaciones precisas de un baqueano puede encontrarse y seguirse bordeando las faldas del cerro Pelado.

A partir de Uspallata se suceden por la ruta de los Libertadores las atracciones naturales e históricas. Comenzando por las célebres bóvedas, hoy transformadas en museo digno de ser visitado, van pasando el puente en arco de calicanto de Picheuta, el yacimiento arqueológico de Tambillos a

mano izquierda del camino (yendo hacia el límite) y más adelante Punta de Vacas, que es donde al presente se desarrollan los trámites aduaneros. Desde este punto, además, se puede divisar hacia el sur y a través de una quebrada un cono majestuoso: el Tupungato.

El centro de esquí Los Penitentes forma junto con Puente del Inca un centro turístico importante que a una altitud de casi 3.000 metros ofrece una temperatura agradable incluso en pleno verano. Desde Los Penitentes y Puente del Inca pueden los más audaces también contratar un programa de "trekking" elaborado y conducido por Fernando Grajales, veterano de los Andes y del Himalaya. Las excursiones, a pie y a lomo de mula, tienen duración variada y permiten llegar sea por el valle de los Horcones, sea por la quebrada del río de las Vacas, hasta el pie mismo del Aconcagua.

Tanto en Punta de Vacas como en Puente del Inca y en Las Cuevas, el viajero puede ver y visitar algunas de las casuchas que durante los siglos XVIII y XIX sirvieron de refugio y postas a los atrevidos que se animaban a sortear la cordillera de los Andes. Estos refugios, tres en total del lado argentino y todos bien conservados, servían de albergue a los viandantes o jinetes que en penosa travesía de una semana o más, cruzaban de Mendoza a Santiago de Chile. Llenas de historia y de resabios de la remota época en que don Bernardo O'Higgins (padre del general compañero de San Martín), era director de postas y correos y los hizo construir para hacer más seguras las comunicaciones entre ambos países.

Siguiendo en todo el trayecto las vías del ferrocarril por donde los trenes de pasajeros dejaron de circular en forma regular a fines de 1979, y atravesando el otrora temido paramillo de las Cuevas por un extenso y cómodo túnel, el viajero llega, avanzando en etapas y deteniéndose a cada rato, a la villa fronteriza de Las Cuevas. Desde aquí y con la calzada libre de nieve el antiguo camino serpentea hasta alcanzar el monumento del Cristo Redentor en el paso Iglesia-Bermejo a 3.854 metros de altura ofreciendo un espléndido panorama tanto hacia el Atlántico como al Pacífico

Federico B. Kirbus

VACACIONES '88

usted y su automóvil **CHEQUEO DE VERANO**

Desde hace un par de meses, las vacaciones son tema de conversación en el seno de la familia. Eligió el lugar, sacó las cuentas, ya se imagina disfrutando del sol en el mar o las sierras, pero no se olvide de su fiel automóvil. Tómese su tiempo y haga un chequeo de las partes vitales.

Habría que discutir seriamente si el automóvil es una cosa inanimada o si, transcurrido el tiempo, asimila algo del carácter de su dueño para terminar manejándolo a su antojo.

Pero estas líneas no pretenden entrar en ese tipo de discusión y sólo queremos ocuparnos de ver qué cosas conviene, revisar, reparar y chequear antes de encarar el viaje de vacaciones.

SOBRE CAUCHOS Y PLASTICOS

El frío reseca y endureció las partes de goma y plástico expuestas a bajas temperaturas.

Podemos comenzar buscando pérdidas. El calor está ablandando lo que el frío había endurecido y esto hace que, a veces, las partes de caucho

con algún tiempo de uso, lejos de recobrar elasticidad, se fisuran provocando problemas o filtraciones.

Flexibles, mangueras y conexiones varias se encuentran comprendidas en este riesgo. Empiece revisando las conexiones y mangueras de **los frenos**, en busca de pérdidas. Durante algunos días observe la pared interna de los neumáticos. Esa que no se ve sin agacharse. Si nota manchas húmedas de color oscuro que parten del aro de la llanta en forma radial hacia la banda, por ahí está perdiendo fluido de frenos y lo corriente es que se trate de una cubeta. Hágala revisar urgente. Si, la cubeta terminara de dañarse el riesgo es demasiado alto como para ignorarlo.

Eche un vistazo a las mangueras,

caños, conexiones y demás componentes del sistema. Verifique el nivel del fluido en el (o los) reservorios. Si baja el nivel, hay una pérdida.

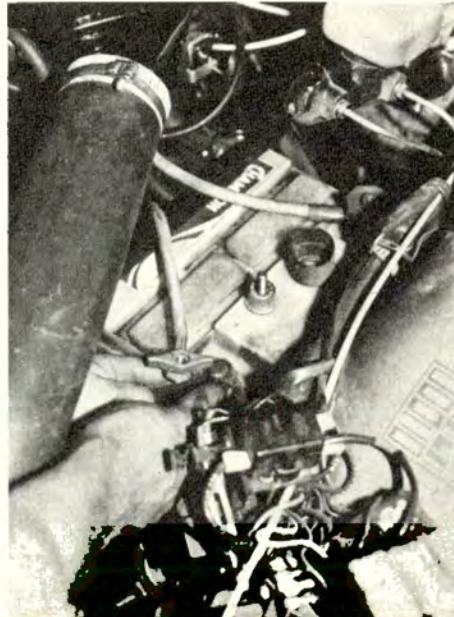
También controle las mangueras, conexiones y válvula del sistema de calefacción. Si pierden, la disminución de líquido refrigerante en el circuito hará elevar la temperatura del motor y puede alcanzar límites indeseables.

LA BATERIA

Por lo común, la que menos se queja es la **batería**. O dicho más académicamente, el acumulador. Por algunos meses va a tener algo de descanso. Los días más largos reducen la utilización de los faros a menos horas de jornada.



Por usted y los demás: faros bien alineados.



Otro de los puntos a verificar: la batería.



Importante: estado de las mangueras de goma.

Si su batería no está muy dañada, es posible que pase con cierta solvencia la prueba del verano.

Los revestimientos de plástico de los cables de la instalación eléctrica suelen sufrir mucho con el frío. Las aislaciones suelen ablandarse algo con el calor y no se resquebrajan lo cual disminuye a la vez el riesgo de falsos contactos o cortocircuitos causados por cables con aislaciones resquebrajadas por endurecimiento.

LOS NEUMATICOS

Los que se quejan amargamente son los **neumáticos**.

Por ahora, recuerde que conviene controlar con frecuencia la presión de inflado de las cubiertas. Si durante un viaje largo nota que aquella ha aumentado algo, no les saque aire. Esta operación—llamada "sangrado"—provoca un inflado insuficiente cuando las cubiertas se enfrían nuevamente. Ese momentáneo exceso de presión es beneficioso si se viaja en ruta ya que el aire, contenido a mayor presión en la cámara, tiende a girar con ella disminuyendo el rozamiento interno y con él, el recalentamiento. Al quitar aire sólo conseguirá que éste permanezca estático mientras la cámara o cubierta (según el caso), gira y es roce así generado recaliente las gomas. Utilice la presión de inflado que aconseja la fábrica en el manual del usuario.

BAJO EL CAPO

Cuando revise las conexiones del calefactor y las mangueras del radia-

dor, aproveche para buscar chorreaduras o pérdidas en las juntas que se encuentran más a la vista. Por ejemplo, la de la tapa de válvulas, la del alojamiento del termostato y la de la base del filtro de aceite y tenga presente que **no debe haber chorreaduras** en ninguna de ellas.

Y ya que está, asegúrese de que el **termostato** esté en su sitio. Nunca permita que se lo saquen con la pueril excusa de que, en verano, no sirve para nada y que el motor "funciona mejor más frío".

Esta mala costumbre es la raíz de muchos males. Si el termostato se descompuso o se trabó, hay que cambiarlo. Pero nunca eliminarlo.

Revise que funcionen todos los accesorios. Uno de los más importantes es el limpiaparabrisas y sus sistemas asociados de lavacrystal y desempañador. También hay autos que poseen un lavaluneta y un desempañador para ese vidrio trasero. Verifique que no haya fallas al respecto. Insistimos: por lo general estos son sistemas eléctricos que, si no trabajan, están denotando una falla que puede ser síntoma de otras más graves que aparezcan en el futuro.

Muchas veces estos defectos obedecen, simplemente, a que se ha quemado un fusible. Revise la fusiblera de su auto con cuidado. Es conveniente comprobar si entra corriente por un extremo y sale por el otro. Esta continuidad en los circuitos puede comprobarse con una pequeña lámpara de prueba, fácil de obtener o construir.

UN RECONOCIMIENTO FACIL

Usted se habrá preguntado, cómo puede hacer para reconocer pérdidas en juntas si ese no es su tema predilecto. Concretamente nos referimos a aquellos automovilistas que por su actividad, profesión o simple vocación, poco tienen en común con la mecánica. Si ese es su caso, le brindamos una pequeña guía para ubicar qué es lo que está perdiendo.

Comencemos por pensar qué cosas pueden perder o derramar su contenido.

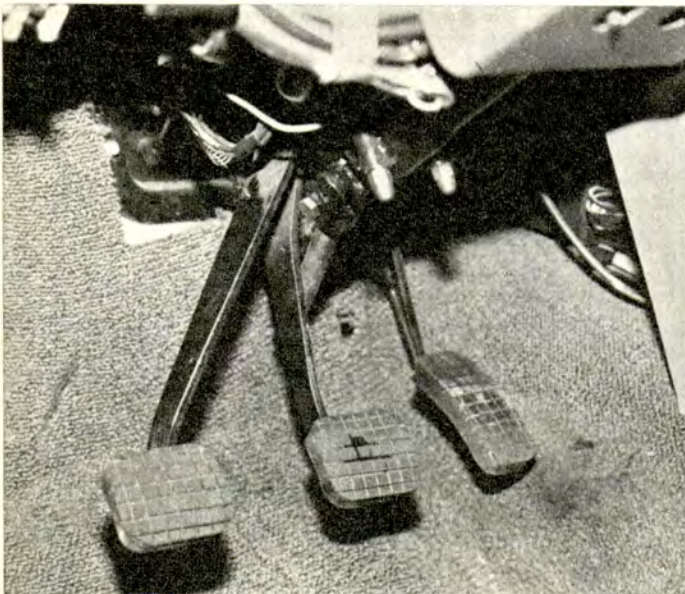
Allí hay sistemas que contienen líquidos y los tres más conocidos son agua, aceite y fluidos varios.

Las pérdidas de agua son fácilmente reconocibles porque dejan manchas de óxido rojizo o con sales blancas, según correspondan a fugas de fluido del sistema de refrigeración del motor (y esto incluye al calefactor) o pérdidas de electrolito en la batería.

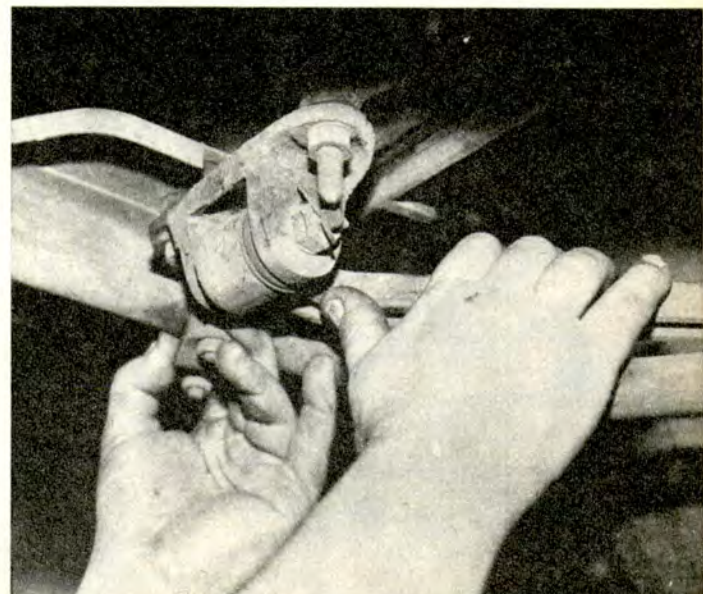
El agua del radiador, como dijimos antes, suele manchar con óxido salvo algunos fluidos especiales (anticongelantes, anticorrosivos, etc.) que dejan huellas más claras.

Si el nivel dentro de la caja de la batería desciende muy a menudo, fíjese si ocurre en todos los vasos (evaporación por exceso de carga, revise su regulador de voltaje) o en alguno en particular (caja del acumulador fisurada).

En cuanto a las pérdidas de aceites y fluidos hidráulicos en general, al revés del agua, limpian el metal que to-



Los pedalines en buen estado son más seguros.



Verificar bujes de suspensión y extremos.

can y se notan claramente en el contexto siempre algo más sucio del vano-motor.

Entre los fluidos varios podemos contar los gases. Y los que hay habitualmente en su auto son los de admisión y los de escape. Los primeros contienen nafta (o gasoil) por lo que, generalmente, limpian por donde pasan. Los de escape ensucian y las marcas de carbón son fáciles de ubicar a simple vista. O a "simple oído" porque si pierde una junta de escape, hace ruido fuerte y detectable. Otro gas que puede perderse es el del acondicionador de aire, en ese caso, consultar a un especialista.

Y HABLANDO DEL TEMA...

¿Usfed, señor conductor, sufre mucho el calor? Porque no hay que olvidar que, hasta ahora al menos, el automovilista es componente esencial en esto de que el auto se mueva con mayor o menor seguridad.

Si viaja recuerde que el calor es mal enemigo. Evite las horas de más sol y no se cargue de ropa. Es preferible tener que cerrar un poco las ventanillas a sufrir un exceso de calor que aumenta la fatiga del viaje disminuyendo capacidad conductiva, reflejos, vista y ganas de manejar.

EN GENERAL

Cada auto tiene sus propios sistemas, sus elementos diferentes y su plan de manejo y mantenimiento.

Son, por ejemplo, pocos los puntos de engrase que necesitan atención en

los vehículos modernos. Pero aún existen algunos y no todos los autos, de todas maneras, son "cero kilómetro".

Si su automóvil tiene elementos que necesitan engrase, hágalos lubricar para renovar la grasa seca del invierno, que ha acumulado tierra y humedad convirtiéndose en elemento promotor de corrosión y desgaste.

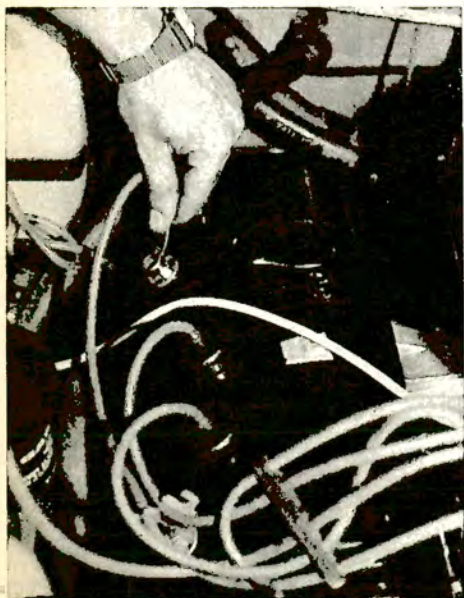
Los elementos de la suspensión (amortiguadores, bujes, piezas de goma) son muy susceptibles al desgaste en invierno. Revise todo con cuidado y si es posible, utilice una fosa.

Haga las cosas con método. Dedíquese —por ejemplo— un fin de semana a cada sistema principal: radiador-refrigeración-calefacción; frenos-suspensión-amortiguación; electricidad-luces-accesorios; mecánica-engrase-lubricación (y esto último incluye filtro de aceite y tipo de lubricante apropiado para la estación calurosa). En cuatro fines de semana, auto "diez puntos", listo para vacaciones sin sorpresas.

Por otra parte, usted mejor que nadie sabe qué es lo que viene fallando en los últimos días, o lo que no parece andar totalmente bien. Revise aquellas cosas que hayamos omitido o que, en su caso particular, haga falta revisar. Recuerde que esta es una nota que generaliza y es muy difícil tratar en profundidad los temas específicos de cada marca y modelo. Los autos son cada vez más sofisticados y se van reduciendo las operaciones que el propietario puede realizar □

PARA TENER EN CUENTA

- 1 No exceda la vida útil del aceite lubricante, sobre todo en verano.
- 2 Revise la alineación de los faros y verifique que todos los filamentos enciendan. No deje el auto sin una luz, cualquiera que sea. Por su propia seguridad y la de los demás.
- 3 No supere la vida útil de las bujías.
- 4 Los cristales suben y bajan mejor en verano que en invierno. Pero, si tiene que lubricar las colizas, use sólo talco.
- 5 Revise el piso debajo del auto, cuando lo mueva de su lugar habitual. Si hay manchas, hay pérdidas.
- 6 Revise la luz de marcha atrás. Es muy útil.
- 7 Limpie bien bajo las alfombras del piso. Sobre todo si son de goma. Condensan humedad acumulando agua que resulta perjudicial.
- 8 Controle el estado de los pedalines de goma. Un pie que resbala de un pedal puede causar un accidente.
- 9 Mantenga todos los reservorios llenos con el líquido correspondiente. Use agua destilada, siempre que pueda, para lavaparabrisas, lava faros, etc.
- 10 Si tiene que rellenar la batería y no tiene agua destilada emplee soda de alguna marca de las que se elaboran con agua desmineralizada.
- 11 Chequee el estado del filtro de aire.
- 12 No olvide revisar el alineado del tren delantero y el balanceo de las cuatro ruedas.



Controlar que no haya tuercas flojas.



Escobillas. Ante la menor duda, cambielas.



Filtro de aire, casi siempre olvidado

auxilio mecánico

DESCUBRIENDO UN SERVICIO INDISPENSABLE

Sin duda alguna, el Auxilio Mecánico es uno de los beneficios que el socio utiliza con mayor frecuencia en todo nuestro territorio, por ello, hemos recabado información sobre el mismo al gerente de Auxilio Mecánico, Sr. Oscar R. Renticchia. Como parte de la filosofía de trabajo es que, permanentemente, estamos optimizando este servicio para dotarlo de la eficiencia necesaria.

Anualmente atendemos **1.200.000 pedidos**, siendo gratuito el 96,5 % de los mismos.

En Capital Federal y Gran Buenos Aires, nuestras prestaciones alcanzan a las 90.000 por mes, o sea un promedio de tres por minuto.

La flota está compuesta por 745 unidades entre las que se incluyen equipos hidráulicos que la transforman en la más moderna y completa del país, efectuándose paulatinamente la reconversión del sistema.

Incorporar tecnología a este servicio es una tarea permanente y en prueba de ello hemos agregado recientemente los equipos denominados "camilla" que permiten el traslado de vehículos sin necesidad de rodar.

Merced a una Central de Recepción computarizada se ha agilizado al má-

ximo el tratamiento de cada pedido, complementándose con una eficiente red de comunicaciones que posee siete canales de radio aplicables al movimiento de equipos de auxilio.

En la faz humana, nuestros mecánicos de calle efectúan periódicamente cursos de perfeccionamiento para atender y entender mejor a los automóviles que constantemente sufren actualizaciones en sus sistemas y equipamiento.

En Capital Federal y Gran Buenos Aires la presencia del Automóvil Club Argentino se manifiesta en 35 ubicaciones adecuadas para recibir pedidos de Auxilio y atender urgentemente la demanda producida.

Una nueva **Central Electrónica** de control de llamadas telefónicas permitió reducir al mínimo las dificultades existentes para comunicarse con el club. Por ese motivo, durante 1986 pudo cumplirse en un 90 % con la demanda informada al socio. Como también se pudo disponer de dos nuevas líneas telefónicas para la recepción de pedidos, cuyos números son 802-5222 y 803-3338.

Un testimonio que revela el trabajo de nuestros camiones de auxilio lo brinda el hecho que en el curso del

último año los mismos recorrieron **17.850.000 kilómetros, equivalentes a 23 viajes de ida y vuelta a la Luna o 36 veces la vuelta al mundo en un mes.**

Es indudable que en circunstancias extraordinarias como grandes lluvias, frios intensos, etc..., el servicio se vea coyunturalmente superado en su capacidad pero de eso también nos estamos ocupando para brindar, aun en estos casos, una similar atención a la de épocas de normalidad.

Cabe consignarse también que, por convenio con la Municipalidad de Córdoba se ha instalado en el centro de esa ciudad un Puesto de Atención Servicial (PAS) para reducir pedidos y retransmitirlos radialmente a la Central correspondiente, siendo inminente la colocación de otros en la ciudad de Buenos Aires.

Ahora usted conoce nuestra responsabilidad y sabe de la importancia de este servicio fundamental que los socios del ACA reciben en todo el país. También sabe cómo asumimos esa responsabilidad pensando cada día en agilizar cada uno de nuestros servicios. □

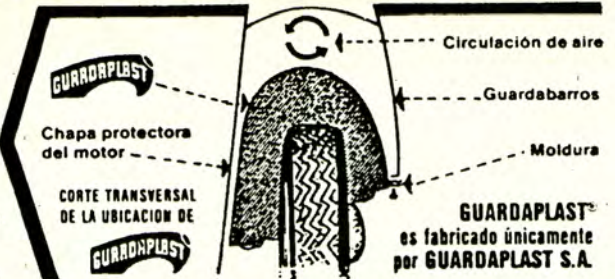


El 96,5 por ciento del millón doscientos mil pedidos son gratuitos. La comunicación con los auxilios se realizan por medio de los siete canales de radio en disponibilidad. De esa forma se ha logrado menor espera y más eficiencia.

**PROTEJA LOS
GUARDABARROS
CON EL LEGITIMO**



INFORMES DE COLOCACION:
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. Lunes a Viernes



**VENTILADOR
de TECHO**
ABON-GARDEN®
UN AIRE DE DISTINCION

• PLAN CUOTAS • TARJETAS DE CREDITO
ANGEL N. HERAS S.A.C.I.
AV. SAN JUAN 3252-CAP. 97-2582/93-9895

**SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPES**
PRECIOS SIN
COMPETENCIA
COLOCACION
EN EL ACTO

NACIONALES
E IMPORTADOS

BRASIL 181
BULNES 1490
CERVIÑO 3778
AUSTRIA 2007 - Capital

OSVALDO
ESCAP

**AIRE
ACONDICIONADO**
PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES
Equipos originales c/c SANKYO Rot.
FACILIDADES DE PAGO • ENVIOS AL INTERIOR
VENTA - COLOCACION - SERVICE

AutoACCESorios

WARNES 1431 - BS. AS. - Tel.: 855-2860/5771
Fabricantes de Equipos de Aire Acondicionado Automotor.

**FUNDAS
CUBRE COCHES
EL VERDADERO**

DE P.V.C. CON FELPA DE ALGODON
UNICO PARA LA INTEMPERIE

PEUFUND S.A.
AV. WARNES 1070
Tel.: 855-5234/854-5144 - CAP.

COLOCACION
EN EL ACTO
TARJETAS
DE CREDITO

25 AÑOS

**Centro
Automovilístico**
LOS
ESPECIALISTAS
EN
RENAULT.

CONOCERLOS ES UNA VENTAJA!
TARJETAS DE CREDITO (3 PAGOS)

SALTA 1167 - BS. AS. • 23-8913/9041

para parques y Jardines...
calidad

WAYRA

RECOLECTORAS • BARREDORAS
CORTADORAS DE CESPED

Larrzábal 706
641-0593-Cap.
Alsina 2999
93-8066/5846 - Cap.

MODELOS
ELECTRICOS
Y NAFTAS

**DODGE 1500 - GACEL
KOMBI - CARAT**

REPUESTOS - ACCESORIOS
PARTES CARROCERIA

VOCEMA
AUTOPARTES

WARNES 1381
CAPITAL (1418)
TEL. 854-7211

VENTAS POR MAYOR Y MENOR • ENVIOS AL INTERIOR

**CUBRE
AUTOS**

Plamet

DTO. ESPECIAL A SOCIOS A.C.A.
FONOCAR S.A.
WARNES 959 - Tel.: 854-0318 - CAPITAL
JUAN B. JUSTO 7700 - CAPITAL

**EN EL CENTRO DE WARNES
venta y colocación de accesorios
para todo tipo de automotores**

DEFENSAS ESPEJOS MOLDEURAS OPTICAS
PARAGOLPES APOYA CABEZAS CUBRE ALFOMBRAS FAROLITOS
GUARDABARROS PLASTICOS VISERAS PARA LLUVIA PORTAEQUIPAJES BOCINAS, ETC., ETC.

ARLES

LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO
WARNES 1255 - CAPITAL - TEL. 855-1035/7920

SU PUERTA PLEGADIZA
EN 15 CUOTAS FIJAS • EN SU CASA
EN 48 HORAS
611-3505 / 620-3764 HACEMOS REPARACIONES

talleres

CoCo

ELASTICOS Y AMORTIGUACION
FRENOS - EMBRAGUES
ATENCION ESPECIALIZADA DE
VEHICULOS IMPORTADOS
TARJETAS DE CREDITO
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
Av. JUAN B. JUSTO 9165/71 - Tel. 641-3165/8103

REPUESTOS FORD

FALCON - TAUNUS - FAIRLANE
SIERRA - F 100

TARJETAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR

FORYSAC S.A.
HONORIO PUEYREDON 1893
(1414) CAPITAL - Tel.: 854-8240/4519

AIRE ACONDICIONADO
FORD - PEUGEOT - RENAULT - MERCEDES BENZ - BMW - ETC.
VENTAS - INSTALACION - REPARACION
SERVICE CON VACIO Y CARGA DE GAS
CON GARANTIA TODO EL VERANO
THAMAR ARGENTINA: NAZCA 1623/29 - CAPITAL - 59-6552

el más amplio stock
y los mejores precios de plaza
en repuestos y accesorios para
BMW 316/735 y M. BENZ 220/500
Precios especiales a Concesionarios y Talleristas
ENVIOS AL INTERIOR

**REPUESTOS
LA COMERCIAL S.A.**
WARNES 1157 - CAP. - 855-5454 / 854-7875
Importadores - Distribuidor

PICK-UP SILVERADO
80 - 81 IMPORTADO
87 NACIONAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS LEGITIMOS Y PARTES
DE CARROCERIAS

CHEVROLET - OPEL
IMPORTACION
CHEV-CAR S.A.
Av. JUAN B. JUSTO 3300 (1414) Tel. 854-4519/8240
Buenos Aires. ENVIOS AL INTERIOR

**CUPULAS
para PICK-UPS**

METALICAS y
de PLASTICO
REFORZADO
CON FIBRA
DE VIDRIO

PARA TODAS
LAS MARCAS
Y MODELOS

**Carrocerias
GUDE S.R.L.**
AV. SAN MARTIN 4563 • C.P. 1766
Tel. 652-1609 - La Tablada

venta de automotores

SIN EMBARGO, SE MUEVE

Aún cuando continúa trabajando por debajo de su capacidad instalada, la industria automotriz local presentará un crecimiento interesante cuando se cierre el balance 1987.

Durante los diez primeros meses del año (enero-octubre), es Sevel Argentina la que encabeza la participación en el mercado con un 40,8 por ciento en el rubro automóviles y 53.973 unidades producidas. Luego Renault con el 33 por ciento y Ford y Volkswagen con el 12,3 por ciento cada una.



Si las expectativas sobre las medidas económicas a aplicar anunciadas recientemente no pesaran tanto sobre las decisiones de compra de los potenciales usuarios, este sería un buen momento para adquirir un vehículo. Es cierto que los ingresos reales de la población han caído a niveles históricos alarmantes, pero también es cierto que los precios relativos de los automóviles han crecido mucho menos que la inflación y —también históricamente— que están en la Argentina más baratos que en sus países de origen, a valor dólar.

Esta comprobación ha indicado notablemente para que la industria automotriz argentina presente en 1987 un crecimiento notable dentro de la decadencia general, aún cuando continúa trabajando por debajo de su capacidad instalada. Hasta el 31 de octubre, la venta total de automotores había alcanzado en el año las 161.461 unidades, un 15,8 por ciento más que en igual período de 1986, en que se vendieron 139.459 vehículos.

Sin embargo, este crecimiento general del mercado no se repartió equitativamente entre todas las terminales. Por ejemplo, Volkswagen y IES disminuyeron sus ventas y por consiguiente su participación relativa, aunque debe tenerse en cuenta por el lado de la casa alemana que ha estado trasladando gran parte de su producción a las instalaciones de Ford en Pacheco, tras la creación de Autolatina, y que IES ha debido introducir importantes equipamientos en sus líneas para el Super América y la Gringa.

Todas las demás incrementaron su producción y ventas, pero solamente **Sevel** y **Saab-Scania** han acentuado su penetración en el mercado. La primera logró un 37,9 por ciento contra 32,3 del año anterior (5,6 puntos más) y la segunda creció en 0,2 puntos, con 0,7 por ciento del total cuando en los primeros 10 meses de 1986 su participación era del 0,5%.

La performance de Sevel Argentina crece cuando en el contexto total, suma 61.161 automóviles y utilitarios livianos, dentro de cuyo mercado su participación asciende el 39,9%, con un crecimiento de 6 puntos respecto al período anterior. Desglosando los

automóviles, estos totalizaron 53.973 y el 40,8 por ciento del conjunto, su- biendo 6,3 puntos ya que a octubre de 1986 su penetración llegaba a 34,5 por ciento.

Segunda continúa Renault, que con 43.736 unidades conquistó un 33% del total, pero bajó 0,8 puntos respec- to de 1986; Ford y Volkswagen casi empatan (16.337 y 16.296 unidades, respectivamente) y una participación de 12,3% cada una, lo que representa disminuciones puntuales de 1,8 y 3,3 en cada caso.

Empero, la situación —para termina- les y público— no es tan boyante como la estadística puede hacer presumir. Los primeros seis meses proponían un año brillante para la industria, aún cuando desde sus comienzos había comenzado un serio deterioro en la relación costo-precio. Un dólar inter- nacional en caída libre —moneda en que se realizan las importaciones de insumos—, actualizaciones salariales, precios máximos retrasados y alto costo del dinero, incidieron en una caída uniforme de la rentabilidad que, hasta junio, se mantenía nivelada. La situación con el dólar se agravó por el revalúo de las monedas en los países de origen de los insumos y por la de- valuación del austral, más del 42% entre el 15 de setiembre y el 9 de octubre último.

A mediados de octubre todas las empresas mostraban cifras en rojo, pese a un par de aumentos autoriza- dos desde setiembre, y la mayoría es- taba aplicando o pensando aplicar en distintos grados suspensiones entre su personal. Entre setiembre y octubre se produjo una caída general en las ventas que promedió el 14 por ciento y que castigó más a las operaciones tra- dicionales que a las efectuadas por sistemas de ahorro, donde por otra parte se registra una notable disminu- ción en la suscripción de nuevos con- tratos.

Para la segunda quincena de octu- bre se aguardaba una resolución de la Secretaría de Comercio autorizando nuevos aumentos, ya que se cernía sobre el horizonte la sombra de lo su- cedido en Brasil con Autolatina, que debió defender ante la justicia su de- recho a fijar sus propios precios. Y

esta es una situación a la que las ter- minales locales no quieren llegar, se- gún sus voceros.

Pese a todo, durante el año se pro- dujeron novedades y lanzamientos que parecían desmentir el cuadro de situación expuesto. Comenzó Renault con sus puestas al día de la gama 18 y Fuego, más el lanzamiento comercial del Peugeot 505-Turbo Diesel, el "res- tyling" del Regatta con el flamante mo- tor de 2000 cm³ y, en estos días, con la presentación del Duna, un duro competidor para el segmento C. Volkswagen lanzó su Carat, IES el Su- per América y su pick-up Gringa. Mer- cedes-Benz la línea de ómnibus urba- nos y de media y larga distancia y Ford su pick-up F-150 4 x 4. El año próximo saldrá el Falcon con el motor

Diesel y el modelo mediano Escort, que aparecerá casi al mismo tiempo que el Fiat-Uno de Sevel.

Pero no existe un contrasentido: el dinamismo de la industria automotriz, se nutre con decisiones tomadas con mucha anticipación y con inversiones de gran volumen que deben salir de su propia rentabilidad. Cuando las cuentas no cierran, no son sólo las terminales las que deben preocupar- se: el paso de su aporte al PBI debería hacer fruncir el seño a todo el país. □

Raúl Pellegrino

VENTAS DE AUTOMOVILES ENERO-OCTUBRE 1987

EMPRESAS	UNID.	PARTIC.
SEVEL	53.973	40,8%
RENAULT	43.736	33,0%
FORD	16.337	12,3%
VOLKSWAGEN	16.296	12,3%
IES	2.027	1,5%
MERCEDES BENZ	0	0%
SCANIA	0	0%
FIAT VEHIC. IND.	0	0%
TOTAL GENERAL	132.369	100,0%

VENTAS DE AUTOMOVILES DE TODAS LA CATEGORIAS ENERO-OCTUBRE 1987

EMPRESAS	UNID.	PARTIC.
SEVEL	61.161	37,9%
RENAULT	46.345	28,7%
FORD	27.998	17,3%
VOLKSWAGEN	17.249	10,7%
MERCEDES BENZ	4.496	2,8%
IES	2.440	1,5%
SCANIA	1.064	0,7%
FIAT VEHIC. IND.	708	0,4%
TOTAL GENERAL	161.461	100,0%

LOS SEGMENTOS

Para una mejor competencia de la ubica- ción en el mercado de los distintos modelos, **Autoclub ha preferido adoptar el sistema europeo de clasificación.**

- **Segmento A:** Comprende a los automóvi- les de primera motorización. Participan el **IES-Super América** y el **Fiat-Brío**.

- **Segmento B:** Por ahora está integrado solamente por la línea **Fiat-Spazio**.

- **Segmento C:** Es uno de los más concu- rridos. Participan en él los **Fiat-Super Europa, Renault-12, Renault-11, Renault-9, Volks- wagen-Gacel y VW-1500**. Pronto se agrega- rán a esta franja el **Fiat-Premio** y el **Ford-Escort**.

- **Segmento D:** Aquí también existe fuerte competencia, ante los **Fiat-Regatta, Peu- geot-504, Renault-18, Ford-Sierra, y VW-Carat**. Si Renault decide fabricar en el futuro el modelo "21", participará en este se- gmento.

- **Segmento E:** Este mercado está dispues- to entre las líneas **Peugeot-505 y Ford-Falcon**.

- **Segmento F:** Intervienen el **Fiat-Super Europa Familiar, Regatta-Weekend, Peu- geot-505 Grand Tour, las Renault-12 y 18, la VW-Rural 1500, Falcon-Rural y Sierra-Rural**.

- **Segmento G:** Corresponde a los vehícu- los deportivos, donde sólo participan las cu- pés **Renault-Fuego y Sierra-XR4**.

- La segmentación de utilitarios livianos, es- tá dividida entre **Grandes**, con participación de las pick-ups Ford y Chevrolet y el Traffic; **Medianos**, con la pick-up Peugeot, VW Fur- gón y VW Kombi; **Chicos**, IES-Carga y Gringa.

náutico ACA delta

PARA DISFRUTAR DEL RIO

A las instalaciones amplias y cómodas sobre la margen izquierda del río Luján puede arribar en automóvil. Cuenta con confitería, restaurante, tres piletas de natación, solarío, consultorio médico de emergencias y auxilio en el río, además de áreas deportivas. Los socios del ACA también lo son del complejo náutico del Delta.

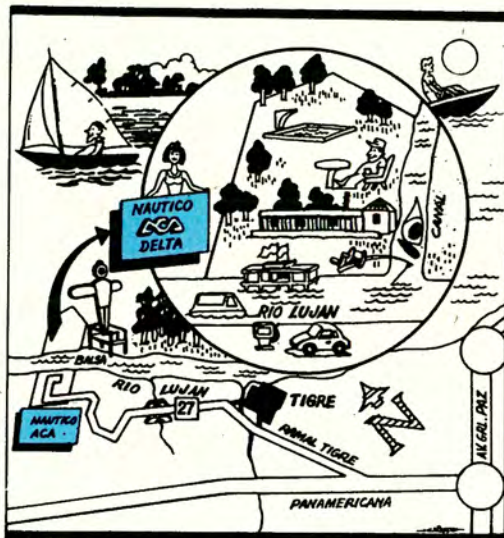
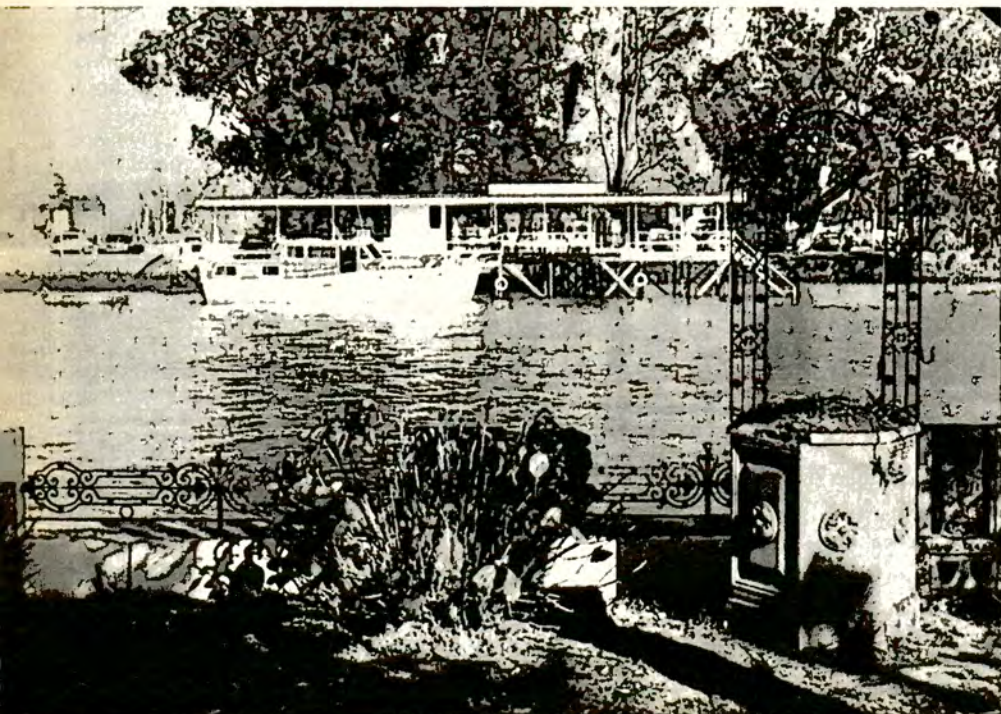


Gráfico con la ubicación del Centro Náutico A.C.A. -Delta, distante unos 10 kilómetros del Tigre. Se puede arribar por vía terrestre por Ruta-27.

Los usuarios de embarcaciones y socios del A.C.A. pueden disfrutar de los servicios que comprenden combustibles y lubricantes con atención permanente.



Ubicado a sólo 10 kilómetros del Tigre, sobre la margen izquierda del río Luján, y frente a la desembocadura del Canal Benavidez, se encuentra el Náutico ACA Delta, exclusivo para socios de nuestra institución.

Hasta allí es posible llegar por vía fluvial o terrestre circulando por Ruta Panamericana y luego por la Provincial N° 27 hasta el acceso al Náutico.

El mismo ofrece toda la infraestructura de un Centro Recreativo y además las alternativas más variadas para los aficionados a la náutica. Tiene un entorno ambiental en el que se puede disfrutar la naturaleza de las islas del Tigre en toda su belleza.

Sus instalaciones son amplias y cómodas y cuenta con confitería, restaurante, parrillas, proveeduría, un consultorio médico para emergencias, tres piletas de natación para distintas edades con solarío, canchas de fútbol y volej, putting green de golf, frontón de pelota a paleta y juegos infantiles.

Los visitantes disponen de una amplia playa de estacionamiento y un puesto de abastecimiento para embarcaciones y automotores. Asimismo, se brinda Auxilio Náutico por convenio con la firma Auxi-Río y además funciona la radio costera del ACA para comunicaciones con los socios o para emergencias.

En el náutico ACA Delta se dictan cursos de navegación en embarcaciones de las clases Optimist y Pampero y además el de Patrón de Yate, emitiéndose a quienes aprueban certificados habilitantes referendados por la Prefectura Naval Argentina.

Este hermoso Centro Náutico permite al socio y a sus familiares disfrutar de una zona incomparable por su belleza como es la del Delta del Paraná y con la comodidad que brinda toda su infraestructura de servicio.

Los informes pueden solicitarse en el 7° piso de nuestra Sede Central o en el mismo Náutico ACA Delta □

HUMOR

Londruí! 0 Km



RAREZA

Era un taxista extrañísimo. Cada vez que subía un pasajero lo llevaba a la dirección que le indicaba siguiendo el camino más directo.

COYUNTURA

Si empujamos todos juntos el país va a ir para adelante.

—¿Y no sería mejor llamar al Automóvil Club?

DIALOGO EN YPF

—Yo soy director de YPF.
—¿Común o especial?

LOS INVENTOS QUE FALTAN

- Semáforos que no se descompongan.
- Colectivos que se detengan en las paradas.
- Veredas que nunca se rompan.
- Calles sin baches.
- Radios de taxis que no funcionen a todo volumen.
- Camioneros que respeten el semáforo.
- Automovilistas que no toquen constantemente la bocina.
- Motos que no hagan ruido.
- Pasacassetes que no puedan robarse.
- Playas de estacionamiento donde no rayen la carrocería.
- Autos de policía sin sirena.

TAXI

Una señora subió a un taxi destartado que marchaba a 10 km/h.

—Por favor —dijo la señora al taxista—. ¿No podría ir más rápido?

—Yo sí, pero el auto no.

LO DIJO UN NUEVO RICO

“Yo tengo un Renoir con palanca al piso”

CHICAS

Una chica de 18 años comentó a su amiga:

—Anoche me siguió por la calle Santa Fe un auto sport italiano modelo 1987 de lo más simpático.

PIROPOS PARA DECIR EN FLORIDA Y PARAGUAY

- ¿En qué taller te carrozaron, negrona?
- No muelas tanto el coche que se puede despertar el niño.
- Adiós, rueda de auxilio de mi corazón en llanta.
- ¡Nena! ¿Te alimentaron a bulones?

REFRANES

- Hoy Ford T, mañana por mí.
- No hay Dodge sin tres.
- Cada cosa en su lugar y un lugar para Cadillac-cosa.
- Hoy no se Fiat. Mañana sí.
- La verdad Benz
- Lo barato sale Carat.



Londruí!



Viajeras

QUEMAR LOS CI

El temor de las calamidades suele ser más temible que las calamidades mismas.

La salud consiste en vivir como quien enfrenta una grandiosa aventura.

por María Eugenia Eyras (*)

Conozco a una mujer —culto, resuelta, solvente— que ama los viajes. Pero se traslada solamente dentro de los confines de nuestro país. Aunque le gustaría intentarlo, ha decidido que jamás viajará al exterior. Le teme a los lugares desconocidos. ¿Y si tiene sed y debe pedir agua en inglés? ¿Y si llega a enfermar en Biarritz o Praga? ¿Qué ocurriría si está en Alemania y no encuentra alojamiento?

También conozco a jóvenes talentosos que se sienten llamados a la creación artística. Sin embargo, no se arriesgan a ella, prefiriendo alabar o deplorar lo que crean los demás. ¿Por qué? Las explicaciones que dan suelen no ser convincentes: hay ya demasiados artistas; triunfar en el arte es muy difícil; les aterroriza la posibilidad de enfrentar su propia mediocridad.

Y de temores se trata.

El miedo, una de las emociones básicas junto con el amor o la ira, es un escudo de auto-protección. Constituye la reacción normal ante un peligro real o imaginario, que nos lleva a luchar o a huir. Sin él, nuestra existencia animal sería muy corta ya que, ignorando todas las acechanzas, nos encaminaríamos derecho hacia las trampas.

Pero ¿qué ocurre con los temores que se arrastran toda la vida? ¿Cómo se puede transitar por la existencia acarreado un terror que nos acosa y acorrala día tras día? ¿Negándolo?

Una de las motivaciones más poderosas es la búsqueda del placer. Lo bueno, lo deleitable, lo que nos hace sentir a nuestras anchas. Su contrapartida y otra motivación no menos importante es la de evitar el sufrimiento. Sin

embargo, si todo nuestro accionar proviene de esta última, algo anda muy mal. No podemos existir tratando solamente de eludir los golpes del destino. Primero: porque nadie nos salvará de los inevitables tropiezos. Segundo: suele suceder que descubramos que los porrazos no duelen tanto como el temor a los porrazos. ¿A quién no le ha sucedido el descubrirse un impresionante moretón y no recordar cómo se lo hizo?

Uno camina de noche por un callejón oscuro. Sabe que detrás lo sigue un monstruo. Sudando, temblando, acelera la marcha suponiendo que su corazón no resistirá la visión atroz. Y bien, yo creo que si el perseguido decide dar la media vuelta y enfrentar el espanto desconocido, jamás será la realidad tan horrible como esa caminata nocturna, apretando el paso, con el pavor a las espaldas.

Dicen los entendidos que miedo se tiene a lo conocido, angustia a lo desconocido. Hay personas que viven en perpetua angustia ante la incertidumbre cotidiana. No en vano la primera pregunta de los psicólogos suele ser, más o menos encubierta, la misma que hacen los médicos homeópatas: ¿Cuáles son sus miedos?

Cuando el pavor se torna intolerable se entra en estado de pánico, la cima del terror que paraliza y ciega, que conmina a huir. ¿Adónde?

Una aprensión muy común es el miedo a los cambios, que aqueja a las personas que han pasado la mitad de la existencia. Sin embargo los cambios no significan peligros feales sino desafíos a la inteligencia, problemas a resolver.



Muchas veces se los vive como amenazas a la seguridad, al tibio nido de lo conocido. Pero, lo deseemos o no, los cambios arriban a nuestras vidas, en numerosas oportunidades para nuestro bien.

No se pueden controlar todos los acontecimientos, eso es un hecho. Pero sí se puede elegir pensar positivamente. Y también se pueden controlar (no dije "suprimir") las emociones animales. Flaubert, un gran emotivo, aseveraba: "**Las emociones son sensaciones inferiores**". ¡Pobre Flaubert!

Dice Shakespeare en su "Hamlet", Acto III: "**Así la conciencia hace de todos nosotros unos cobardes; y así los primitivos matices de la resolución desmayan bajo los pálidos**

ROJOS

HACE VEINTICINCO AÑOS LAS SUECAS

Octubre de 1962. Pilotos de todas partes del mundo llegan a Buenos Aires para competir en el Gran Premio Internacional de Turismo, organizado por el Automóvil Club Argentino, considerado en ese momento como la prueba automovilística más larga y extenuante del mundo. Entre ellos, las suecas Ewy Rosqvist y Ursula Wirth, integrantes del equipo Mercedes Benz. Hubo sonrisas condescendientes, hubo piropos. Pero las "suecas", como se las llamaba con cierta picardía, en un tremendo alarde de destreza y profesionalismo fueron las ganadoras absolutas de la carrera.

A partir de ahí, fuimos las argentinas las que empezamos a sonreír.



toques del pensamiento y las empresas de mayores alientos e importancia, por esta consideración, tuercen su curso y dejan de tener nombre de acción...".

Los argentinos descendemos de gente sin miedo, inmigrantes que venían apeñuscados en la bodega de un barco con unos pocos centavos en el bolsillo. Sin dominar el idioma ni la geografía se aventuraban hacia el norte y hacia el sur, si no había pueblos los fundaban y si no había caminos los construían. ¿Qué hemos hecho nosotros, sus endeble y muelles descendientes, de todo ese coraje que hemos heredado?

Bueno es recordar que vivir con miedo es no vivir. Que la vida en su dinámica incesante nos transporta, como en aguas revueltas, todos los días a orillas diferentes. Quizá lo saludable es tomarlo como a una grandiosa, espeluznante aventura.

Y repetimos las palabras del poema sufi:

**No hay por qué temer.
Es la imaginación,
que te traba,
como un cerrojo de madera
inmoviliza la puerta.
Quema el cerrojo...**

EL LIBRO EN LA GUANTERA

"S

ólo aceptaré la felicidad natural. Con ella quedaré casi satisfecha. Me acostaré cansada. Yacente reposaré como un campo que da cosechas en rotación; en verano, danzará el ardor sobre mí; en invierno, el frío me resquebrajará. Pero el ardor y el frío se sucederán naturalmente, sin que yo lo quiera y no lo quiera. Mis hijos me llevarán adelante; la aparición de los dientes, el llanto, la ida a la escuela y el regreso, serán como las olas del mar en que yo flotaré.

"Las olas", de Virginia Woolf

PARA UN VIAJE FELIZ



1) Que todos los integrantes de la familia descansen bien la noche anterior. El viaje será más agradable y seguro.

2) Preparar una canasta con alimentos livianos: sandwiches fríos, manzanas, huevos duros, pionono de verduras; termo con café; otro con gaseosas o agua mineral; vasos y servilletas descartables.

3) Planear paradas cortas para comer y estirar las piernas, jamás comer en el coche.

4) Ubicar a los niños pequeños o animalitos sobre los asientos; no permitir que se acuesten en el piso o en la bandeja posterior.

5) Cada viajero deberá ir sujeto con los correspondientes cinturones de seguridad; los niños no deben ir sueltos o en brazos.

(*) Escritora y periodista. Fue directora de las revistas "Emanuelle", "Vosotras", "Brigitte" y "L'Officiel en Español". Autora de las novelas "Pasaje de ida" (Faja de Honor de la SADE) y "Misa Roja".



PANORAMA GASTRONOMICO

Pese a la crisis, a nuestra mínima tradición y formación culinarias, a la actual falta de buena materia prima, a sus altos precios, a las malas ondas de los que suspiran por lo que se come en París, a los que dicen que los argentinos no sabemos comer... en Buenos Aires '87 se está registrando un fenómeno de ebullición de los niveles más altos de la cocina de restaurante.

Hasta hace poco más de un año, los popes de nuestra gastronomía eran apenas cuatro, bien conocidos e indiscutidos: **Ada Concaro** de "Tomo I", **Peloncha Perret** de "El Gato que Pesca", **Gato Dumas** en su reducto homónimo de Recoleta y **Francis Mallmann** en su ídem de Palermo Viejo. Afianzados en sus estilos, actualizados en los movimientos de su *metier* en el mundo, ellos representaron (y representan) el nuevo concepto de *restaurateur* o *restauratrice*— autor de su cocina; tal vez el mejor resultado de la revolución acarreada por la *nouvelle cuisine française*.

Eso precisamente catapultó a **Ramiro Rodríguez Pardo** cuando empuña las cacerolas de Catalinas: desarrolla su propio estilo, elige sus productos preferidos, y pone personalidad a su carta.

Otro salto espectacular hacia el éxito fue el de **Lola**, que ya cumple un año como *top* en Recoleta, gracias a la marcha que le imprimió el dúo **Grincajer-Jacomé**. Una carta modernísima, de platos de llamativa presentación y tentadoras combinaciones.

En la city, **Martha Katz** se hace cargo del revival de **Harrods** restaurante y salón de té, puesto a nuevo, igual que antes, los salones del tercer piso. El joven chef francés **Laurent Laliné**—de **Bleu Blanc Rouge** de Punta del Este— completa un perfecto trinomio en la clásica tienda.

Y, entre lo nuevo lo más nuevo. El chef-restaurateur **Martin Carrera** vuelve de su destierro gastronómico—voluntario— tras su éxito en Santiago de Chile, y abre su reducto homónimo paralelo al de la capital trasandina. Una casa de Uribu-

ru y Las Heras, puesta con evidente holgado presupuesto, cuidado en todos sus detalles, alberga su cocina actual, imaginativa y personal, influida por su contacto con los maravillosos frutos del Pacífico, que serán, con los nuestros, el tema principal de su carta.

Ada Concaro, impecable como siempre, asombra a sus habitués—una elite que sabe comer— con dos nuevísimo renglones: la *paستا nuova*—estrella de la *nuova cucina italiana*— y la *spa-cuisine* "inventada" en Nueva York y California como un modo de comer sano e hipocalórico pero muy *gourmet*.

Peloncha Perret sigue fiel a la *nouvelle cuisine française*—ella impuso en Buenos Aires esa auténtica cocina— y a su evolución hacia lo regional, cosa que siempre cultivó, hasta en su versión argentina.

Gato Dumas, que sorprende con sus atrevidas "colecciones" para cada estación del año, presentadas en platos de espectacular tamaño y decoración, y que anduvo alejado de su cocina lanzando sus restaurantes de Puerto Norte—la Terraza Gato Dumas y el flotante Delta Queen— ahora promociona su presencia, imprescindible cuando se es tan personal, y "sigue cocinando para ustedes" en su blanco reducto de Recoleta.

El más chico de los grandes—por su edad— **Francis Mallmann**, enfatiza cada vez más su cocina de corte clásico y factura nueva, cuidada presentación en delicados y enormes platos, aunque sin estruendos superfluos, dividiéndose milagrosamente entre su encantador restaurante de la calle Honduras y la dirección gastronómica de Valle Las Leñas.

Como se ve, los *restaurateurs* y *restauratrices* concientes se mantienen con los ojos y las mentes bien abiertos para estar a la page...

Alicia Delgado

Enología

Escribe Fernando Vidal Buzzi

QUE VINOS FINOS TOMAMOS



vinos finos, que son los únicos a los que nos referimos en esta nota, están elaborados con los siguientes cepajes:

— Cabernet-Sauvignon, origen francés, vinos con cuerpo, distinguidos, que necesitan tiempo para alcanzar su plenitud.

— Malbec, origen francés, la más cultivada entre nosotros, vinos con cuerpo medio, aterciopelados, quizá la más típica en la Argentina.

— Merlot, origen francés, vinos ligeros, frutados, con encanto.

— Pinot Noir, origen francés, vinos de cuerpo medio, de difícil elaboración, escaso cultivo.

— Syrah, origen francés, vinos robustos, que necesitan tiempo para madurar.

— Barbera d'Asti, origen italiano, vinos de cuerpo, algo rudos.

Los principales varietales blancos se elaboran con:

— Chardonnay, origen francés, gran calidad, difícil elaboración, sabor particular, persistente y complejo.

— Chenin, origen francés, vinos ligeros, elegantes, claros.

— Semillón, origen francés, vinos con gran personalidad.

— Sauvignon, origen francés, vinos complejos que están mejorando.

— Riesling, denominación bajo la cual se cultivan uvas de origen renano, itálico y alsaciano, caracterizados por su perfume: los mejores son de zonas frías y altas.

— Gewürztraminer, origen francés o italiano, vinos de sabor algo especiado, escaso cultivo.

— Torrontés, la uva típicamente argentina, con perfume y paladar único en el mundo, las mejores son las riojanas y las salteñas.

En todos los casos cada bodega, como decíamos, los elabora a su manera, por lo cual, no espere encontrar siempre el mismo vino bajo la misma denominación varietal.

Los vinos clásicos o de corte son la obra maestra del ingenio del hombre que combina las características de distintos vinos varietales para lograr un producto diferente y único. Entre los tintos el corte más frecuente es Cabernet-Sauvignon con Merlot o Malbec—al estilo de Burdeos— pero hay muchas otras. Entre los blancos es difícil definir un corte predominante y muchas veces interviene el cepaje Ugni blanc, comodín muy utilizado.

La maraña de marcas y tipos de vinos con la cual se enfrenta cotidianamente el consumidor complica su elección y demanda cada día más, tanto un conocimiento general del asunto, como una educación del paladar. Una manera elemental de clasificarlos sería por sus zonas de producción: Mendoza, San Juan, Salta, Rio Negro, La Rioja, pero sin duda se trata de una aproximación excesivamente genérica, ya que dentro de cada una de esas provincias existen regiones—algunas de ellas muy pequeñas— cuyas características son diferentes de las otras. Y es natural puesto que la uva crece dentro de un medio ecológico—clima, suelo, altura, irrigación, etc.— que determina sus cualidades finales. A lo cual debemos sumar la tecnología, factor esencial, ya que cada elaboración es distinta y los métodos de las bodegas difieren sensiblemente.

Por el momento no contamos en la Argentina con un sistema de "denominaciones de origen" que definan el vino criado en una zona particular, tal como se utilizan en distintos países, por ejemplo, un Borgoña es un vino nacido en Borgoña, un Burdeos en Burdeos, un Chablis, un Champagne, un Chianti, un Rioja, etc. Por ello el uso de dichos nombres fuera de sus zonas de origen no indica que el vino sea similar a aquél, sino que más bien es un uso comercial.

Quizá lo más claro para el consumidor sea utilizar las dos grandes divisiones hoy de uso universal: vinos varietales y vinos clásicos o de corte. La primera indica que el vino ha sido elaborado con una sola clase de uva, o por lo menos con la participación de un ochenta por ciento de un tipo (Cabernet, Chenin, etc.). En realidad, siempre existieron vinos así producidos, pero su actual difusión se debe a una idea nacida en los Estados Unidos y básicamente destinada a ilustrar y guiar al consumidor, si bien también hay razones cualitativas y técnicas más complejas.

Entre nosotros, los principales varietales tintos, en el caso de los

OPINE Y GANE con la Nueva AUTOCLUB

Queremos conocer su opinión. Saber que impresión le causó este primer número de la nueva etapa de "Auto-club". Para ello ideamos este breve cuestionario.

Corte la hoja, dóblela de tal forma que quede a la vista la dirección y el permiso de Respuesta Postal Paga. Automáticamente participará en un importante sorteo.

Siga las indicaciones:

• Marque con una cruz el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

• En caso de respuestas escritas, utilice el espacio reservado a tal fin, empleando letra de imprenta, y sin abreviar.

• Sería de gran utilidad que no omita ninguna respuesta.

• El último punto, corresponde a su identidad. Puede usted optar por llenar el casillero o no hacerlo. En este caso quedará excluido del sorteo.

• Si Ud. tuviese que evaluar la primera impresión que le produjo esta revista, ¿cómo la calificaría?

Satisfactoria
Regular
Insatisfactoria

• ¿Por qué?

• ¿Cuáles fueron las notas de la revista que más y menos le interesaron?

Mayor interés:

Menor Interés:

• ¿Qué le parece la diagramación? (incluye compaginación de títulos, textos, fotos, colores, etc.).

Muy buena
Buena
Regular
Mala

• ¿Según su opinión, esta es una revista que produce...

Alto impacto
Regular impacto
Bajo impacto

• ¿Por qué?

• Finalmente, sería muy útil para nosotros que Ud. señalara propuestas, sugerencias de forma y/o contenido para optimizar esta revista.

• Entre esta revista y las correspondientes a la etapa anterior, ésta es:

Superior
Igual
Inferior

• ¿Por qué?

VACACIONES EN CORDOBA CON UN FIAT-DUNA



Entre las respuestas recibidas se realizará un sorteo cuyo premio consiste en una semana con todos los gastos pagos (incluidos los de combustible) en el hotel que el **Automóvil Club Argentino** posee en la ciudad de Córdoba.

El ganador, recibirá en Buenos Aires las llaves de un flamante **Fiat-Duna** que le será entregado por **Sevel Argentina S.A.** en concepto de préstamo por el término de siete días.

Por esta razón sugerimos que complete sus datos con letra clara. Y buen viaje...

DATOS DE CLASIFICACION

(1) EDAD

1 - 18 a 25
2 - 26 a 35
3 - 36 a 45
4 - 46 a 55
5 - más de 55

(2) SEXO

1 - Masculino
2 - Femenino

(3) ESTADO CIVIL

1 - Soltero
2 - Casado
3 - Viudo
4 - Divorc./Sep.

(4) CANTIDAD DE HIJOS

1 - Ninguno
2 - Hasta 2
3 - De 2 a 4
4 - Más de 4

(5) OCUPACION

1 - EJECUTIVO
2 - PROFESIONAL INDEPENDIENTE
3 - INDUSTRIAL
4 - COMERCIANTE
5 - PRODUCTOR AGROPECUARIO
6 - EMPLEADO
7 - TECNICO INDEPENDIENTE
8 - JUBILADO
9 - OTROS

(6) Nom. y Apell.

Dirección

Teléfono Cód. Postal

DOBLAR

RESPUESTAS POSTALES PAGAS
Permiso N° 2

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Avenida Del Libertador 1850 - 5° piso
1425 - Buenos Aires

DOBLAR

proceso de fabricación

ASI NACE

UN AUTOMOVIL

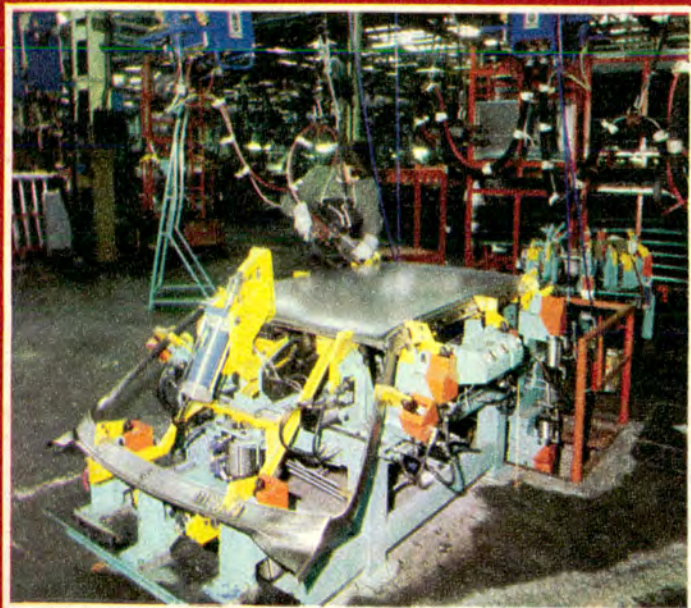


La cadena de montaje, ejercicio práctico del principio de la división del trabajo enunciado por Taylor, es todavía un tema desconocido para la mayoría de los usuarios.

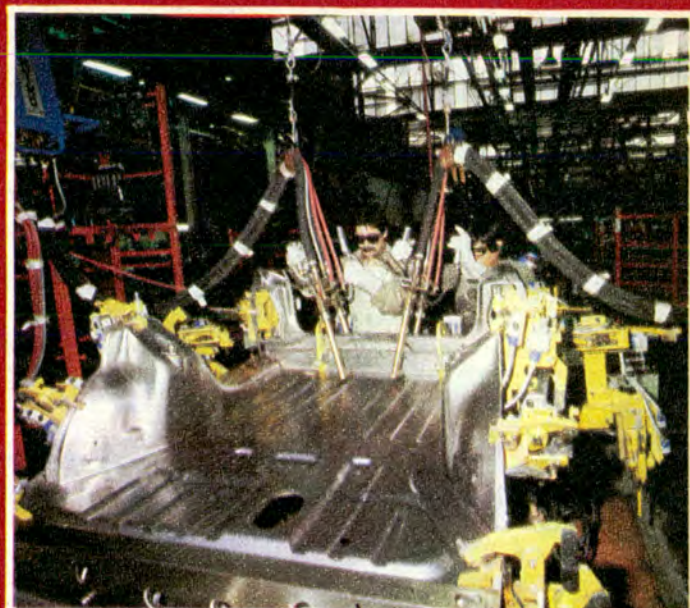
Muchas son las etapas que tienen lugar en la línea de producción, donde el esfuerzo del hombre busca una óptima conjunción con los medios tecnológicos más avanzados, incluidos los robots. Este es un resumen de los pasos más ilustrativos de lo que sucede en una fábrica de automotores de la Argentina.

En un mercado como el local, reducido pero altamente competitivo, es preciso ofrecer un amplio y diversificado programa de modelos. Por eso una planta moderna debe mostrar un elevado grado de flexibilidad. Un ejemplo representativo lo da el sector de pintura, donde las copas rotantes, de funcionamiento automático, cubren toda la gama de colores en un despliegue que abarca a los diferentes modelos.

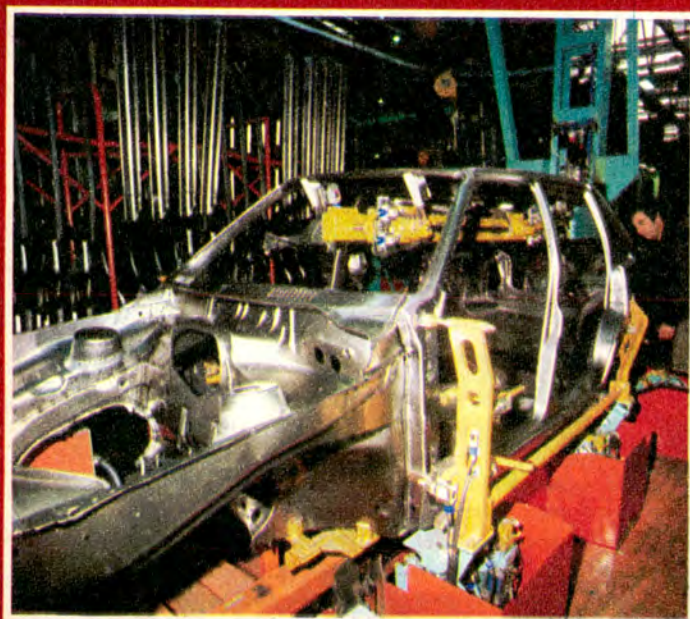
Aunque las fotos tal vez no lo alcancen a reflejar, existe un constante esfuerzo volcado hacia la calidad del producto final, tanto en los métodos operativos como en los rigurosos controles posteriores. Porque el logro de la satisfacción del usuario es el premio más codiciado y el objetivo más ansiado de los fabricantes de automóviles.



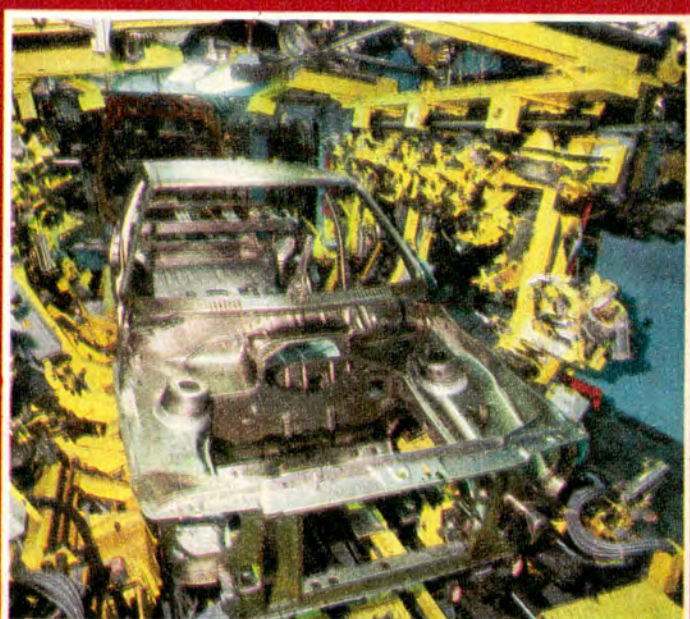
1 Armado del techo. Aunque muchos piensen que el techo de un automóvil es una sola pieza rígida, en realidad está formado por elementos independientes. Aquí se ve al operario soldando el panel principal con los parantes y los refuerzos internos. El banco de trabajo obliga a las diferentes piezas a posicionarse adecuadamente. El mecanismo frontal posee una perforadora que agujerea la chapa en el lugar destinado a la antena.



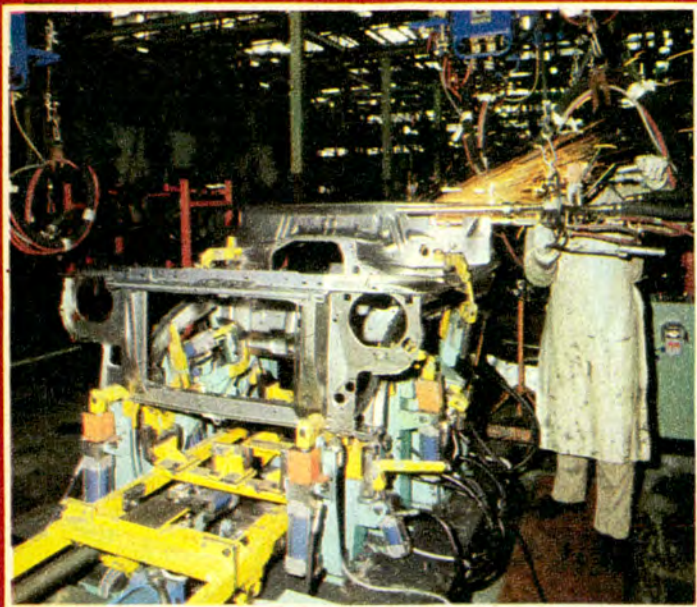
2 Unión del piso. En una tarea simultánea al armado del techo y de la trompa (ver secuencia siguiente), se procede a soldar el piso. Las "pinzas", identificadas por su color amarillo, fijan las piezas y las ajustan de manera tal de respetar las estrictas tolerancias establecidas en el proyecto. Se trata de una especie de molde que facilita el trabajo de soldadura realizado por los operarios.



5 Engrampado del esqueleto. Cuando la estructura principal del vehículo cuenta con todas las piezas fundamentales se efectúa el engrampado. Las pestañas superiores son dobladas en forma manual, pero las inferiores son cerradas por un dispositivo automático regulado por una célula fotoeléctrica. Puede decirse que en esta etapa el automóvil inicia su alumbramiento, pues aquí es donde recibe la numeración que lo identificará.



6 Fijación del conjunto. El "mascarón" se prepara para atacar a la carrocería. Hasta la secuencia anterior la estructura permanecía unida, no soldada, por subconjuntos. Ahora el mascarón sujeta el casco completo y lo predispone para que los operarios apliquen los correspondientes puntos de soldadura. La moderna tecnología del equipo permite que sea utilizado para otros modelos con sólo efectuar pequeñas modificaciones.



3 Soldadura del armazón delantero. El panel del frente, junto a la chapa interna de los guardabarridos delanteros, y a la estructura de base del parabrisas, conforman el tercer subconjunto clave del esqueleto de un automóvil. El armado definitivo de toda la trompa se cumple a través de cinco estaciones, en las cuales los equipos de soldadura están anclados directamente en el techo, en lugar de colgados de las columnas.



4 El casco ya cobra forma y vida. Este es el preciso instante en que el techo es apoyado sobre los subconjuntos del frente y el piso. En una etapa posterior se agregarán los laterales, constituidos por los montantes. Las partes quedan sostenidas por el dispositivo de ajuste. En los pasos siguientes se procederá al engrampado y, recién después, el casco ingresará a la línea de soldadura que le dará la rigidez definitiva.



7 Línea de soldadura final. Una vez que la carrocería egresa del mascarón es enviada a la línea de soldadura final. A través de distintas secuencias los operarios van efectuando la soldadura que determinará la rigidez y estanqueidad del automóvil. En esta misma línea se incorporan puertas, capot, tapa de baúl. Aquí también está presente la calidad, porque como dicen los japoneses: "El cliente está en la próxima etapa".



8 Primer paso de pintura: cataforesis. Hoy en día nadie puede discutir las ventajas del tratamiento anticorrosivo por cataforesis, que incluso es utilizado en equipos electrodomésticos. El baño de cataforesis es un punto crítico para el acabado final, pero debe estar respaldado por un completo programa de avanzada tecnológica referido a la pintura. Es que un automóvil también se enaltece por el método de aplicación de la base y el esmalte.



9 Copas rotantes o el soplete robotizado.

Luego del baño de cataforesis la carrocería sufre un secado. Posteriormente se le incorpora una capa de protección de PVC y de plastisoles en la zona de los bajos. En el siguiente paso ocho copas rotantes aplican la pintura de base. Después, y tal como muestra la foto, otras nueve copas rotantes dan los colores de esmalte. Ambos sistemas, de tipo electrostático, están controlados por computadoras.



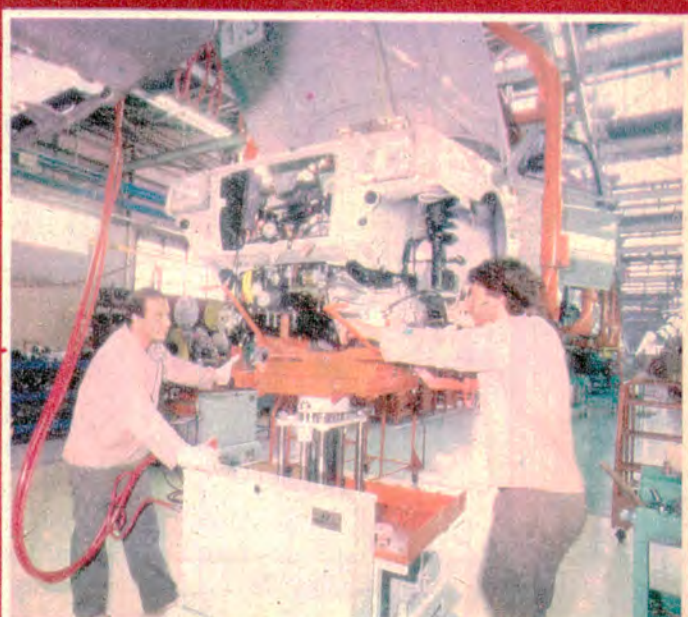
10 El reciprocador.

La aplicación de la pintura color bicapa se realiza con un sistema reciprocador robotizado. Este equipo trabaja sobre tres ejes cartesianos y es programado por un calculador electrónico. El reciprocador es un ejemplo de la última tecnología mundial, y Sevel es la primera terminal de tres países que lo utiliza, siendo la octava en América. En Europa lo emplean Fiat, BMW y Volkswagen para los vehículos de mayor prestigio.



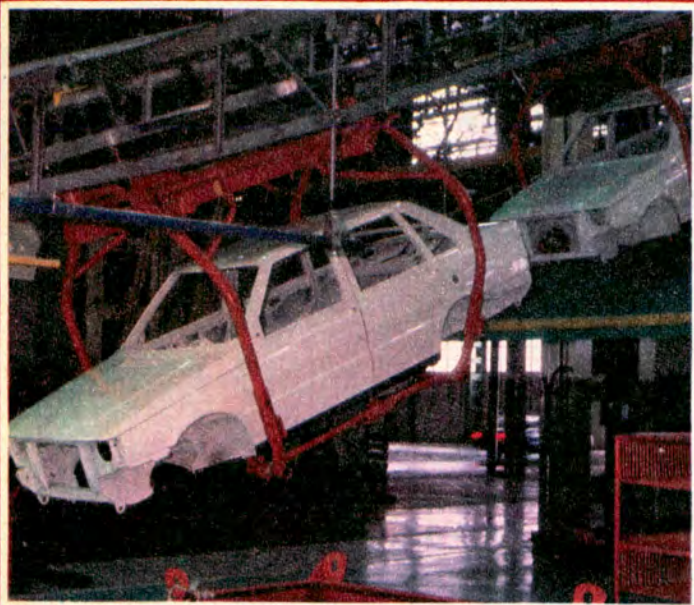
13 La fabricación seriada.

Vista general de la línea de montaje. Los modernos puestos de trabajo se caracterizan por contar con una adecuada aireación e iluminación (natural y artificial). Cada sector de ensamble está correctamente delimitado y así es como los operarios tienen al alcance de la mano todas las piezas y herramientas que precisan. Mientras tanto, la carrocería continúa avanzando de acuerdo al ritmo prefijado.



14 Los primeros latidos.

Esta es una de las etapas más espectaculares del proceso de montaje de un automóvil. El motor, preparado en una pequeña línea paralela a la troncal, es colocado sobre un carrito suspendido neumáticamente que lo traslada hasta la posición óptima para acoplarlo a la carrocería. En el caso de este modelo, en realidad la operación consiste en montar el grupo motor-propulsor completo (motor, caja y diferencial).



11 Ahora sí, la línea de montaje. Atrás quedó la planta de pintura con sus equipos flexibles y automatizados que permiten alternar toda la variedad de modelos y colores. La carrocería, con su maquillaje, es "tomada" por una araña que la va trasladando por los distintos sectores de la cadena final de armado. En este caso la línea de montaje responde a una diagramación en "U", con la salida del auto y la entrada del casco en paralelo.



12 Cristales y suspensiones. Paulatinamente la carrocería desnuda va recibiendo todos los detalles de decoración, confort y mecánica. En las primeras etapas le colocan los cristales, las ópticas delanteras, los acrílicos traseros, las manijas y los paragolpes. La foto muestra un paso posterior donde, con la carrocería elevada, se le acoplan por debajo los amortiguadores, mazas y frenos traseros.



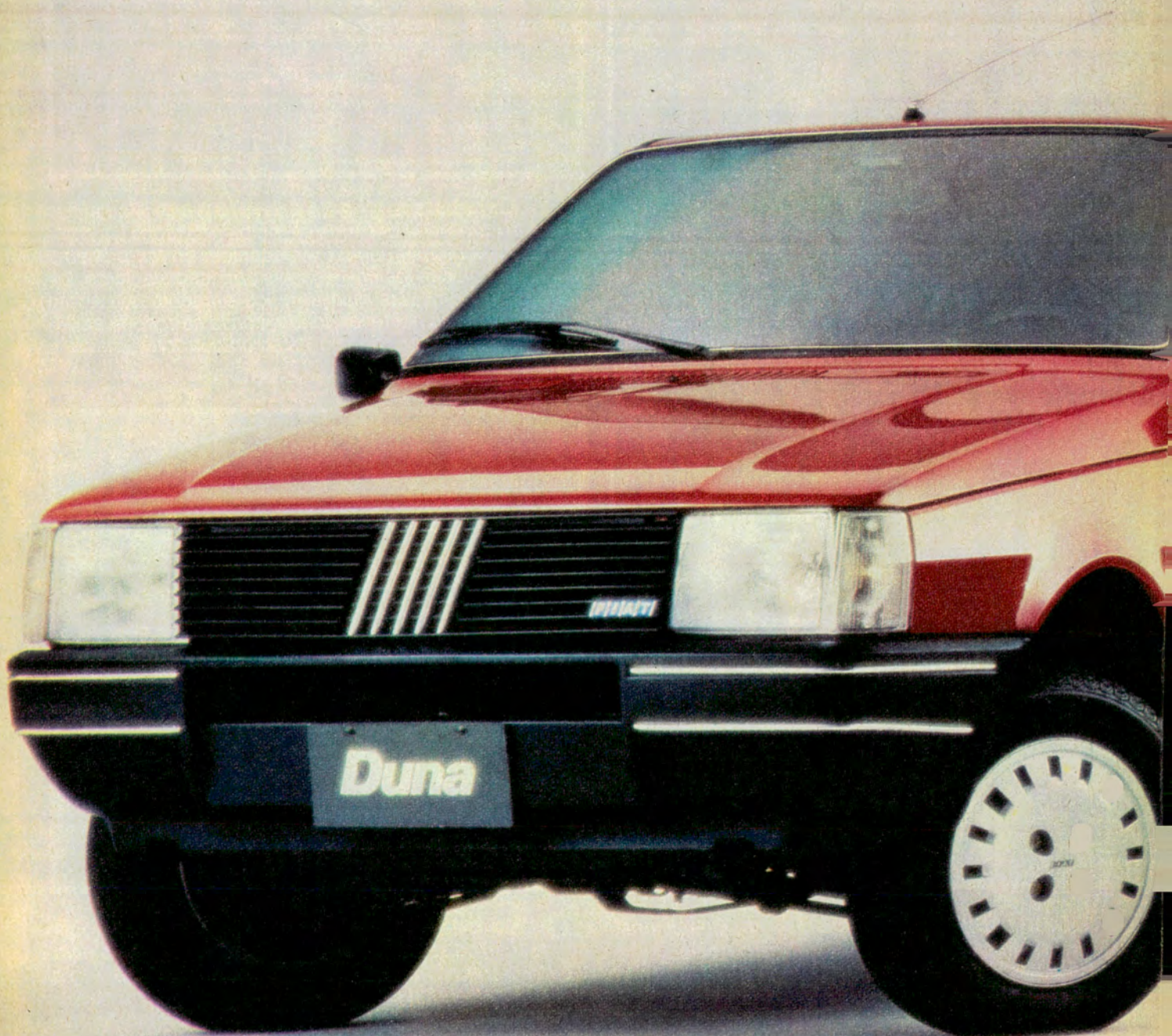
15 El confort y la seguridad. Chapistería, soldadura, pintura y montaje de mecánica parecen dominar las secuencias principales de la línea de producción de un automóvil. Sin embargo, la mano del hombre también se halla presente en el interior. Buena parte de las etapas comprenden el ajuste del tablero, la inclusión del cableado y los circuitos eléctricos y el montaje de paneles, asientos y alfombras. Por fuera sólo le faltan las ruedas.



16 Se corta el cordón umbilical. Carrocería y mecánica se han unido y el automóvil se prepara para dar los primeros pasos dentro de la planta. Las arañas se van abriendo y dejan libres a los vehículos en una operación sencilla, sin mecanismos complejos. La línea de producción llega a su fin, pero la unidad deberá recorrer todavía un exigente circuito de pruebas antes de ser enviada a la red de concesionarios.

lanzamientos

DOS DE FIAT, UNO



DE FORD

Tres cuartos de perfil donde se manifiesta la amplitud interior del Fiat-Duna y su tercer volumen (baúl). Tiene tres opciones de motor (dos nafteros y un Diesel) y distintos niveles de equipamiento. Completan el Regatta-2000 lanzado a principios de noviembre y la pick-up Ford F-150 4 x 4 (tracción integral) que renueva la línea de utilitarios de Autolatina.



Primero fue el Regatta-2000, con cintura rediseñada y nuevo motor de dos litros y 110 CV (DIN). Luego, sobre el cierre de esta edición de *Autoclub* se presentó el Fiat-Duna en tres versiones nafteras con diferente equipamiento y una Diesel. Un auto muy esperado que competirá en el segmento con mayor cantidad de protagonistas de la industria nacional.

Autolatina, también contribuyó —a principios de octubre— con el lanzamiento de la pick-up Ford F-150 de tracción integral.



Casi sobre el fin de 1987 se produjeron novedades en la industria automotriz. Tres son los lanzamientos de nuevos modelos, dos correspondientes a **Sevel Argentina** y el restante a **Autolatina**.



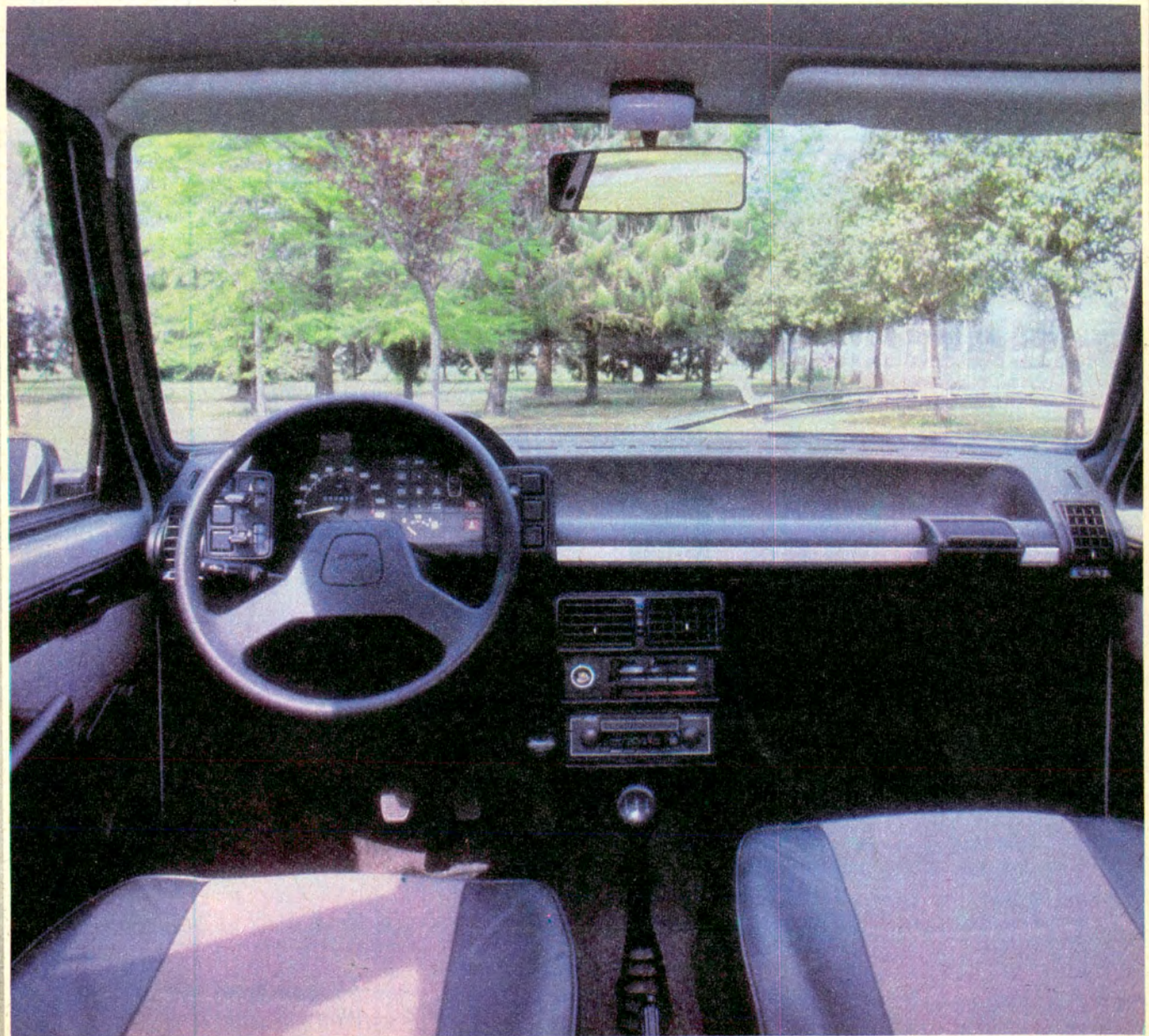


Interior del Regatta. Nuevos tapizados.



Baúl de gran capacidad en la línea Duna.

Interior del Fiat-Duna con motor de 1.300 vista de atrás donde se manifiesta su personalidad.

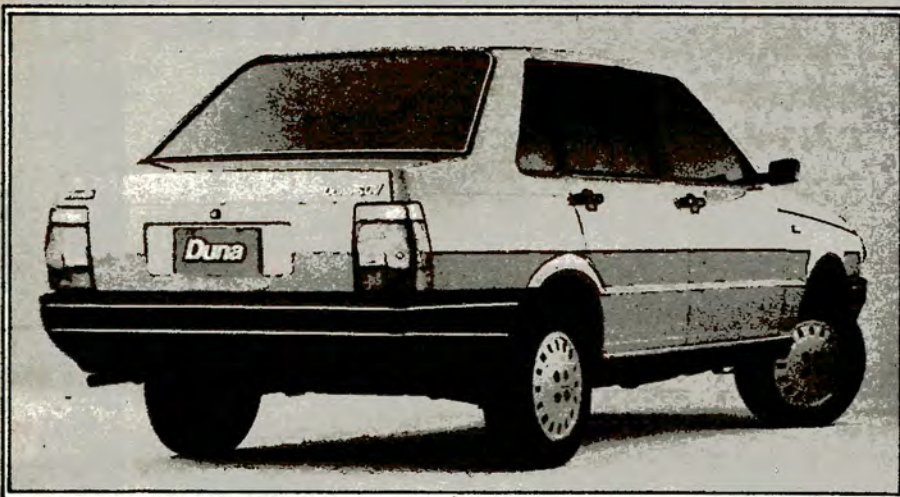


FIAT REGATTA-2000

Motor: 4 cilindros en línea
Diámetro y carrera: 84 x 90 mm
Cilindrada: 1.995 cm³
Compresión: 9,7:1
Potencia máxima: 110 CV a 5.000 rpm
Par motor: 16 mkg. a 3.000 rpm
Distribución: doble árbol de levas a la cabeza. Correa dentada.
Transmisión: caja de cinco velocidades
Suspensión delantera: independiente tipo McPherson
Suspensión trasera: independiente con ballesta transversal
Frenos: delanteros a disco, traseros a tambor. Servo freno.
Dimensiones: entre ejes 2.455 mm
 largo total 4.260 mm ancho 1.650 mm
 alto 1.410 mm trochas 1.414/1.412 mm
Dirección: a cremallera. Asistida.
Llantas: 13 pulgadas

FIAT DUNA

	S/SC	SCV	SD
Motor:	cuatro cilindros en línea		
Diámetro y carrera:	86,4 x 55,5	86,4 x 63,9	76,1 x 71,5 mm
Cilindrada:	1.301 cm ³	1.498 cm ³	1.300 cm ³
Compresión:	9,1:1	9,2:1	20,3:1
Potencia máxima:	62 CV a 6.000 rpm	82 CV a 5.500 rpm	45 CV a 5.000 rpm
Par motor:	9,6 mkg. a 3.500 rpm	12,2 mkg. a 3.000 rpm	7,0 mkg. a 3.000 rpm
Transmisión:	caja de cinco velocidades		
Suspensión delantera:	independiente tipo McPherson		
Suspensión trasera:	independiente con ballesta transversal		
Frenos:	delanteros a disco, traseros a tambor. Servo freno.		
Dimensiones:	entre ejes	2.361 mm	
	largo total	4.035 mm	
	ancho	1.555 mm	
	alto	1.445 mm	
	trochas	1.321/1.340 mm	
Dirección:	a cremallera	a cremallera asistida	a cremallera
Neumáticos:	145/70 R 13	165/70 R 13	145/70 R 13
Llantas:	13 pulgadas		



Por el lado de Sevel, la primera es el nuevo **Fiat-Regatta 2000**, que fue presentado a comienzos de noviembre. Lo más notable, es sin lugar a dudas, el nuevo motor de 2.000 cm³ y 110 CV, de similares características al que actualmente equipa en Europa los Fiat-Croma y Lancia-Thema, Prisma 4WD y Delta HF-4WD. Lo más sobresaliente es su elevada cupla a bajo régimen de rotación lo que se traduce en mayor elasticidad. La carrocería ha sufrido un rediseño estilístico que la coloca en un plano de igualdad con las tendencias actuales, aumentando la superficie vidriada por medio de la disminución en la altura de la línea de cintura, lo que le otorga mayor visibilidad. Asimismo, el interior también fue rediseñado, contando con nuevos asientos envolventes y renovados tapizados.

Una nueva caja de cinco velocidades completa el equipamiento de este modelo que reemplaza al conocido 100-S. Por otra parte, las nuevas versiones **S** (base) y **SC** (full) con motor

de 1.500 cm³, ocupan el lugar del hasta ahora denominado "85".

La otra novedad de Sevel es el **Fiat-Duna**, un mediano chico de tres volúmenes y cuatro puertas, modelo intermedio entre el Súper Europa, que continuará en producción, y el Regatta. Dispondrá de cuatro versiones: **S** (Súper) con motor 1.300 cm³ y equipamiento básico, **SC** (Super Confort) también con propulsor 1.300 cm³ pero equipamiento full, incluido aire acondicionado, el **SCV** (Super Confort Veloce) con mecánica 1.500 cm³ que se ofrece con equipamiento completo (aire acondicionado, alza cristales eléctricos y rodado más grande con tazas de ruedas integradas).

Por último, la versión Diesel se denomina **SD** y contará con motor Diesel de 1.300 cm³ y equipamiento básico, siendo la única versión con esa motorización, que compite en este segmento del mercado.

Por parte de Autolatina, la novedad se llama **Ford**. Se trata de la nueva

FORD F-150 4x4

Motor: 6 cilindros en línea
Diámetro y carrera: 93,47 x 87,88 mm
Cilindrada: 3.620 cm³
Compresión: 7,4:1
Potencia máxima: 103 CV a 4.000 rpm
Par motor: 24 kg a 1.500 rpm
Transmisión: caja de tres velocidades
Suspensión delantera: independiente tipo Twin-I-Beam
Suspensión trasera: eje rígido
Frenos: delanteros a disco, traseros a tambor
Dimensiones: entre ejes 2.9070 mm
 largo total 4.970 mm
 peso 2.645 kg.
Dirección: tornillo sin fin (servo asistida)
Neumáticos: MS 235/75 x 15
Llantas: 6,5 JJ x 15

pick-up de doble tracción, denominada **F-150 4x4**. Incorpora un nuevo chasis en el que se instala el eje delantero motriz del tipo Twin-I-Beam, dirección hidráulica y eje trasero con diferencial autoblocante.

El motor es el seis cilindros en línea de 3,6 litros de cilindrada alimentado con nafta común. Además de la caja de tres velocidades, lleva incorporada detrás de ésta, una caja de transferencia que permite la tracción optativa entre dos y cuatro ruedas, pudiéndose conectar esta última en relación directa o en baja.

Sus condiciones de manejo, pese a sus características, son similares a las de otras pick-ups.

En cuanto al aspecto exterior, el frente muestra una nueva parrilla y faros de diseño moderno con luz de posición envolvente. Los paragolpes tanto delantero como trasero son de nuevo diseño, al igual que las molduras laterales. □

ACAmática

LA INFORMACION DEL MUNDO EN SUS MANOS

Desde su casa, utilizando la computadora personal y su línea telefónica, los socios del ACA tendrán acceso sin cargo a la red ACAmática.

Un sistema con banco de datos que se convertirá en el más importante del país. Conozca los detalles de este nuevo servicio.

En la definida tendencia de constante desarrollo informático por parte del Automóvil Club Argentino para brindar más y mejores servicios a los asociados, se encargó el desarrollo de un sistema interactivo para explorar y compendiar los archivos de los discos del computador central. De esa forma, cualquier empleado frente a la terminal de computadora podrá consultar, por ejemplo, listas de hoteles adheridos, campamentos, listas de precios de combustibles, lubricantes, cubiertas, baterías, cotizaciones de seguros, demoras de auxilio mecánico, distancias entre ciudades del país, bancos y tarjetas de crédito adheridas al sistema de débito automático, estado de rutas, etcétera.

Este sistema se denomina **SICOI** (Sistema Interactivo de Consultas Integrales) y todas las terminales conectadas al computador central podrán utilizarlo, como ya lo hacen las unidades de Flores, Belgrano, Rocamora, Once, Avellaneda y, próximamente, Acceso Norte y Palermo.

Asimismo, en cumplimiento del plan de expansión de tecnología en el interior del país, se instalaron sistemas de "procesamiento distribuido y captura de datos" en las ciudades de Rosario, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, Neuquén y La Plata.

Por razones de orden técnico-económico estos equipos no se encuen-



tran conectados durante las 24 horas al computador central. Para ello se previó la alternativa de efectuar conexiones telefónicas en forma puntual mediante la utilización de "modems asincrónicos" conectados al controlador de comunicaciones central.

Debido a esta situación nació la posibilidad de brindar un nuevo servicio a los socios utilizando la infraestructura ya instalada, dándole forma al proyecto ACAmática.

¿Qué es la red ACAmática y cómo utilizarla?

Básicamente se necesita sólo un computador hogareño, tan difundidos en la actualidad (o en su defecto un computador personal), un modem con

su software de comunicaciones y una línea telefónica.

Con estos elementos y llamando a los números telefónicos 804-9292/9494/9559/9575/9585 o para los socios del interior conectándose a través de la red ARPAC al número de abonado 21.110 N° 2.625 con lo cual no abonarán tarifa de larga distancia, su computadora será conectada al computador central del club, convirtiéndose durante el tiempo de consulta en una terminal más del sistema. En su pantalla se presentarán una serie de opciones disponibles de consultas.

Cada pantalla ofrece las instrucciones necesarias para su adecuada utilización.

Como premisa básica, nos hemos impuesto que el sistema no requiera de elementos especiales, razón por la



que se ha trabajado de manera intensa con distintos tipos de computadores modems y softwares de comunicación, a los efectos de poder homologar nuestro sistema con la mayoría de los equipos standar disponibles en el mercado y que el socio puede poseer en su hogar.

La norma adoptada para los modems es la denominada **CCITT** y no es necesario tener un monitor especial de computador de 80 caracteres, pues se podrá utilizar como video un televisor familiar blanco y negro o color que brinda 40 caracteres por línea.

Datos para consultar y costo

Como todo banco de datos, el nuestro irá creciendo a través del tiempo, ya que se comenzó con toda la información de los servicios del club con el

agregado de otros ítems de interés general como meteorología, información bursátil, mercado agropecuario, espectro económico-financiero, farmacias de turno, hora mundial, mercado del automotor (con los valores estimados en las tablas de aseguramiento de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro) para todas las marcas y modelos. Teléfonos de emergencia, posibilidad de enviar y recibir mensajes entre socios.

El servicio es sin cargo y exclusivo para los asociados, por ello, al comienzo de cada sesión de consultas se le solicitará su categoría y número de socio junto con la clave personal que variará mensualmente (será de cuatro dígitos) y figura impreso para cada socio en el cupón mensual de pago de cuotas.

El club irá disponiendo paulatinamente de equipo de uso público (exclusivo para socios) en las dependencias más importantes, para aquellos asociados que no dispongan de un equipo computador en su domicilio.

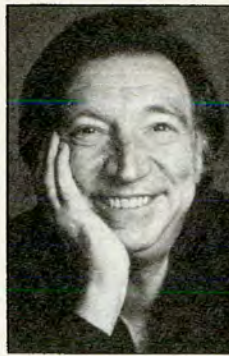
Dada esta característica y teniendo presente que toda consulta de banco de datos, generalmente se valoriza por minutos de uso (lo cual constituye un factor moderador del consumo), se prevé un tiempo máximo de conexión para poder, de esa manera, atender a todos los requerimientos de consulta.

Sin duda, una forma de proyectarse al futuro. □

COLUMNA PERSONAL

Escribe Horacio de Dios

EL TAXISTA VA SIEMPRE LIBRE



¿En qué se parecen Jorge Luis Borges, Vito Dumás, Luis Leloir, Gerardo Sofovich, Juan Manuel Fangio, Roberto De Vicenzo, Carlos Monzón o René Favaloro a un taxista? En que todos son individualistas elevados a la enésima potencia y su éxito o fracaso depende fundamentalmente de ellos. Los de afuera son de palo como en el truco aunque algunos sepan trabajar en equipo. Los menos.

Y no es para sentirse mal, sino para hacer las paces con la realidad. Argentina es un país de a uno. Podemos tener un Demiddi o Ibarra en singles pero no pasa nada en cuatro ni en ocho en remo. No basta con Guillermo Vilas o Luis Clerc o Martín Jaite u Horacio de la Peña para armar un buen doble y a veces ni se hablan entre ellos. El Mundial de 1978 tuvo la estrella de Kempes y el de 1986 de Maradona, aunque también pesara la personalidad, individual, de Menotti o Bilardo.

El taxi es el mejor servicio público de transporte y el punto de referencia para medir la eficacia de un sistema en Buenos Aires. No sorprende. Es un trabajo abierto a los que llegan de todas partes. No importa que haya sido colectivo o camionero previamente. O que constituya una salida laboral provisoria para arquitectos o ingenieros agrónomos desocupados en su especialidad. Sin contar los que redondean un sueldo escaso después de su trabajo formal como empleados públicos o lo que fuera. El requisito básico, más que el carnet de conductor, es la decisión de manejarse solos y donde el auto es su segundo yo.

No hay dos taxis iguales más allá de los colores obligatorios. Cada uno (porque la mayoría son dueños aunque usen peones para extender el uso del vehículo) se las ingenia para darle su toque personal aunque no caigan en la iconografía pop de los micro-ómnibus. Aquí casi no hay retratos del Beato Namuncurá ni la Difunta Correa y escasean los zapatitos de la nena. En cambio pueden colocar una oblea política o con segunda intención. No se comporta como el "interno de una línea" ni le tiene miedo al inspector porque carece de horarios. Entra y sale cuando le conviene. Está más atento al mercado que al recorri-

do y sabe que un día de lluvia o de principios de mes hay que estar más horas dando vueltas. Es un emprendedor, "interpreneur", callejero.

Por eso es absurdo que se les fije una misma tarifa. Dentro de la generalización burocrática, cuya simetría jamás entiende que la vida es despareja, todo es igual. Modelos nuevos o viejos, grandes o medianos, con aire acondicionado o baño turco, mantenidos o abandonados, que permitan fumar o no, con música stereo o sin radio, etc. ¿Por qué no pueden cobrar más los que ofrecen autos más grandes o nuevos o cómodos y frescos? Pero aunque cobre lo mismo prefiere aumentar el confort porque es el primero en disfrutarlo. La comodidad bien entendida empieza por uno.

Es un hombre libre más que un trabajador independiente, por eso prefiere asociarse a un servicio de radio llamada en lugar de quedarse quieto en una parada esperando al pasajero. El sale a cazar. Sabe dónde encontrar sus clientes. Es un lobo sin manada. Es egoísta y competitivo y por eso es eficaz. Se quiere a sí mismo y a su auto (no lo deja caer como algunos particulares) y si bien rezonga como cualquier porteño para mantener la pampa húmeda, trabaja más horas que el promedio de empleados a sueldo y sabe que antes de irse a casa "tiene que tener hecho el día".

Ya sé que un automovilista particular y un taxista son lo que se llama en biología "enemigos naturales", pero conviene entender a un adversario ocasional del que tenemos mucho que aprender.

Horacio de Dios

autoclub

Director Editorial
César C. Carman

Director Responsable

Alfredo Martínez

Colaboraron en este número: Jorge M. Agromayor, Juan C. Colombres (Landrú), Horacio De Dios, Alicia Delgado, María Eugenia Eyas, Fabián Falco, Federico B. Kirbus, Enrique Meincke, Raúl Pellegrino, Juan L. Soria y Fernando Vidal Bussi.

Diagramación

PRESSART & Asociados

Promoción Publicitaria

FORESTCAT S.R.L.

Administrador

Carlos García Vázquez

Revista trimestral de Automovilismo, Turismo e Informaciones, editada por el Automóvil Club Argentino. Redacción, Administración y Circulación: Av. Del Libertador 1850, piso 5º, Buenos Aires, 801-1837. Publicidad: Bouchard 646, Buenos Aires, 311-8442. Registro de la Propiedad Intelectual N° 77.572. La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista. Se permite la reproducción total o parcial indicando la fuente de origen como requisito.

Fotocomposición, fotocromos e impresión Editorial Abril S.A.

AÑO XXVI - N° 133 - Diciembre 1987

Tirada de esta edición: 625.000 ejemplares

Precio del ejemplar en la República Argentina * 6.

CORREO
ARGENTINO
Central (B)
Suc. 61 (B)

FRANQUEO PAGADO
Comisión N° 4938
TARIFA REDUCIDA
CONCESION N° 209

CODIGO
POSTAL
1425

En 3 años 70 obras.

EN BENEFICIO DE NUESTROS SOCIOS Y DEL PAIS



U.S. Puerto Iguazú
(Nueva Obra)



C.S. Formosa (Nueva
Obra)



C.S. Mendoza -
Guaymallén (Nueva
Obra)



U.S. Ushuaia (1a.
Etapa)



Nautico ACA Delta
(Modernización
integral)



C.S. Belgrano
(Nueva Obra)



Host. Ros. de la
Frontera (Pileta
aguas termales)



U.S. Catamarca
(Modernización
integral)



U.S. La Plata
(Modernización)



C.S. La Plata (Nueva
gomería)



U.S. Luro - Mar del
Plata (Habilitación
estacionamiento)



U.S. Lomas de
Zamora (Nueva
dependencia)



Playa Pinasco - Rosario
(Automatización
electrónica)



Isidro Casanova
(Habilitación archivo
gral.)



Atención Siniestros
Rocamora
(Refacción integral)



C.S. Flores
(Remodelación
Sector Seguros)



Sede Central
(Remodelación
Planta Baja)



Sede Central
(Modernización
Lavado y Engrase)



Sede Central
(Habilitación 60
cocheras)



Hotel Eldorado
(Modernización)



U.S. Villa Devoto
(Nueva Obra)



U.S. Clorinda
(Refacción)



U.S. Paraná
(Modernización
Restaurante)



U.S. Santa Fe (Playa
de estacionamiento)



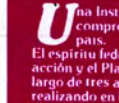
U.S. Rafael
(Refacción)



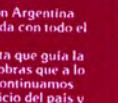
U.S. Rosario
(Modernización
atención Socios)



U.S. Posadas
(Modernización
talleres)



U.S. Sgo. del Estero
(Modernización)



Hostería Tafi del
Valle (Refacción
integral)



U.S. Salta
(Playa estacionamiento
- atención Socios)



U.S. Chascomús
(Ampliación
restaurante)



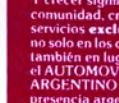
U.S. S.S. de Jujuy
(Modernización)



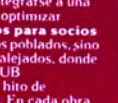
C.S. Córdoba
(Modernización)



U.S. Córdoba
(Modernización
integral)



Centro Recreativo
Quilmes (Canchas de
fútbol)



Gran Central Once
(Construcción
Gomería Modelo)



Gran Central Once
(Instalación
surtidores digitales)



C.S. Acceso Norte
(Instalación
surtidores digitales)



Sede Central
(Automatización
ascensores)



U.S. Colón - Mar del
Plata (Refacción
estacionamiento)



U.S. Independencia
Mar del Plata
(Aux. Mecánico)



U.S. Dolores
(Servicios
Sanitarios)



Sede Central
modernización Salón
de Actos)



Gran Central Once
(Remod. Sector
Instrumental)



Esc. de Conducción
(Recambio total
cubierta asfáltica)



Planta Ind. Villa
Zagala (Adecuación
a nueva tecnología)



C.S. Flores (Museo
del Automóvil)



C.S. Flores
(Habilitación venta
GNC)



U.S. Catalinas
(Habilitación venta
GNC)



U.S. Pque. Almirante Brown
(Techado islas venta de
combustible)



Sede Central
modernización Salón
de Actos)



Gran Central Once
(Remod. Sector
Instrumental)



Esc. de Conducción
(Recambio total
cubierta asfáltica)



Planta Ind. Villa
Zagala (Adecuación
a nueva tecnología)



C.S. Flores (Museo
del Automóvil)



Pto. Abast.
Chacharramendi
(Construcción vivienda)



Hotel Córdoba
(Habilitación 6
habitaciones en suite)



Oficina San
Francisco
(Habilitación)



Oficina Hurlingham
(Habilitación)



Oficina Ramos Mejía
(Habilitación)



Motel Gral. Roca
(Ampliación
comedor)



Acc. Norte II
(Habilitación
Pto. Abast.)



U.S. San Francisco
(Trabajos relleno
nueva filial)



Of. Martínez
(Habilitación)



C.R. Luján
(Cancha de tenis)



U.S. San Andrés
(Nueva Gomería)



U.S. Bahía Blanca
(Habilitación Ofic.
Seguros)



Sede Central
(Instalación
surtidores digitales)



U.S. Río Cuarto
(Nueva Obra)



U.S. Mendoza -
Ciudad
(Modernización)



U.S. Olivos
(Modernización)



U.S. Barracas
(Modernización)



Sede Central
(Remodelación
atención Seguros)

Una Institución Argentina comprometida con todo el país. El espíritu federalista que guía la acción y el Plan de obras que a lo largo de tres años continuamos realizando en beneficio del país y de nuestros socios, responde al compromiso adquirido: Crecer con el País. Y crecer significa integrarse a una comunidad, crear y optimizar servicios exclusivos para socios no solo en los centros poblados, sino también en lugares alejados, donde el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO es un hito de presencia argentina. En cada obra se sintetiza el compromiso adquirido. Lo dicho hecho está.

En 3 años vamos a completar 36 mil metros cuadrados en nuevas realizaciones, remodelaciones y ampliaciones, en nuestras dependencias.



Automóvil Club Argentino

BIENVENIDO AL 2000.



FIAT

LA FIATECNOLOGIA LO HIZO POSIBLE.

NUEVO MOTOR FIAT 2000.

La concepción tecnológica total. Primero y único 2000 cm³ con doble árbol de levas a la cabeza. Doble respuesta. Bien en alta y bien en baja velocidad.

Mecánica más simple y durable.

Con pistones de carrera larga.

Menos cambios de velocidad. Mayor aceleración y alta velocidad final.

EL CONFORT DEL 2000.

Asientos envolventes. Alzacristales eléctricos. Aire acondicionado integral. Climatización con el mayor caudal de aire de su categoría. Exclusivo check-panel Fiat.

Radio AM/FM estéreo con pasacassette y sintonía digital automática.

Increíble suavidad de marcha.

EL DISEÑO DEL 2000.

Línea de cintura más baja que acentúa el aspecto en cuña.

Spoiler trasero para mejorar la tenuta en ruta. Mayor penetración aerodinámica. Gran robustez estructural.

Gran superficie vidriada. Para mayor visibilidad.

Espejos exteriores en ambos laterales. Y el baúl más grande de su categoría: 513 dm³.

Bienvenido al nuevo Regatta 2000.



Regatta 2000

Excitante superioridad