

auto club

Año XXVI - Nº 135 - Julio 1988 - Ejemplar sin cargo exclusivo para socios del Automóvil Club Argentino - Prohibida su venta



Entrevista a Jean M. Balestre

PRESIDENTE DE LA FIA

Turismo

RUTA 40, TRAMO NORTE

CONCESSION BY 208

QUIEN ESTA DETRAS DE ESTOS LOGROS?

- Consolidación y crecimiento de marcas líderes mundiales.
- Desarrollo de tecnología de avanzada.
- Primer sistema de programación flexible de la producción.
- Reducción de costos operativos.
- Primer puesto en ventas en el mercado automotor.
- Liderazgo en robotización antropomórfica.
- Primer sistema de protección anticorrosiva por cataforesis continua (garantizada por 3 años).
- Primer y único sistema de pintado robotizado por copas rotantes.
- Primera en introducir la caja de 5 velocidades y en incorporarla a todos sus vehículos.
- Liderazgo en el desarrollo y aplicación de tecnología Diesel.
- Primera línea completa de vehículos del país.

SEVEL
POTENCIA INDUSTRIAL.



UNA FILOSOFIA DE CONDUCCION

El Automóvil Club Argentino, como Ud. bien lo sabe, es la Institución Civil de carácter privado, sin fines de lucro, más importante de Latinoamérica.

Sus ingresos, provenientes en su mayor parte de las cuotas que abonan sus socios, se reinvierten en obras, servicios y beneficios.

La Comisión Directiva, la Asamblea de Delegados, la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y el Tribunal de Honor son los órganos directivos establecidos por las normas estatutarias, que tienen la misión de conducir su Club y cuyos miembros son elegidos mediante el voto de sus consocios. A ello debe sumarse la Junta Electoral, las Comisiones de Filiales y Delegaciones de todo el país y las Comisiones Asesoras de los cuerpos mencionados.

Todos sus integrantes, cumplen su mandato en forma totalmente honoraria, sin otra retribución que la satisfacción de alcanzar los objetivos trazados en aras del bien común societario.

Dichos dirigentes, alrededor de 2.500 trabajan con total vocación de servicio, compartiendo el fundamento de que así se contribuye al engrandecimiento del país.

El Automóvil Club Argentino cubre geográficamente todo el territorio nacional, adoptando en algunos casos, la representatividad soberana del país ya que no sólo en los grandes centros poblados, sino también en los sitios más alejados e inhóspitos de nuestra patria, está la presencia de su Club.

El Automóvil Club Argentino, desde siempre, fijó una política de austeridad para su desenvolvimiento. Y lo hizo, no sólo por la filosofía de quienes lo

dirigieron y dirigen, sino porque la misión de ellos fue y es la de administrar una institución que no les pertenece, porque es de todos y cada uno de los asociados que la integran.

Esa gestión austera hoy se sigue manteniendo. Los dirigentes —en todos los niveles— no tienen privilegios. No se manejan con vehículos del Club. No se cobran sueldos ni viáticos.

El Automóvil Club Argentino es un nexo comunicante entre los socios y el servicio que la Institución brinda. Un nexo a través del cual el país y la comunidad son integrados mediante el aporte de obras concretas.

Y sobre todo una razón de ser para quienes lo conducimos.

Por ello, lo convocamos a integrarse al Automóvil Club, que es suyo y es Argentino.

César C. Carman

Cuota social congelada

Recordamos que las cuotas sociales pueden ser abonadas mensualmente en cualquier dependencia propia de todo el país, a través del cobrador habitual o mediante el débito automático en las entidades bancarias y tarjetas de crédito que formalizaron convenios con el club, recibiendo los cupones correspondientes.

Tarjetas de crédito adheridas: Argencard / Mastercard, Cabal, Carta Franca, Diner's Club y Lurocard; bancos: Caja Nacional de Ahorro y Seguro, Comercial del Norte, Español, de Galicia y Buenos Aires, del Buen Ayre, Francés, Shaw, Río de la Plata, Lloyds, Supervielle Societé Generale y Deutsche Bank.

Ahora se agrega la posibilidad de cancelar en nuestras dependencias o con su cobrador, hasta 12 cuotas a valores del mes en que se abonen, sin que luego sufran ajuste alguno.

Gomería modelo

En las instalaciones del Centro Servicial Once se ha puesto en funcionamiento una gomería modelo en tecnología y servicio, la que cuenta con venta de cubiertas y cámaras y un actualizado equipamiento en el que se incluyen elevadores neumáticos, balancéadoras electrónicas, alineación digital para tren delantero, etc.

Para hacer más confortables las esperas, una sala de estar, con video y TV, sirve a los usuarios mientras se ejecutan los trabajos.

El ACA con OCA

El ACA continuando con la modernización y ampliación de sus servicios, y en base a la autorización conferida por ENCOTel, firmó un convenio con OCA (Organización Coordinadora Argentina) por el cual los socios del Club podrán utilizar un novedoso sistema de correspondencia registrada.

De acuerdo con aquel compromiso, los socios del ACA podrían despachar sus cartas y encomiendas por medio de las dependencias propias, para luego ser remitidas a su destino por la red de distribución nacional, que OCA cubre con celeridad y seguridad en la recepción. Podrá despacharse correspondencia en las categorías "Postal Registrado" o "Postal con acuse de recibo".

Previo acreditación como socio se podrán adquirir los cupones (Stickers) con una bonificación del 10 por ciento. En un principio están habilitadas para este servicio las siguientes dependencias: Sede Central, Palermo, Once y Flores, en la ciudad de Buenos Aires; Olivos y Lanús, en el Gran Buenos Aires y en las ciudades de Rosario y Córdoba. Luego se irán habilitando más dependencias para el particular, en otras ciudades argentinas.

Se aceptan cheques

En todas las dependencias propias del Automóvil Club Argentino, se aceptan cheques de cuarenta y seis entidades financieras, para el pago de combustibles y lubri-

cantes en playa y para el pago de cualquier otro servicio o producto. Para utilizar este medio, es necesario presentar el carné (y documento de identidad en los casos que el importe supere el equivalente a 50 litros de nafta super). A la nómina de entidades bancarias aparecida en nuestro número anterior, se deberá agregar ahora al Banco Federal Argentino, el Francés del Río de la Plata, y Banco Regional del Cuyo.

¡Gracias por el viaje!

La ganadora del concurso originado en la encuesta "Opine y Gane con la nueva Autoclub", licenciada Noemí Miranda, remitió una carta de agradecimiento a las autoridades del ACA "por haber contribuido a brindarle unas hermosas vacaciones en Córdoba" de acuerdo a sus palabras. Destacó la calidez humana del personal del Hotel Córdoba, su base para realizar interesantes recorridos por la zona serrana de la provincia, a bordo del moderno automóvil facilitado por el Club a ese efecto.

La Lic. Miranda, agrega que el viaje le dio la oportunidad de conocer más a nuestro país y reconocer en el terreno la obra que el Automóvil Club Argentino realiza en beneficio de sus socios y de toda la comunidad.

Día del empleado del ACA

En un marco de regocijo, pero de austero desarrollo, celebró el

Automóvil Club Argentino su 84º aniversario. La fecha coincide con el Día del Empleado del ACA. El acto se llevó a cabo en la Sede Central, oportunidad en que el presidente de la entidad, Sr. César Carman, el vicepresidente, Capitán de Navío (R) Jorge A. Ledesma, el secretario, Sr. Eduardo Tarraubella, el tesorero, Dr. Juan Carlos Laurens y otros directivos presentes dirigieron un cálido mensaje de saludo a todo el personal, y en forma especial, a los empleados y concesionarios que trabajan en la institución desde hace más de dos décadas. En el acto realizado, los directivos hicieron entrega de distinciones, diplomas, medallas y gratificaciones al personal agasajado.

Distinción del gobierno italiano

En el mes de mayo próximo pasado, el Sr. César C. Carman fue distinguido por el gobierno italiano con la condecoración que lo ordena como Commendatore Dell'Ordine al Mérito della Repubblica Italiana. La distinción fue entregada por SE el Embajador Don Ludovico Incisa de Camerana, en un acto que contó con la presencia de numerosas personalidades del quehacer nacional. La condecoración fue gratamente recibida en todos los círculos en los que actúa el presidente de nuestra institución.

Diplomáticos, Socios Honorarios

Doce nuevos miembros del Cuerpo Diplomático acreditado en nuestro país, fueron distinguidos recientemente como miembros honorarios del Automóvil Club.

Son ellos los embajadores de la República de Venezuela, SE Guido Grooscors; de la República de El Salvador, SE Horacio Trujillo; de la República Portuguesa, SE Antonio Baptista Martins; del Reino de los Países Bajos, SE Robert Pesch; del Reino de Suecia, SE Andrés Snadström; de la República Socialista de Hungría, SE Már-





ton Klein; de la **Confederación de Australia**, SE Keith Douglas Scott; de la **República del Líbano**, SE Jihad Mortada; de la **República de Indonesia**, SE Soedarmanto Kadarisman; de la **República Islámica de Pakistán**, SE Rajá Trivi Roy; de la **República Federal de Alemania**, SE Herbert Limmer (foto) y del **Imperio del Japón**, SE Kazuo Yamashita (foto).

Festejando a la Patria

Con la presencia de su presidente y demás miembros de la Comisión Directiva, invitados especiales y personal, el ACA realizó actos conmemorativos de las más importantes fechas patrias.

En oportunidad del festejo en el día de la Revolución de Mayo, di-

sertó el Dr. Arturo Mathov, hombre de brillante y extensa trayectoria pública.

En la efemérides de la creación de la Bandera Argentina, hizo uso de la palabra el Gral. de División (R) José Embrioni, de sobresaliente carrera militar.

Por último, en la conmemoración del 9 de julio, día de la Independencia Nacional, el orador fue el Dr. Carlos A. Fonte, presidente de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.

Hicieron su aporte musical en dichas celebraciones, la Fanfarria del Regimiento de Granaderos Gral. San Martín, y las bandas de la Prefectura Naval Argentina y del Regimiento 1, Patricios.

Acamática

Continuando con el plan de integración comunitaria, el ACA está

habilitando el servicio de Acamática exclusivo para socios en distintas dependencias del interior entre las cuales se encuentran: integrando el sistema SICOI (Sistema Interactivo de Consultas Integrales): Mar del Plata, Rosario, Paraná, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Bahía Blanca, La Plata, Neuquén, Comodoro Rivadavia y Santa Fe, el último eslabón de esta cadena se realizó para los socios que habitan en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, para lo cual se han instalado terminales en el Hotel Canal de Beagle, en Ushuaia y en el Hotel Los Yaganes en Río Grande. Del mismo modo y reflejando los principios federalistas, el Automóvil Club Argentino ha colocado terminales en la Casa de Gobierno del Territorio y en la Casa de Tierra del Fuego en Buenos Aires, estableciendo de tal manera un puente informativo y de servicios, con el fin de promover el turismo y el desarrollo territorial.

Recordamos que para la utilización de la red Acamática sólo se necesita un computador hogareño, 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 abonado 21110 N° 2625 con lo cual no abonarán tarifa de larga distancia.

Como premisa básica se creó un servicio que no requiere elementos especiales, a efectos de poder homologar nuestro sistema con la mayoría de los equipos standards disponibles en el mercado. La norma adaptada para los modems es el CCITT, pudiéndose utilizar como video un televisor blanco y negro o color que brinda 40 caracteres por línea. Como todo banco de datos, crecerá con el correr del tiempo, ya que comenzó con toda la información de los servicios del Club y el agregado de otros ítems de interés general, estado de caminos, meteorología, información brusátil, mercado agropecuario, espectro económico-financiero, mercado automotor, posibilidad de enviar y recibir mensajes entre socios, etc.

Homenaje al Dr. César C. Carman

Con distintos actos recordóse al Dr. César C. Carman al cumplirse el quinto aniversario de su fallecimiento. Los homenajes estuvieron a cargo de la Comisión que preside el embajador Julio L. Colombo.

En la Iglesia de San Agustín se ofició a las once horas una misa en memoria del extinto presidente, a la que asistieron relevantes personalidades, amigos personales, miembros de la Comisión Directiva, de la Asamblea de Delegados, empleados del ACA, familiares y público en general.

Al término de la misa en su recuerdo, los presentes se dirigieron al peristilo del cementerio de la Recoleta. Allí se reunieron, entre otros, el vicepresidente de la Nación, Dr. Víctor Martínez, el Dr. Antonio Tróccoli, el Dr. Rafael Martínez, el Dr. César García Puente, el Dr. César Belluscio, el Dr. Arturo Mathov, el Dr. Emilio Hardoy, el Dr. Emérito González, el Dr. José Canassi, el Arq. Roberto Vázquez Mansilla, el Sr. Juan Manuel Fangio y el Ing. Néstor Novillo. Se recibieron además, numerosas adhesiones, entre las que destacamos las del gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Antonio Cafiero, del embajador ante la República Oriental del Uruguay, Dr. Carlos E. Perette y del senador Dr. Fernando de la Rúa.

El Dr. Víctor H. Martínez, con emocionadas palabras recordó las facetas que distinguieron la personalidad del ilustre dirigente y hombre público, expresando:

"Como es usual, muchas cosas se dicen en memoria de quien se desea homenajear, pero en este caso se hace difícil estrecharse en pocos conceptos, trazar un perfil o describir las distintas facetas en la vida de César Carman, por ser todas ellas igualmente ricas y poseer un contenido que arroja permanentes ejemplos y lecciones, en variados sentidos." (...) "No fue simplemente un teórico, sino que su vocación venía derivada de su contacto con la realidad, la que supo vivir en permanencia, en pleno contacto con el mundo de la



facción integral de 500 metros cuadrados.

"Drive In", para no bajarse del auto

Banelco S.A., empresa líder en servicios de Banca Electrónica, inauguró el primer cajero automático "Drive In" de Argentina.

Este nuevo cajero brinda al usuario un servicio adicional de comodidad ya que, además de acceder a él a través de la Tarjeta Banelco (de débito o Multifunción), las 24 horas del día los 365 días del año, podrá realizar todas sus operaciones bancarias "sin bajarse del auto".

Su instalación, en la estación de servicio del ACA, sobre la Ruta Panamericana y Paraná, ratifica la condición de Banelco como la principal y más amplia red de cajeros automáticos de Argentina.



Al acto inaugural, asistieron los señores César C. Carman, presidente del ACA; Eduardo Escasany, presidente de Banelco S.A.; Carlos E. Scott, gerente general de la misma empresa, entre otras autoridades.

naturaleza, alcanzando siempre el éxito por su posición visionaria, dedicación y espíritu de trabajo...

"Pero es en el marco de las instituciones deportivas y culturales vinculadas al automovilismo y al área turística donde haya podido apreciarse la cabal dimensión de su personalidad, quizás por el hecho de acceder allí a una intimidad prodigada siempre sin retaceos. Es allí, en esa institución (el ACA) donde nos fue posible en un principio acercarnos al conocimiento de César Carman; allí lo conocimos siempre jovial y dispuesto a brindar lo mejor de sí, con esa magnanimidad reservada a los espíritus selectos que hacen los sencillos instrumentos de las grandes realizaciones."

El vicepresidente de la Nación dijo también que "creemos con sinceridad que no es posible recorrer los últimos lustros en el quehacer de las importantes instituciones que agrupan al Automóvil Club Argentino, sin identificarla con la señera figura de Don César Carman". (...) "Enérgico y afable a la vez, dinámico y abierto a las sugerencias constructivas, lo encontramos con asiduidad en importantes reuniones logrando el afianzamiento del diálogo y la afirmación de las instituciones del

país, al que quiso con entrañable afecto." (...) "No fue el hombre para circunstancias fáciles, ni conformistas, sino para los grandes desafíos. No pudo, lamentablemente, asistir a la consolidación de la democracia, que fue objeto de sus afanes, pero dejó en su familia y allegados, la actitud rectora para señalar caminos para el futuro."

Finalizó el Dr. Víctor Martínez: "Entiendo expresar mejor con estas breves palabras, el reconocimiento del gobierno y de sus mejores amigos, quienes mantendremos vigente su memoria, no porque de él se digan tantas cosas, sino por las tantas cosas que él supo legar en su vida plena".

Tres nuevas obras

En julio último fueron inauguradas tres nuevas obras civiles, integrando el plan de setenta por un total de 36.000 m², construidos en los últimos tres años.

En **Villa Devoto**, la tradicional barriada de Buenos Aires, se erigió una nueva construcción de 950 metros cuadrados en la intersección de la calle Lincoln con la Avda. Beiró. En **Olivos** -Avda. Del Libertador 2362- se modernizó la Unidad Servicial sita en ese lugar, sumándose otros 850 m² al plan. Por último, en el **Centro de Atención Integral de Siniestros Rocamora** (Rocamora y Pringles, en la Capital Federal) se realizó una re-



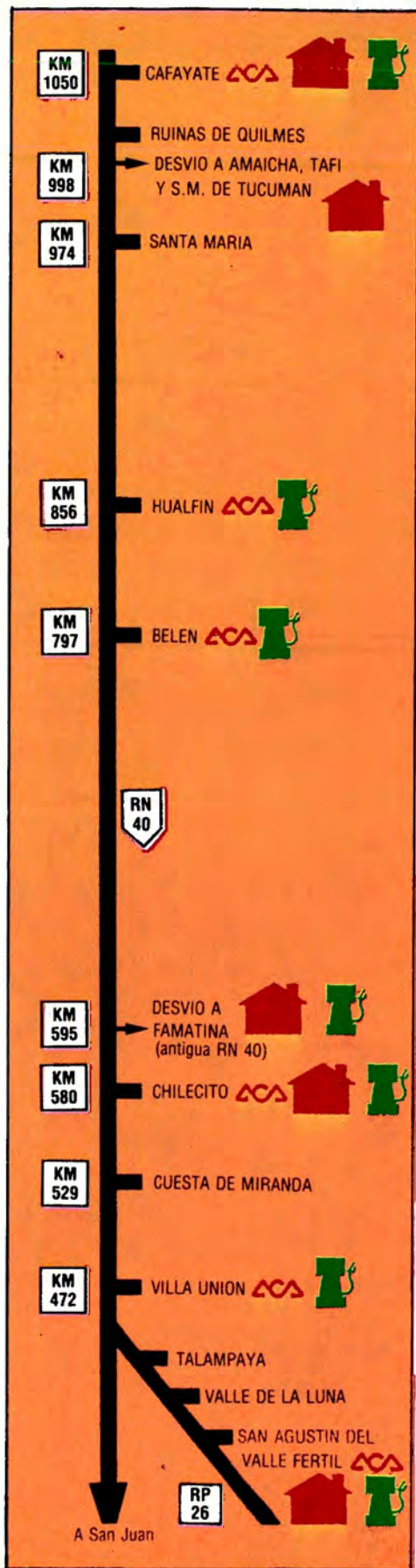
Turismo

OASIS Y REMANSOS EN LA RUTA-40

Entre placentero y audaz, este circuito que proponemos del sector norte de la Ruta-40, tiene encantos imposibles de describir. La nueva variante en la falda del Acay permite ahora recorrer la ruta más extensa del país en forma íntegra casi todo el año.

El cañón de Talampaya, uno de los monumentos naturales más imponentes a los que da acceso la RN-40.

La ruta más larga del país. La que trepa a mayor altura. La que enlaza el mayor número de provincias. La que más puentes tiene. La que da acceso a más parques nacionales y monumentos naturales. En suma: **la ruta de los superlativos.**



¿Pero qué pueden significar los guarismos y las plusmarcas si lo que le interesa al viajero son las bellezas, el paisaje del que puede disfrutar? Visto así, el que la extensión de esta carretera marginal de los Andes sea, según el cómputo oficial de Vialidad Nacional del año 1985, exactamente 4.667 kilómetros con 200 metros, resulta una mera curiosidad estadística. Lo que en cambio realmente vale son las montañas que la bordean, los valles que el camino atraviesa, las nieves que a veces obstruyen la ruta, el cielo y el sol que la envuelven.

Si algún hecho sobresaliente puede tener validez para quien intenta describir esta vía de las 30 latitudes es que el espacio no alcanza y los adjetivos escasean. En todo caso puede intentarse un relato somero de un tramo de su dilatado recorrido.

La ocasión es más que oportuna. En la falda meridional del Acay (Salta), allí donde comienza la audaz cuesta que conduce al abra, el camino solía cortarse con las lluvias torrenciales. Invariablemente durante todos los veranos, unos pocos kilómetros al norte de Saladillo la calzada solía ser arrasada por la violencia de las aguas cercenando la posibilidad de circular entre los kilómetros 1264 y 1357 del tramo norte.

A pesar de todo, una vez lo intentamos y logramos cruzar el trayecto de un extremo a otro porque descubrimos el único cartel que rezaba "Ruta 40 Clausurada" al final de nuestra travesía. Demasiado tarde para arrepentirse: nos habíamos atascado brevemente, pero ya lo habíamos logrado.

Aunque el cruce continúa siendo difícil y riesgoso, ahora al menos no resulta imposible. La novedad, que incluso justifica este relato, es que la vieja traza fue abandonada en favor de una nueva variante por donde el camino con la lluvia sólo se pone áspero, pero ya no se corta como antes. Este hecho en sí es motivo de sobra para encarar una somera semblanza de algunos de los sitios más conspicuos de uno de los tramos más espectaculares de esta sobrecogedora ruta.

¿Subir o bajar?

La consulta más frecuente que suele formularse respecto de la RN-40, y en particular del tramo Norte, es en qué sentido recorrerla.

La respuesta es ésta: en el trayecto



normal y más transitado que comienza (o termina) en Cachi, lo mismo da circular en un sentido u otro. No así cuando se pretende incluir también el cruce del Acay. Porque aquí, si bien el arreglo del paso más problemático y la reciente rehabilitación del tramo es importante, por razones logísticas conviene más encarar el ataque del paso carretero más alto de América desde el sur. Penoso, si no imposible, sería en cambio atravesar el Acay y encontrarse con que donde el faldeo termina resulta imposible continuar.

Sin habérselo propuesto ya nos hemos sumergido en la descripción del pasaje culminante de la extensa vía. Porque es en el Abra del Acay, situado en la ladera occidental de esta mole de 6.000 metros que cierra el valle Calchaquí superior cual un gigantesco candado, donde el camino alcanza su mayor altitud.

En las repetidas travesías de este punto hemos medido una y otra vez la altura con la ayuda de un altímetro de precisión —con posterior corrección en cercana estación de San Antonio de los Cobres—, lectura que como promedio nos dio un valor de **4.901 metros**, o sea virtualmente coincidiendo con la indicación oficial (cosa que, di-



Vista del valle Calchaquí superior, entre La Poma y Cachi. Arriba: Abra del Acay donde la RN-40 alcanza 4.901 metros de altura. A través del parabrisas: Los Castillos y sus curiosas formaciones.

FICHA TURISTICA

● CACHI, SALTA

Altura: 2.280 metros s.n.m. **Región ambiental:** Valle Calchaquí superior. **Bioclima:** Zona Valliserrana, caluroso hasta frío, seco. **Comodidades:** Hostería del ACA, hoteles y residenciales menores. **Esporcimientos:** Museo y yacimientos arqueológicos, excursiones a La Poma y Parque Nacional Los Cardones, caminatas en los alrededores. **Compras:** Quesos de cabra, tejidos. **Distancias:** desde Salta, 156 km; desde Cafayate, 152 km; desde S. M. de Tucumán, 381 km. **Cartografía:** plano de la República Argentina, plano provincias Salta y Jujuy y plano turístico Salta del ACA.

cho sea de paso, raras veces se da en otros pasos altos de montaña.

En un buen día se tiene desde este punto una espléndida vista a los 360 grados de visual. Hacia el sudeste, el nevado del **Chañi** (que se divisa desde un poco más abajo del abra); hacia el **norte**, la blancura de las **Salinas Grandes** y de **Guayatayoc**; al noroeste un cono perfecto: el volcán **Tuzgle**, que se yergue cerca de San Antonio

de los Cobres. Hacia el poniente, otro coloso volcánico: el **Quewar o Qurinicollo**; hacia el sur, las fuentes del río y el nacimiento del valle Calchaquí; y, hacia el este (al alcance de la mano), la cima suave del nevado del **Acay**, cuya elevación oficial es de **5.905 metros**. Un panorama inolvidable, sencillamente fantástico.

La Vicuñera de Miraflores

Las bellezas más conspicuas no siempre son precisamente atravesadas por la Ruta 40. A veces están un poco apartadas. El camino simplemente da acceso.

La vicuñera de **Miraflores**, en Jujuy, es un caso así. Ocurre que la RN 40 no termina exactamente en la localidad puneña de Abra Pampa, sino unos kilómetros más hacia el sur. Al finalizar la traza oficial de "la Cuarenta" se ingresa en la RN 9 que conduce a La Quiaca. Pero por un carril auxiliar que oficialmente es la Ruta Provincial-11, y que todos en la zona conocen como "el camino a Casabindo", se llega al paraje Miraflores donde funciona un zoológico de características realmente singulares: es la Estación Zootécnica del INTA, llamada "**La Vicuñera**".

Allí, un millar de los huidizos camélidos son cruzados, criados, observados y esquilados.

Justamente esto último es uno de los objetivos principales del establecimiento: crear una conciencia que las vicuñas pueden criarse y que la producción del finísimo vello es mucho más abundante esquilándolas, que matándolas.

De hecho, para alguien que se propone recorrer "la Cuarenta" y conocer todo lo que realmente merece conocerse, una visita a la Vicuñera es una excursión obligada aunque quede un tanto apartada.

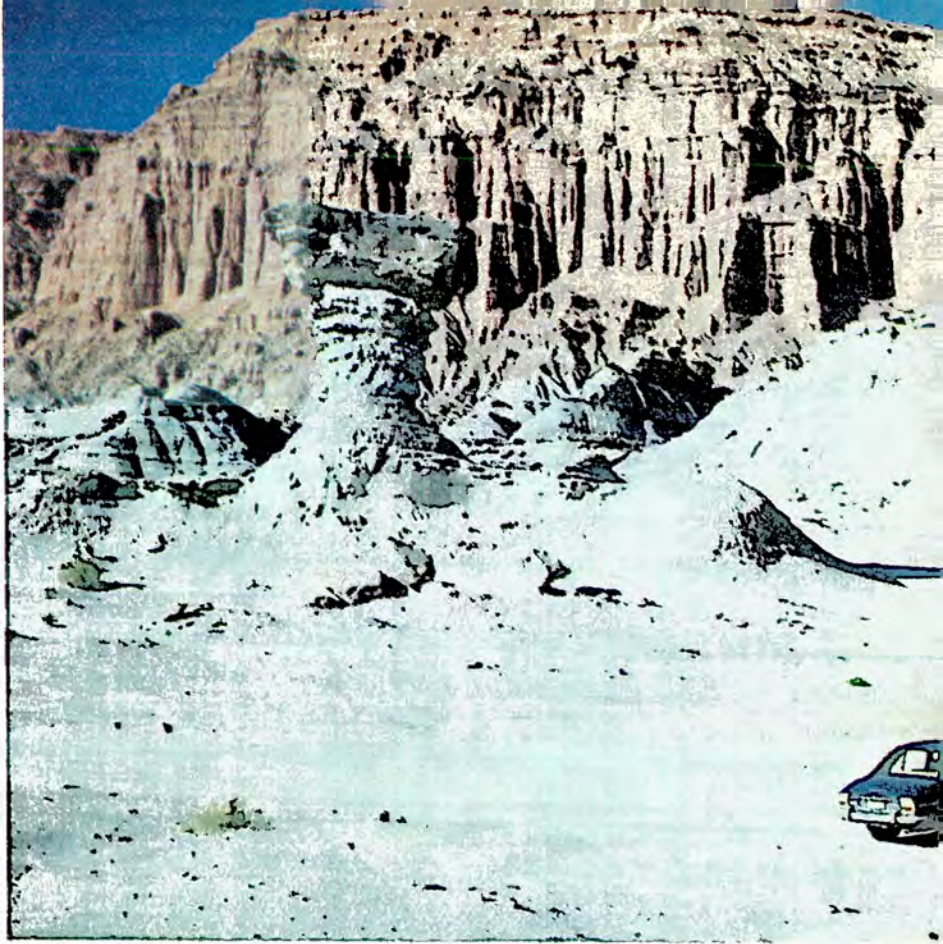
El redivivo de La Poma

En este somero relato de los sitios más sobresalientes a lo largo de la RN 40 toca ahora, por orden correlativo de norte a sur, una mención de **La Poma**, en la provincia de Salta.

El significado de este topónimo es en realidad Puma. ¿Por qué? Siempre abundaban y todavía hoy pululan los temibles felinos en toda esta hermosísima zona; temibles ciertamente no para el hombre, pero sí para los pastorcitos de las haciendas de cabras y llamas que pueblan las laderas de las montañas.



Cerca de Seclantás, en Colpes, los lugareños tejen en telares de madera. Abajo: museo e iglesia de Cachi. En la mayor, la Torre de la Bandeja y al fondo los farallones de Ischigualasto, lugar conocido como Valle de la Luna, San Juan.



La Poma es importante para el viajero por varias causas. Aquí, por de pronto, existe teléfono y radioteléfono para casos de emergencia o urgencia. Además, funciona la última hostería del valle Calchaquí. No tiene calefacción ni agua caliente, pero los puyos (mantas) que cubren las camas aseguran aún en pleno invierno calidez y un sueño placentero.

Es también aquí donde hace más de medio siglo se desarrolló uno de los dramas más terribles en la historia reciente de nuestro país: en vísperas de Navidad del año del señor de 1930 un terrible terremoto borró del mapa la localidad. Más de la mitad de sus pobladores quedaron sepultados bajo las ruinas. La que había sido cabecera de uno de los departamentos más dilatados de nuestro territorio, llegando hasta Chile y Bolivia, de la noche a la mañana, había dejado de existir.

Pero el hombre es obstinado, pertinaz, terco. Quienes sobrevivieron no se fueron del montón de escombros. Se quedaron. Y al poco tiempo una millar de pasos más hacia el sur, comenzó a surgir La Poma actual. Con una iglesia. Un hermoso hogar escuela. Hostería, usina y una naturaleza in-

comparable: hacia el nordeste, el talud formado por la Puna; hacia el noroeste la cadena de nevados compuesta por el Santa Bárbara, el San Miguel y, al fondo, el majestuoso Acay.

Cerca de La Poma el río que atraviesa un profundísimo cañón terminó horadando una peña para abrirse paso. Enfrente del pueblo una doble chimenea volcánica llamada **Los Gemelos** que esparció una capa de lava negra sobre un vasto sector del valle conocido ahora como **Campo Negro**. Son algunos de los puntos que merecen una visita breve.

O tal vez no tan breve. La Poma justifica una estadía un poco más prolongada si no fuera que apenas diez leguas más hacia el sur, siempre a la vera de la RN-40, aguarda otra joya: **Cachi**.

Allí el valle ya es más amplio y para los constructores ha sido menos complicado buscar la traza más conveniente de la carretera.

Al igual que en La Poma lo que predomina es el escenario de alta montaña. El imponente nevado de Cachi es el contrapunto de este panorama donde la nieve perenne contrasta con la altiplanicie de **Tin-Tin** cubierta de un

bosque de cactáceas. En buena hora esta reserva de plantas espinosas ha sido transformada en el hermoso **Parque Nacional El Cardón**. Se extiende entre el río Calchaquí y sobre todo el tablazo hasta **Piedra Molino**, donde el camino a Salta cae abruptamente por la **Cuesta del Obispo** a la policroma quebrada de **Escoipe**.

Cachi. Para demorarse, para quedarse; días, años, toda una vida. ¡Qué clima, qué paisaje, qué forma placida del transcurrir de la vida!

Cachi, que se denomina "Capital del Pimentón" (que tal vez con más propiedad debería llamarse Capital del Cardón), se encuentra a 2.280 metros de altura sobre una barranca alta del río y es bastante frecuentada desde que el **Automóvil Club Argentino** construyó sobre un cerro mirador su Hostería con vista directa hacia el nevado homónimo.

El museo arqueológico es verosímelmente el mejor presentado de todo el país. Resume las culturas de horticultores y criadores que habitaban esta región en forma didáctica expuestas con muy buen gusto. Quienes desean conocer algo más sobre los pueblos que habitaron el valle antes de la llegada de los conquistadores pueden



brada de las Flechas

La RN-40 atraviesa esta formación en toda su extensión. En otra parte este paisaje fantástico hubiese sido declarado Monumento Natural. Aquí el camino simplemente cruza serpenteando este extraordinario escenario.

Estamos unos cinco kilómetros al sur del acceso a Angastaco. Allí comienza, o termina, esta selva de penitentes de arenisca, producto de la erosión pluvial y eólica. Agujas amarillentas y rojizas que llegan a alturas de 20 metros o más. Lo notable del espectáculo es la fuerte inclinación de estas pirámides espigadas cuya característica más notable es que su conjunto va cambiando de colores y de forma aparente a medida que el sol se desplaza por el firmamento y modifica la iluminación y la deyección de las sombras.

Son demasiado pocos los que se detienen en este punto para tomar una foto; algunos incluso ni siquiera aminoran su marcha. Pero lo cierto es que la Quebrada la Flecha con sus penitentes es uno de los monumentos más notables a todo lo largo de este camino, que pronto atraviesa dos veces el río antes de llegar a la somnoliente **San Carlos**. ¡Pensar que hace algo más de un siglo esta ciudad supuestamente cinco veces fundada fue la segunda localidad, por número de pobladores, de toda la provincia de Salta!

efectuar una excursión al yacimiento de **Las Pailas**, distante 18 kilómetros. Es un museo al aire libre con algunas construcciones excavadas reflejando la arquitectura y los usos y costumbres de otras épocas.

Por la orilla derecha

El camino continúa hacia el sur siguiendo primero la orilla derecha (occidental) del valle Calchaquí. Casitas bordean la huella, con la cosecha de pimientos rojos echados sobre los techos para secarlos al sol. Es la industria principal de la zona. Los pueblitos van desfilando y a veces no son mucho más que un cartel indicador: **La Paya, San José de Escalchi, Santuario, Seclantás Adentro** (el pueblo epónimo principal queda del otro lado del río, ahora unido por un puente con la Ruta 40), **Molinos, El Carmen** con su antiquísima capilla, **Angastaco**.

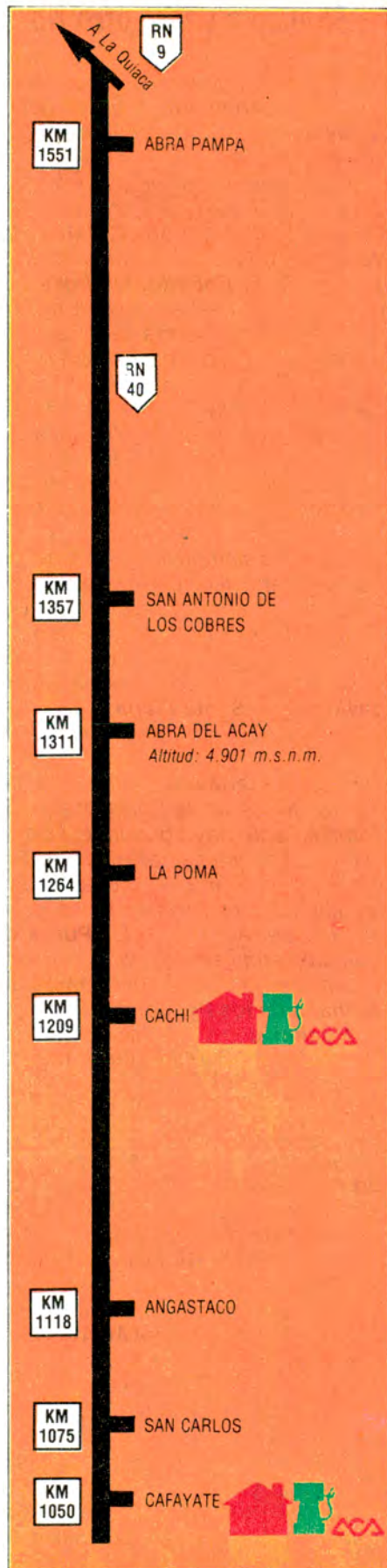
¿Dónde detenernos? ¿Por dónde empezar con el relato? La tarea se torna difícil. Habría que escribir un libro para describir todas las bellezas, pero seguramente en dos tomos, o más.

Dejemos Seclantás, Molinos y Angastaco. Miremos la naturaleza genuina, auténtica. Como por caso la **Que-**

FICHA TURISTICA

• CAFAYATE, SALTA

Altura: 1.660 metros s.n.m. **Región ambiental:** Conjunción de los valles Calchaquí, Santa María y de Guachipas. **Bioclima:** caluroso a frío, tendencia seco. **Comodidades:** Hostería del ACA, hoteles Gran Real, Briones, Asturias, hoteles, hosterías, residenciales y pensiones varias, casa en alquiler. **Esparcimientos:** Museo arqueológico, excursión al Cerro de la Cruz y a Yacochuya, visita de las bodegas Etchart y Michel Torino. **Compras:** tapices y otros productos de telar, platería (alpaca), cestería, artesanías diversas, vino blanco. **Distancias:** desde Salta, 194 km; desde S. M. de Tucumán, 229 km; desde Córdoba (por La Rioja), 910 km. **Cartografía:** Plano de la República, hoja de Salta y Jujuy y carta turística Salta del ACA.



El mismo valle, otro río

Desde Angastaco se vienen multiplicando los viñedos a ambos lados de la ruta. **Animaná** es un vergel, y **Cafayate** más aún. Buen lugar para un alto.

Asfalto alterna con ripio, por fortuna este último en estado de conservación aceptable. **Tolombón, Colalao del Valle** (ya dentro de la provincia de Tucumán), **El Bañado, Quilmes** son nombres que desfilan ante la mirada del viajero. Una senda de cuatro mil metros de acceso al complejo arqueológico de Quilmes, justo donde el kilometraje correlativo del tramo norte de la RN-40 que nace en Mendoza, alcanza el mojón 1001. Pero dejemos también este grandioso yacimiento de los aborígenes de lado para apurar el paso.

El valle es siempre el mismo, pero el río que lo atraviesa en vez de bajar de norte a sur ahora corre en sentido opuesto. Por esto tanto el curso del mismo como todo el valle cambian de nombre: antes ambos se llamaban **Yocavil**; ahora, **Santa María**.

Y ya llegamos al pueblo nacido al amparo de una misión jesuítica denominada **Santa María de los Angeles** dentro de los límites de Catamarca. También aquí hay abundancia de pimientos y de artesanías diversas. Hacia el sur asoman picos nevados: son las estribaciones meridionales de la cadena del Aconquija. En **Punta de Balasto** la ruta sale del valle estrecho y comienza la travesía del **Campo del Arenal o de los Pozuelos**. Un desierto. **Hualfín**, con una estación de servicio del **Automóvil Club Argentino** devuelve tranquilidad al automovilista que acaba de atravesar esta soledad.

Después de una quebrada, luego de las localidades de **Belén** y de **Londres** la traza nueva de la ruta llega a ese incomparable oasis al pie del macizo del **Famatina** en La Rioja, que es la antigua **Santa Rita** y actual ciudad de **Chilecito**.

El turista tiene dos opciones: o pernoctar en la **Hostería del ACA** del pueblito de Famatina sobre la vieja Ruta 40, distante escasos 33 kilómetros de Chilecito, o bien en esta última localidad. Las dos opciones son válidas.

Aparte de las numerosas excursiones en auto y a pie en los alrededores, con la visita obligada al museo **Samay Huasi** y a la capillita de **Los Sarmientos**; algo que merece ser examinada

de cerca es la estación terminal del cablecarril que otrora bajaba los minerales de cobre y plata de la mina **La Mejicana**. Un paradigma de la técnica, una obra de titanes, realización de principios de este siglo cuando los buscadores de fortuna soñaban que el Famatina era un cerro de oro y plata. La realidad fue más cruda y pronto lo que en su momento era el cablecarril más alto del mundo, quedó paralizado al disminuir el rendimiento de las minas por debajo de los niveles de rentabilidad. Por entonces, y bastante antes ya, gran número de mineros y pirquineros (buscadores de metales por cuenta propia), eran de origen trasandino y la región parecía una colonia chilena, un pequeño Chile. En suma, **Chilecito**.

Rojo, verde y azul

De pronto, después de Chilecito, el camino se vuelca hacia el oeste. Pasa al lado de algunos hornos de fundición de fines del siglo pasado, remembranza de la fiebre del oro y la plata, y comienza a ascender en busca de la **Cuesta de Miranda**.

Este trazado fue abierto a pico y pala en las postrimerías de la Primera Guerra Mundial y atraviesa uno de los paisajes más encantadores y policromos de "la Cuarenta". En un momento dado el automovilista sólo alcanza a ver tres colores: el verdor de la vegetación, el rojo intenso de los cerros, y el azul del cielo. Una vez dejado atrás el estrecho, el paisaje se abre y aparecen los oasis verdes del bolsón occidental de la provincia de La Rioja: **Villa Unión, Pagancillo** y, más allá, **Guanadacol**, casi en el límite de La Rioja con San Juan.

Este inmenso bolsón cuyo centro de operaciones logístico es **Villa Unión** es al mismo tiempo punto de partida ideal para las dos últimas excursiones que razonablemente pueden formar parte de una recorrida de esta porción septentrional de la RN-40: a **Talampaya** y al **Valle de la Luna**.

Hasta el acceso al cañadón de **Talampaya** hay 55 kilómetros, por la Ruta Provincial 26, desde **Villa Unión**. Desde la ruta principal ingresa una vincha de asfalto hasta poco antes de la Puerta de **Talampaya**.

El ingreso a partir de este lugar es por el lecho arenoso del río temporario que corre por el cañón después de las lluvias estivales. Sin embarco, el auto-



FICHA TURISTICA

● CHILECITO, LA RIOJA

Altura: 1.074 metros s.n.m. **Región ambiental:** bolsón semiárido en el pedemonte del macizo del Famatina. **Bioclima:** cálido a muy fresco, seco. **Comodidades:** Hostería ACA, hoteles, pensiones y residenciales varios. **Alternativas:** Hostería ACA en Famatina, a 33 km. **Esparcimientos:** Visitas a la estación terminal de la línea ferroviaria y a la estación intermedia Santa Florentina del cablecarril a La Mejicana; excursiones a Los Sarmientos, Samay Huasi, Nonogasta y Guanchín. **Compras:** dulce regionales, vino blanco, artesanías menores, nueces. **Distancias:** desde Córdoba, 482 km; desde San Juan (por Villa Unión), 400 km; desde Buenos Aires, 1.183 km. **Cartografía:** plano de la República y carta de La Rioja del ACA.



Izquierda: Tres Morros sobre el borde las Salinas Grandes de Jujuy y su modesta capilla. Alamedas vestidas de otoño cerca de Cafayate (Salta), junto a una esquina de la histórica San Carlos. Abajo: la habitante más joven de La Poma.

LA REAPERTURA DEL PASO DEL ACAY

Cuarenta kilómetros de longitud, de ellos 15 kilómetros en el faldeo norte, tiene el Paso del Acay que atraviesa el abra homónima, cuya altura oficial es de 4.895 metros sobre el nivel del océano.

Deteriorado durante largo tiempo en su ladera sur, el paso ha sido reacondicionado en mayo último y no ofrece ahora mayores problemas para ser atravesado, siempre y cuando por cierto se encuentre obstruido por la nieve. Los pasos más difíciles se encuentran en la parte sur y son, en este orden, Esquina Azul, La Quesera y Negra Muerta. Exigencia sine qua non para atravesarlo es un adecuado avance del encendido, de unos ocho grados adicionales respecto de los valores recomendados por fábrica.



AVENTURISMO

200 SITIOS DESCONOCIDOS DE LA ARGENTINA

Agua Escondida, nuevo vallé lunar
Únicos: Ischigualasto y Talampaya
Más allá aún del Tren a las Nubes
Altos pasos: Jama, Acay y 35 otros
Vicuiñas: desentrañando un secreto
Los semiextintos flamencos rosados
Las Cuevas de las Manos y las Brujas
Pucarás vírgenes del Noroeste
La legendaria Ciudad del Rey Inca
Desandando el Camino al Alto Perú
Ciudad de los Césares, ¿redescubierta?
Radiografía de toda la RN 40
Bosques, piñas y saurios fósiles
Tesoros ocultos y pueblos perdidos
Momias y altares de la montaña.

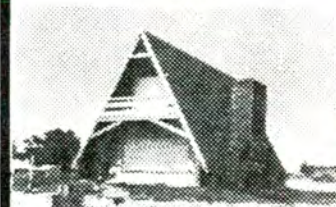


Reciba la "Guía de Turismo y Aventuras" y como obsequio el mapagüita "Desde la Ventanilla del Fabuloso Tren a las Nubes", remitiendo giro o cheque sobre Bs. As. por A 50 (Ago.) o A 60 (Septiembre/Octubre) a:
Federico B. Kirbus
Cas. Post. 5210 (1000) Buenos Aires

Alpino Sol

CONSTRUIMOS EN TODO EL PAIS

Ideal week end o vivienda permanente



• Precio básico A 65.000 •

Totalmente terminada.
Paredes de ladrillo, techo de tejas.
Instalaciones y baño completo.

Técnicas y materiales de 1ª calidad.

FINANCIACION:

Cuotas desde A 950 y mínimo anticipo.

Diríjase personalmente o por carta a:

PROMOTORA ALPINO SOL.
Av. Córdoba 1364 4º P. Of. "C"
Cap. Fed. - Tel. 46-3615



Cerca de Abra Pampa (Jujuy), la famosa vicuenera de Miraflores. Un lugar para visitar.

movilista no tiene por qué arriesgar a quedarse varado con su vehículo: una reducida flota de camionetas llevan a los visitantes por la quebrada bordeada por paredones de hasta 145 metros de alto. Petroglifos de los aborígenes, nidos de cóndor, formaciones caprichosas y una pléthora de colores fascinan al visitante.

Punto final: Valle de la Luna

Desde el acceso a Talampaya hasta el acceso a **Los Baldecitos** hay otros 58 kilómetros. La siguiente visita, la última de este itinerario incomparable, es **Ischigualato**, turísticamente conocido como **Valle de la Luna**.

De Los Baldecitos un trazado pavimentado se interna hasta el pie del cerro Morado donde se encuentra el edificio del guardaparque de la **Reserva Nacional Ischigualasto**. Para quienes realizan de un solo tirón las dos excursiones (Talampaya y Valle de la Luna), es conveniente tomar las provisiones para llevar suficiente combustible porque las distancias se suman.

La trascendencia de este monumento natural es doble. Por un lado está su atractivo paisajístico, la variedad y

multitud increíble de formas y colores; por el otro, el significado de esta inmensa hondonada para la ciencia.

Esencialmente, aquí, en este lago que antes de la formación de la cordillera de los Andes ocupaba la hondonada, existía una flora y una fauna frondosa cuyos restos son hoy motivo de estudio de los especialistas. Más aún: aquí fue donde parece haber ocurrido la transición de los saurios a las especies más evolucionadas de aves y mamíferos. Hallazgos muy re-

cientes apuntalan estas conclusiones.

El valle es atravesado por dos extensos circuitos, uno corto y el otro más extenso, para que los turistas acompañados de un guía puedan conocer tanto los nombres de las curiosas formas naturales como la importancia científica intrínseca de las diversas formaciones geológicas.

Un día largo apenas alcanzará para recorrer Talampaya y el Valle de la Luna con sus recuerdos imborrables. Por suerte a solo un paso queda la pintoresca **Hostería del ACA de San Agustín del Valle Fértil**. Puede ser la escala final de la recorrida por el tramo septentrional de la incomparable Ruta-40. O en todo caso el comienzo, si es que uno pretende transitarla en dirección opuesta.

Y aún hay una tercera alternativa: hacerlo, como lo hemos hecho varias veces, en un sentido y en otro. Y cada vez el panorama, los escenarios parecían diferentes a pesar de ser el mismo camino de siempre. □

FICHA TURISTICA

● SAN AGUSTIN DEL VALLE FERTIL, SAN JUAN

Altura: 818 metros s.n.m. **Región ambiental:** oasis serrano occidental. **Bioclima:** continental, caliente a frío, muy seco. **Comodidades:** Hostería del ACA, algunas pensiones y residenciales. **Esparcimientos:** pesca en el lago, caza, paseos. Excursiones al Valle de la Luna (75 km hasta el acceso) y a Talampaya. **Compras:** tejidos de lana y productos regionales. **Distancias:** desde San Juan, 234 km; desde Córdoba, 485 km. **Cartografía:** plano de la República y carta de San Juan del ACA.

Texto y fotos: Federico B. Kirbus

EL FORD QUE FALTABA.



ESCORT

EL AUTO N°1 EN VENTAS DEL MUNDO

Con todo lo que usted esperaba.

Escort. El nuevo modelo de Ford en la Argentina. El primer mediano realmente sólido y confiable. Propulsado por un motor 1.600 cc de alta eficiencia y equipado con tracción delantera, caja de quinta y suspensión independiente. Escort. Dueño de una

relación peso-potencia óptima. Encendido electrónico, frenos de disco y cubiertas radiales. Confort interior a partir de comandos satelitales, radio digital AM-FM stereo pasacassette con reloj incorporado, cinturones de seguridad inerciales, butacas delanteras reclinables y asiento trasero rebatible para ampliar el espacio de

carga por su quinta puerta. Dos volúmenes de exclusivo diseño para envolver el interior más grande de su categoría. Escort. Asegurado por millones de kilómetros recorridos y millones de usuarios contentos.

Faltaba un Ford. Llegó Escort. El auto N° 1 en ventas del mundo.



Plan Ovalo



75 AÑOS EN EL PAIS

RESPONDA Y GANE CON AUTOCLUB

Nuevamente la revista Autoclub permite que el asociado obtenga una gratificación en respuesta a su opinión, sobre temas y servicios relacionados con nuestra Institución. En virtud de las miles de respuestas recibidas, la administración de Autoclub pospuso la recepción de las mismas hasta el 20 de junio próximo pasado y en forma particular para los socios del interior del país.

Contando con la certificación de la Escribana Rita Menéndez se ha efectuado el sorteo correspondiente con el siguiente resultado:

El señor Osvaldo Linale recibe de manos del señor César Carman las llaves del Fiat-Brio. Lo acompañan, su esposa y el señor Eduardo Tarraubella, secretario de la CD del A.C.A.



- 1° **Automóvil Fiat-Brio 0 K**
Socio 4 - 765.631/2 - Sr. Osvaldo A. Linale - Morón (BA).
- 2° **Excursión a Ushuaia**
Socio 7 - 543.141/3 - Sr. Enrique Padula - Peyrano (SF).
- 3° **Seguro Anual Vehículo**
Socio 4 - 664.938/7 - Sr. Julio Continó - Cap. Fed.
- 4° **Seguro Anual Vehículo**
Socio 4 - 486.459 - Sr. R. E. Treacy - Cap. Fed.
- 5° **Dos Cubiertas con Cámara**
Socio 4 - 1.252.133/0 - Sr. Hugo H. Ordóñez Nicotra - San Luis.
- 6° **Dos Cubiertas con Cámara**
Socio 4 - 883.390/4 - Sr. E. M. Negrón - Beccar (BA).
- 7° **Una Batería**
Socio 4 - 411.061 - Sr. Héctor Gaudio - Florida (BA).
- 8° **Una Batería**
Socio 4 - 440.250/1 - Sr. Julio C. Semenzato - Cap. Fed.
- 9° **Un Juego Publicaciones Cartográficas**
Socia 4 - 1.392.784/8 - Sra. Laura Pastorino - Quilmes (BA).
- 10° **Un Juego Publicaciones Cartográficas**
Socio 4 - 402.837/1 - Sr. Alejandro Suárez - Olavarría (BA).

GANE OTRO FIAT BRIO 0 Km

Continuando con la idea de mantener una comunicación más fluida, para conocernos más y mejor, deseamos saber qué es lo que usted y su familia desean encontrar cada vez que se acercan a alguna dependencia del ACA, "su Club". Para intercambiar opiniones, la dirección de Autoclub continúa con las encuestas, gratificando nuevamente a quienes las contestan con la posibilidad de adjudicarse algunos de los premios que detallamos al pie.

Las reglas de participación son sencillas. Se deberá responder a cada pregunta, completar los datos personales con el número clave del cupón del mes de octubre o posterior y remitirlo a Autoclub, Avenida del Libertador 1850, 6° Piso, (1425) Buenos Aires, o entregarlo en alguna de nuestras dependencias desde donde nos lo harán llegar.

PREMIOS

- 1° Un automóvil Fiat Brio 0 Km.
- 2° Excursión a Ushuaia, para dos personas.
- 3° Un seguro para automóvil.
- 4° Un juego de cubiertas.
- 5° Una batería para automóvil.
- 6° Un juego de cartografía.

¿CON CUAL BANCO OPERA? 1 2

501 en cuenta corriente 502 caja de ahorro

¿QUE TARJETA DE CREDITO UTILIZA?

601 Argencard / Mastercard 606 American Express

602 Cabal 607 Visa

603 Carta Franca 608 Banelco

604 Diners 609 Otra

605 London

¿QUE MARCA DE BATERIA USA?

¿QUE MARCÁ Y TIPO DE CUBIERTAS USA?

701 cámara 702 radial

¿A DONDE PREFIERE REALIZAR TURISMO?

801 Norte 802 Sur 803 Montaña

804 Costa 805 Mesopotamia 806 Otro

807 Exterior 808 Continental

809 Extracontinental

811 por cuenta propia 812 por agencia

¿QUE ES EL SERVICIO DE ACAMATICA?

¿QUE ES EL SERVICIO ACA-OCA?

DATOS PERSONALES:

Apellido y Nombres:

DNI / LE / LC: Fecha nac.: / /

Domicilio particular:

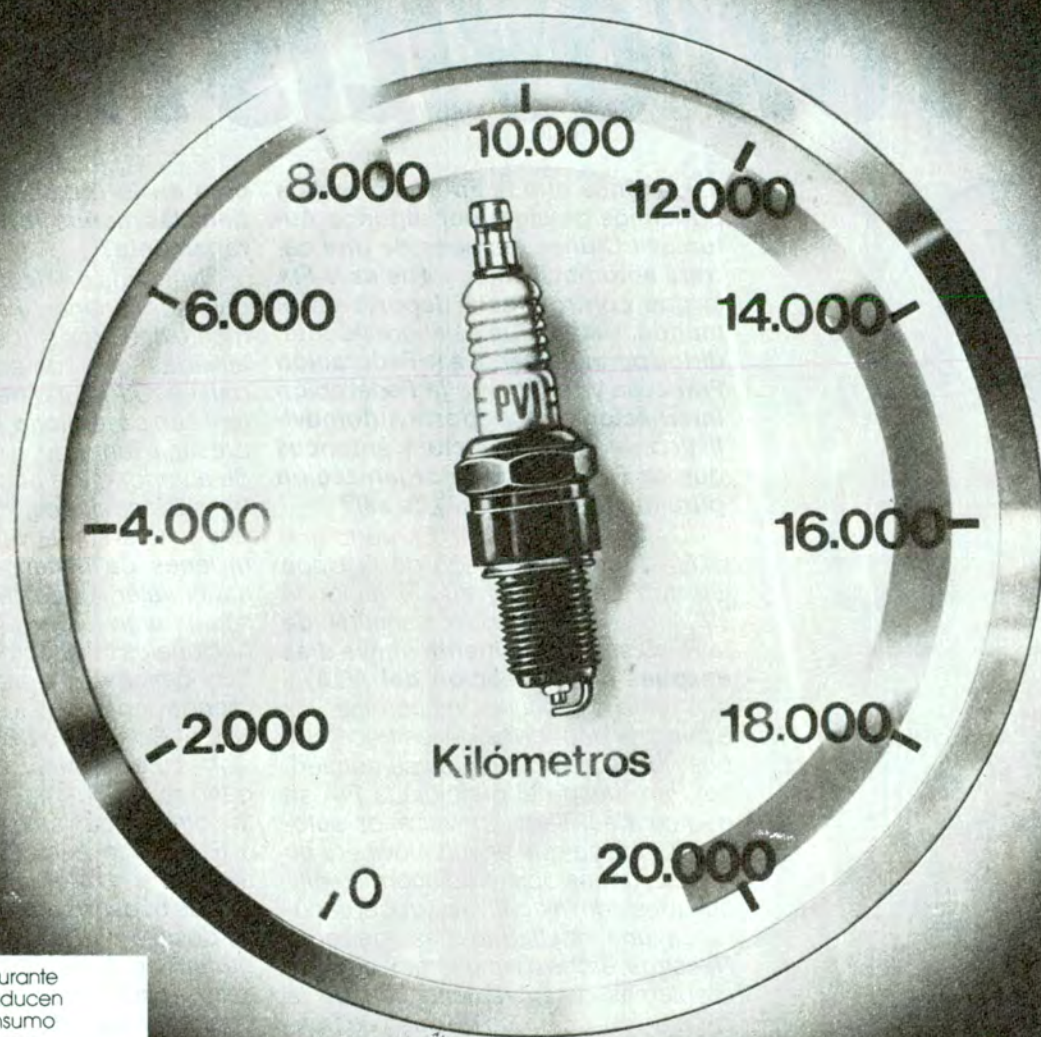
CP (.....) Localidad: Teléfono:

Socio N° Cuota mes octubre o posterior. Clave N° 0

Boleta de Ingreso N° Fecha / / Dependencia

IMPORTANTE: Exclusivo para socios del ACA incluido los vitalicios. Sólo se admitirá una respuesta por asociado y no podrán participar los señores directivos, concesionarios y empleados de la Institución.

Cambie sus bujías a tiempo.



Las bujías usadas durante mucho tiempo producen un desmedido consumo de combustible. Por eso, antes de los 10.000 kilómetros cambie sus bujías.

Ponga PVI Níquel-Cromo o Cobre y gane más potencia, menor consumo y mejor combustión.

Las bujías PVI responden con total precisión en todos los motores: automóviles, lanchas, motos, motosierras.

Los mantienen libres del empastamiento y la carbonización, otorgándole un mayor rendimiento.

Recuerde: a los 10.000 kilómetros, cambie por PVI y déle la mejor chispa a su motor.

BUJIAS
PVI
RESPUESTA
SUPERIOR

Entrevista a Jean-Marie Balestre

PRESIDENTE DEL MUNDO AUTOMOVILISTICO



Jean-Marie Balestre en entrevista exclusiva a AUTOCLUB, se expresa sobre la relación de la entidad que él preside hace años —la Federación Internacional del Automóvil— con los clubes y asociaciones miembros, entre los que se cuenta el Automóvil Club Argentino. Estas son las respuestas a los interrogantes planteados, que aclaran el papel institucional de la FIA.

Sabemos que la FIA fue creada a principios de siglo por algunos Automóvil Clubes después de una carrera automovilística, y que es la FIA la que controla este deporte en el mundo. Usted, que es el presidente, dirige paralelamente a la Federación Francesa y también a la Federación Internacional del Deporte Automovilístico, la FISA. Pareciera entonces que la FIA fuera una organización puramente deportiva. ¿Es así?

—De ninguna manera. Es cierto que la FIA fue creada luego de la Copa Gordon Bennett, el 20 de junio de 1904, en Hamburgo, Alemania (N. de la R.: O sea exactamente nueve días después de la creación del ACA) y que tenía como función coordinar los esfuerzos deportivos de los trece clubes que la componían en su comienzo. Pero desde el principio la FIA se dedicó a auxiliar y apoyar a los automovilistas, ya que el automóvil era en aquella época objeto de enormes dificultades administrativas, y receptáculo de una hostilidad casi general. Nuestros archivos muestran que los problemas de reglamentación de la circulación, como los de paso de fronteras y turismo, ocupaban su atención, tanto como la organización de competencias. Es ese el caso actual, como lo demuestra su estructura; al lado de su brazo deportivo, la FISA, se encuentran comisiones especializadas en temas de turismo, circulación, técnica, problemas aduaneros y jurídicos, así como un departamento de comunicaciones.

—En lo que respecta a la circulación y al turismo, la FIA debe por lo tanto recurrir a una paciente acción de persuasión. ¿Cambia esta posi-

ción en la faz deportiva, en la que tiene las manos libres y legisla soberanamente?

—Nuestros medios son amplios y en diversos órdenes. Primero y esencialmente nuestros clubes y asociaciones afiliadas, que son en total 111, en 95 países. Cada uno de ellos es competente en su territorio, gozando de gran prestigio ante su gobierno nacional. Su autoridad y el poder que representan sus asociados —considere que todos juntos suman algo así como 70 millones de usuarios— nos permiten hacer valer los puntos de vista de los socios ante las organizaciones internacionales tales como las Comisiones Económicas Regionales de la ONU, (donde tenemos el estatuto consultivo), el Consejo de Europa, las Comisiones Económicas Europeas, la Organización Mundial de Turismo y tantos otros organismos.

Pero todo ese potencial no sería efectivo si no fuera competente. Cada uno de nuestros clubes puede poner a disposición de la comunidad a la que pertenece, a los mejores expertos en los diversos temas; sus opiniones son confrontadas y discutidas en nuestras comisiones, que disponen en París de un plantel de especialistas. Nuestras conclusiones son entonces presentadas por nuestros representantes a las organizaciones intergubernamentales, aunque también llegan al gobierno de cada país canalizadas por nuestros clubes nacionales: así influimos en una medida nada despreciable en las decisiones de los países miembros.

Toda esta actividad implica un presupuesto importante: las cotizaciones de nuestros miembros afiliados y sus



cuotas por los servicios que nosotros les brindamos, son el alimento pecuniario de nuestras cajas.

—¿Se puede definir entonces a la FIA como un grupo de presión, un órgano de defensa del consumidor?

—Sí y no. Sí porque nosotros representamos una gran potencia, muy bien informada, a la cual las autoridades deben prestar atención.

No, porque contrariamente a la mayor parte de los grupos de los que usted habla, no olvidamos nunca el interés general: nuestro rol, entonces, es tanto el de hacer aceptar a los automovilistas el conjunto de cargas y obligaciones, como obtener de los gobiernos las mejoras indispensables, por ejemplo, con respecto a la seguridad, o a las prácticas administrativas y jurídicas que tengan que ver con el automóvil.

—En lo que respecta a la circulación y al turismo, la FIA debe por lo tanto recurrir a una paciente acción de persuasión. ¿Cambia esta posición en la faz deportiva, en la que tiene las manos libres y legisla soberanamente?

—En líneas generales es así, pero dentro de ciertos límites. Un muy reciente edicto del Tribunal de Apelación de París, acaba de confirmar que la FIA "es el único poder deportivo

internacional en el ámbito del automóvil" y que ella "debe ante todo encontrar un justo equilibrio entre los riesgos deportivos y las exigencias de seguridad". Hay soberanía, pero intercalada con obligaciones. Es por supuesto una soberanía colectiva, por eso nuestros reglamentos, nuestras fórmulas, nuestros campeonatos son el resultado de largos trabajos preparatorios, de consultas con los constructores y de decisiones tomadas por consenso en su mayoría.

—Esta autoridad, afirmada por los tribunales, ¿es reconocida por todo el mundo?

—Lo es ahora, aunque hemos encontrado opositores, en algunas oportunidades. No hay que olvidarse que en los últimos diez o veinte años la evolución del deporte automovilístico ha evolucionado mucho en cuanto a su profesionalismo, de la mano de las técnicas de punta. Interesa a decenas de millones de telespectadores, implica enormes inversiones y provoca movimientos de capitales, cuyos montos hubieran sido inimaginables años atrás. Esta situación a hecho necesaria mucha vigilancia y una adaptación constante a las rápidas mutaciones. Ha provocado algunos conflictos, pero siempre hemos salido vencedores.

—Desde su origen, Europa es el centro de gravedad de la FIA; ¿cuál es el rol y la importancia de los clubes y asociaciones de América en el seno de la entidad?

—Es considerable. El continente cuenta con la asociación automovilística más poderosa del mundo: la Asociación Americana del Automóvil, pero también en América del Sur existen clubes muy prestigiosos como el Automóvil Club Argentino, por no citar más que uno.

El aporte de América es muy importante, en cualquier campo. Está el "Traffic Engineering" difundido en Europa, pero elaborado en E.E.UU. por la AAA. Están los pilotos argentinos y brasileños siempre en lugar distinguido. Cada uno de los clubes de América ha aportado su contribución a la obra común y continúa en ellos pese a las muy difíciles condiciones económicas.

No es casual que el señor César C. Carman (como lo hiciera su padre antes) ocupe uno de los sillones de Vice-

presidente de la FIA, al lado de James B. Creal, el presidente de la AAA. Además los clubes de América practican por su cuenta y en su continente la cooperación en el seno de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, con quienes tenemos relaciones cordiales, ya que están, como nosotros, animados por el deseo de servir a sus países y en pos del interés general. El ACA ha sido y sigue siendo el alma de esa Federación.

—¿En qué sentido desea ver evolucionar los trabajos comunes de los miembros?

—Fundamentalmente en una aún más estrecha cooperación de todas las regiones. Nosotros practicamos y propugnamos una política ecuménica. Ahora bien, esa cooperación depende en gran medida de las comunicaciones. La técnica actual permite a nuestros clubes tomar contacto entre ellos y con nosotros de una forma inmediata y poco costosa.

La FIA ha creado para ello, una red de comunicación electrónica que les permite a los clubes intercambiar en tiempo real, por computadora, mensajes y datos por una fracción del precio de un télex; más aún, pueden extraer de nuestro banco de datos todas las informaciones necesarias. Cuando este sistema sea adoptado por todos los miembros —y estamos en vías de concretarlo— habremos dado un gran paso hacia el objetivo de nuestros fundadores: reunir a nuestros clubes y asociaciones, de todo el mundo, en una vasta familia dedicada a los valores del progreso y de la paz. El Automóvil Club Argentino no puede dejar de participar en esto, como lo ha hecho siempre, con competencia y entusiasmo.

—Usted tiene reputación de ser un jefe autoritario; más aún, un dictador. ¿Qué dice de esto?

—¿Autoritario? No es exacto. ¿Dictador? De ninguna manera. No es posible hacer obedecer ciegamente a una organización como la nuestra durante años. Doy impulsos, indico direcciones. Se necesita un director de orquesta y un líder, y yo ejerzo esa función. Mis mejores argumentos son los balances y los resultados de la gestión, siempre en avance. Ellos me dan crédito ante los clubes, miembros de nuestra Federación. □

NUEVO ATLAS VIAL Y TURISTICO DEL ACA



Su mejor compañero de viajes! Una vez más el Automóvil Club Argentino realiza un importante aporte a la cartografía y la información turística.

EL NUEVO ATLAS VIAL Y TURISTICO DEL ACA ES EXCLUSIVO PARA SOCIOS.

Su práctico formato -26 x 13 cms- con 112 páginas impresas a todo color divididas en dos partes.

La primera contiene, entre otras, informaciones sobre los climas de cada región, temperaturas y precipitaciones habituales en cada época. Distancias y plano general de la República Argentina de fácil lectura.

En la segunda parte encontrará un Panorama Turístico y Datos de Interés General de cada Provincia con lugares históricos y turísticos que merecen ser visitados.

El nuevo Atlas Vial y Turístico del ACA puede adquirirlo con sólo completar y remitir el cupón adjunto, acompañado de giro postal o cheque a la orden del Automóvil Club Argentino por \$ 80.- incluyendo además en dicha suma \$ 16.- para el envío, tras lo cual recibirá en su propio domicilio esta obra.

La presente oferta tiene validez hasta el 30 de setiembre para Socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires y hasta el 31 de octubre para Socios que residan en el interior del país.

ACA Automóvil Club Argentino

Nº Socio _____ DNI/LC _____

Apellido y Nombre _____

Domicilio part. _____

Cod. _____ Localidad _____ Tel.: _____

NO ICIERO ACA

PARA EL MEJOR USO DEL AUXILIO MECANICO

¿Dónde se presta servicio gratuito?

En la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, dentro de un radio de aproximadamente 30 kms desde el Kilómetro Cero, es decir Congreso. En el interior del país el radio de alcance desde nuestra filial es de 15 kms.

¿En qué consiste el servicio?

La atención comprende el acondicionamiento provisorio del vehículo -sin provisión de repuestos- con el objeto de ponerlo en condiciones de funcionamiento, y si esto no es posible, en el remolque del mismo hasta donde usted nos indique.

¿Tenemos que remolcarlo? Sepa que...

Lo llevamos hasta donde usted nos indique, dentro del radio gratuito, o fuera de él, y a cualquier lugar del país, con cobro de arancel por kilómetro. En la cabina del auxilio sólo podrán viajar con nuestro mecánico dos personas. No podemos llevar animales. Si el vehículo remolcado, es levantado, no puede viajar nadie en su interior. En cambio, si lo llevamos con barra, puede viajar en él sólo el conductor.



¿Perdió las llaves o quedaron encerradas dentro del vehículo?

Para poder auxiliarlo, el mecánico le requere-

rirá el carné y la documentación que acredite la titularidad del vehículo, es decir la cédula verde. Si dicha documentación no obrara en su poder, para poder intervenir será necesaria la presencia de la autoridad policial.

¿Qué no hará el servicio de auxilio?

Los mecánicos de auxilio no están autorizados a efectuar reparaciones de frenos ni de dirección en la vía pública. Tampoco repararán el sistema de luces si fuera de día.

Los equipos de auxilio no cuentan con herramientas para atender reparaciones específicas. Por ello, el mecánico sólo intentará una acción de emergencia para ayudarlo.

NOTICIAS

- Tenemos dos nuevos números de teléfono para pedir auxilio, de fácil memorización: 803-3333 y 804-4444 los que se agregan a los conocidos 802-5081/ 6041/ 6091/ 0624/ 3755/ 4403/ 7711/ 5222 y 803-3338, con sus líneas rotativas.
- Ya llegaron a 116 los equipos carrozados en los últimos tres años con el sistema hidráulico horquilla.
- Se incorporaron recientemente 15 nuevos equipos al servicio de auxilio.
- Córdoba y Mar del Plata ya cuentan con equipos "camilla".
- El 70 % de los servicios de auxilio se efectúan en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires. El 50 % de la flota de auxilio está diseminada en el resto del país.
- Esos equipos, que ya son 745, han recorrido en un año más de 17.800.000 kms para servir a los socios.
- Estamos desarrollando el "Auxi-2000", el auxilio mecánico del siglo venidero, con recepción de pedido vía telefónica móvil desde el vehículo, con seguimiento del cumplimiento de demora, central de seguimiento servicial en plano electrónico computarizado, distribución computarizada y transmisión de datos al equipo de auxilio por terminal de computación.

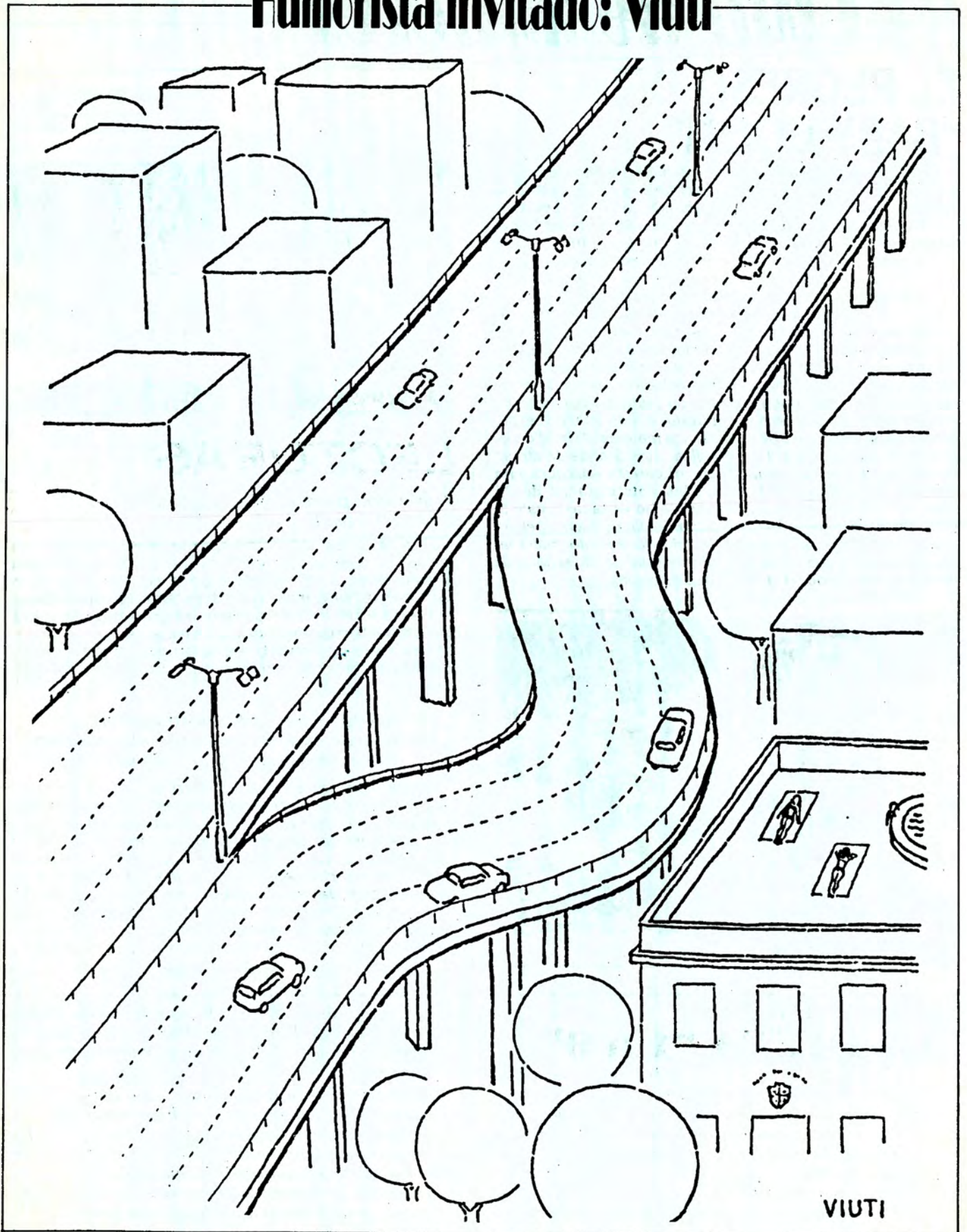
LA SALUD, CUBIERTA

El Plan de Cobertura de Salud es una sana idea de servicio tomada para que los socios del ACA y su grupo familiar -cónyuge e hijos solteros menores de 21 años- cuenten con una cobertura de asistencia médica y otros beneficios. Estos son ofrecidos por los distintos sanatorios, hospitales, clínicas, centros de diagnóstico, de odontología, de tratamiento y otros servicios especiales, con los cuales se han firmado convenios.

Con la sola presentación del carné con las cuotas al día, los interesados tienen la posibilidad de ser atendidos abonando por ello solamente los aranceles establecidos en el Nomenclador Nacional. Entre los servicios que se prestan están los de clínica general, especialistas, de diagnóstico, psicología, psiquiatría, odontología, servicio médico a domicilio y traslados en ambulancias, avión o helicóptero.

El beneficio se cubre en Capital Federal, Gran Buenos Aires y en las ciudades de Córdoba, La Rioja, Catamarca y Resistencia, pero está prevista su extensión a otras ciudades en el resto del país. En las dependencias del ACA de las localidades precitadas se puede retirar la cartilla de Cobertura de Salud. Para mayor información pueden dirigirse telefónicamente a los números 801-1109/0197 y 802-9522/3074.

Humorista invitado: Viuti

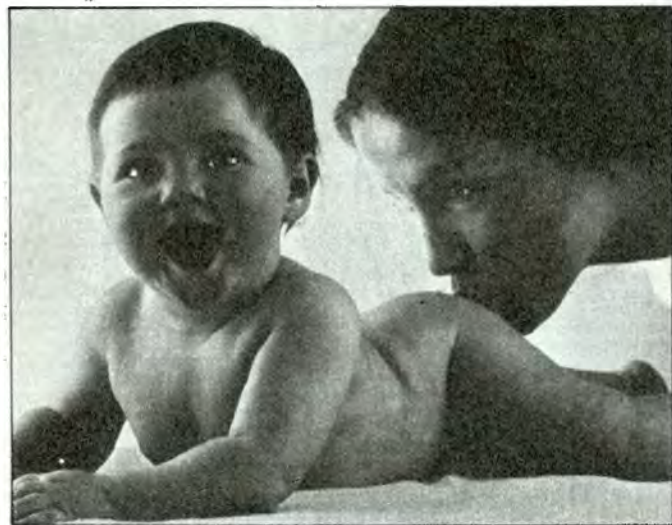


Cl. b de m. Je 'es

EL REGRESO DEL "BABY BOOM"

Como en la década de los 50, los bebés están de moda en Estados Unidos. Películas como *Tres hombres y un bebé*, *Quién llamó a la caguena* o *She's having a baby* permanecen durante meses en cartelera con éxito creciente. Mientras tanto en los televisores norteamericanos bebés encantadores protagonizan toda clase de avisos publicitarios. Ya sea para vender alfombras, automóviles o seguros contra incendio. Naturalmente esto es sólo el reflejo en pantalla de un fenómeno que las estadísticas se encargan de confirmar. Mientras en 1982 y 1983 el 25% de las norteamericanas entre 35 y 45 años no eran madres, las cifras comparativas del año pasado demuestran una clara tendencia as-

cedente. En la franja de mujeres entre 20 y 30 años, un 29% ha tenido ya por lo menos un hijo. Una encuesta realizada por la revista *Time* señala que muchas mujeres que pospusieron su maternidad por razones profesionales y luego superaron la edad de tener chicos, viven esa elección con cierta nostalgia o con el sentimiento de haber violado una ley biológica. Las más jóvenes, por su parte, no parecen dispuestas a renunciar a la experiencia maternal. "Un hijo significa unos 5 años de atraso en mi carrera —asegura una de las entrevistadas de 24 años—. No es tanto y vale la pena." Al fin de cuentas, el tan vapuleado instinto maternal parece estar dando señales de su existencia.



GRADUAL Y EFECTIVA

LA DIETA "1 a 9"

Nada de milagros. Esta dieta está basada en una reducción racional de los alimentos que no conviene comer si se quiere adelgazar. Se llama así porque su eficacia está basada en el programa de los primeros 9 días, aunque se puede seguir por mucho más tiempo, según los kilos que una deba perder.

El primer día: usted debe comer como lo hace habitualmente pero anotando todo lo que consume. A la noche,



Dr. Connell Cowan
Dr. Melvin Kinder

**LAS MUJERES
QUE LOS
HOMBRES
AMAN**
**LAS MUJERES
QUE LOS
HOMBRES
ABANDONAN**

para vivir mejor
javier vergara editor

LECTURAS

Y una voz para cantar de Joan Baez
Editorial Seix Barral

Este libro es algo más que la biografía de una cantante que se convirtió en un símbolo de toda una generación. Es el relato de la vida de una mujer fascinante, sincera y valiente y también una manera de descubrir "por dentro" el gran mundo de la canción internacional con sus miserias y sus grandezas. Para las "fanáticas de la música folk y de su máxima intérprete, un libro de lectura muy placentera.

Las mujeres que los hombres aman
Las mujeres que los hombres abandonan
de Dr. Connell Cowan y Dr. Melvin Kinder

¿Depende de la mujer la duración de la pareja? Según las nuevas tendencias psicológicas nosotros somos la clave. Y eso es lo que sostienen estos dos terapeutas norteamericanos en un libro con capítulos tan inquietantes como *Las mujeres que en el fondo desprecian a los hombres* o *Las mujeres que dan demasiado* y otros tan prometedores como *El camino hacia el compromiso* y *Las reglas para seguir enamorados*. Un libro entretenido, pero, naturalmente para tomar con pinzas.

subraye en esa lista: 1º) las bebidas alcohólicas, 2º) los dulces y el azúcar, 3º) la manteca y el aceite, 4º) los fritos, 5º) las bebidas gaseosas, 6º) el pan y las pastas no integrales, 7º) las salsas.

La dieta consiste en ir eliminando cada día un grupo más de alimentos subrayados en la lista. Hasta que en el día N° 9 uno ya estará comiendo sólo lo que le conviene. Lo que no significa pasar hambre, ya que las cantidades de alimentos permitidos pueden aumentarse si uno lo considera necesario, hasta unas 2.000 calorías diarias. El resultado: una pérdida gradual y saludable de peso.

Memoria y Balance

que resume en palabras la obra de

3 años.

Una obra cuyo objetivo fundamental es el de optimizar todos y cada uno de los servicios.

Acercar, en función participativa, a todos los socios a la Institución. Reafirmar un concepto Federalista y responder al compromiso adquirido: CRECER.

Informar a nuestros socios es una tarea que también queremos cumplir.



Automóvil Club Argentino

Trabajando se obtiene

Cuando el compromiso es crecer 3 años son sólo el comienzo. Y el desafío nos obligan a redoblar esfuerzos para que marquen no sólo el paso del tiempo, sino el cumplimiento de un objetivo de siempre : **CRECER!**

Resultados que se traducen, diariamente, en brindar a los asociados, en todo el País, una variada gama de prestaciones que permitan que la cuota social vuelva traducida en más y mejores servicios.

ACAMATICA

Nuevo Servicio: Acceso de los socios al Banco de Datos del Club con computadora personal, modem y teléfono, desde domicilios de todo el país y de diversas filiales.

PLAN DE OBRAS

En 3 años 70 obras con 36.000 m² en nuevas construcciones, ampliaciones y remodelaciones.

AUXILIO MECANICO

Reconversión de 116 equipos, compra de otros 15 y gradual cambio de imagen en la flota.

Computarización de pedidos y su distribución.

Contestadores automáticos para emergencias.

Capacitación de mecánicos.

Instalación de radio en varias ciudades del interior.

Nuevas líneas que funcionan las 24 horas: 803-3333 y 804-4444.

Impresión del manual de prestación del servicio.

CARTOGRAFIA

Reedición de mapas provinciales y lanzamiento del Atlas Turístico.

CONVENIO CON ACARA*

Descuentos en talleres adherentes al convenio por mano de obra y repuestos. Si no fuera socio del ACA, se lo asocia automáticamente al comprar un 0 Km.

*(Asoc. de Conc. de Autom. de la Rep. Arg.)

SEGUROS*

Incorporación de pólizas por Accidentes Personales, Incendio de Viviendas Particulares y Embarcaciones de Placer.

Extensión Pago inmediato de siniestros a 31 ciudades más.

Habilitación de 9 nuevos centros de atención.

Computadorización del servicio.

*(Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro)



Náutico ACA Delta Modernización integral



Centro Servicial Río Cuarto (CBA) Nueva obra



Centro Servicial Mendoza (Guaymallén) Nueva obra

resultados concretos

está aceptado. Sabemos que si al cabo de tres años el balance es positivo, esos mismos tres años otras tareas que como las que hemos realizado, sirvan para ratificar permanentemente el

PRESTAMO DE AUTOMOTORES*

Sin cargo por siniestros de socios asegurados, en Cap. Fed., GBA y varias ciudades del interior.

*(Contrato con Rént. a Car).

TURISMO

Nuevos y más variados itinerarios para autoturismo y excursiones colectivas.

TARJETAS DE CREDITO

Convenios de alcance nacional con Argencard/Mastercard, Cabal, Carta Franca, Londoncard, American Express y Diners Club; Regionales con Credencial, Carta del Sud y Luocard. En todos los casos se podrán abonar productos y servicios (excepto seguros) y en algunos casos, también combustibles.

PAGOS CON CHEQUES

Acuerdos con 46 entidades bancarias, para que los socios del ACA puedan abonar con sus cheques todos los servicios.

CENTRAL COMPUTARIZADA DE SERVICIOS

Durante las 24 horas brinda información y atiende sugerencias.

802-3074/9522, 801-0197/1109. No recibe pedidos de Auxilio Mecánico.

COBERTURA DE SALUD

Adhesión de Centros Médicos y odontológicos para atender al socio y su grupo familiar a valores del Nomenclador Nacional.

DESCUENTOS A SOCIOS

Se elevaron a más de 25.000 los comercios adheridos, donde también le facilitan poder llamar al Auxilio Mecánico. Se editaron las versiones 5ª, 6ª y 7ª de la Guía informativa.

AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Realización en 1985, 86 y 87 del Rally Argentina con puntaje para el Campeonato Mundial. Organización Grandes Premios Nros. 25, 26 y 27. Fiscalización de competencias conforme mandato de la FIA.

PRODUCTOS ACA

Implementación línea completa de baterías libre de mantenimiento.

NAUTICA

Adecuación Náutico ACA Delta. Inauguración Est. Plan ACA Paraná Miní y Guardería Náutica en Rosario. Convenio con Centro I. Marangatú.

Instalación Radio Costera ACA. Cursos de Navegación. Apoyo institucional equipo Off Shore Argentina.



Gran Central Once Nueva gomería modelo.



Centro Servicial Formosa (Nueva Obra)



Convenio A.C.A. - OCA -

No es cuestión de tiempo sino del uso que se hizo del tiempo...

Un tiempo que al cabo de tres años de trabajo, podemos estar seguros que ha sido muy bien empleado, porque fundamentalmente, ha sido aplicado a cumplir el objetivo básico que nos fijamos al asumir la gran responsabilidad y la pesada tarea de conducir los destinos de la Institución: CRECER!...

Hemos recorrido nuestro territorio aseverando una filosofía Federalista.

Estamos llevando a cabo un plan de trabajo que, tomando en cuenta los momentos que vivimos, no es sino una prueba de confianza y la reafirmación siempre vigente: Estar comprometidos con el País!

Hemos empleado el tiempo en optimizar servicios. Incorporar nuevas prestaciones. Desarrollar una tecnología de punta aplicable a todas las áreas. Realizar obras de remodelación y modernización, que junto a las nuevas que estamos concretando en dependencias de todo el país, suman 36 mil metros cuadrados. Una prueba contundente de que el tiempo fue bien utilizado.

Este fue compartido por cada uno de los 2800 Directivos que también en forma ad-honorem me acompañan desde el primer día.

La tarea que hoy estamos cumpliendo es la de informar. Sin duda alguna es también un buen uso del tiempo.

CESAR C. CARMAN
Presidente

Primavera '88 - Verano '89

LA MODA QUE VIENE

**
*

¿Quién podría dudarlo? La culpa es de Christian Lacroix. El nuevo pope de la moda francesa se jugó a los más extravagantes floreados y los coletazos de su sello personalísimo también llegarán hasta nosotros esta primavera. ¿Cómo se traducirá la versión local? Acá van algunas de sus pautas:

• Vestidos muy femeninos, superajustados arriba y con pollera campana o plato. Los estampados serán gigantes con rosas y claveles o combinando distintos tipos de flores. Este look tiene una cierta reminiscencia de los años '60, pero fundamentalmente es una interpretación del folk ariesiano con los clásicos estampados provenzales y los hombros a veces descubiertos, a veces cubiertos apenas por un pañuelo que anuda sobre el pecho. Obviamente para este estilo, la pollera no pasa nunca más abajo de la rodilla.

• Otro de los estilos que se verá con frecuencia en nuestras colecciones será el flamenco que marca el tiro bien alto en las polleras y pantalones destaca la cintura con spencers cortísimos o boleros (a veces ribeteados con alamares).

• La moda guante seguirá vigente y continuará el reinado del jersey de algodón, la lycra y el morley para los vestidos ajustadísimos (mini o a la rodilla), los tops y las polleras cortas.

• Para un estilo más formal las reglas son otras. Viene el tailleur de medio tiempo con blazer cruzado, largo y entallado (de corte sastre muy masculino). Esta primavera marca también el retorno del pantalón -gran olvidado del invierno- y el retorno de los bermudas amplios y largos hasta la rodilla. En esta misma onda hay una revalorización de la camisa blanca masculina (también de las mil rayas o de colores clarísimos) que se usará sobre pantalones, bermudas o polleras recias cortas como las del invierno.

• Las telas que ganan son el lino para los tailleurs y la sastrería en



general, el hilo para los suéteres y la muselina para las blusas y polleras que jugarán de mil maneras con las transparencias.

La tendencia más romántica de la temporada es la de los colores pasteles -todavía más lavados que los del año pasado- como el rosa té, los lavandas y los adamascados que se combinarán en polleras largas de lino y suéteres de hilo conformando un look muy David Hamilton que exige taco bajo.

• En cuanto a los colores, habrá una combinación top: tostado más blanco; también seguirá el negro (incluso bajo el sol) y, además de los pasteles que mencionamos antes, habrá una gran profusión de colores fuertes como verde manzana, amarillo huevo, naranja y turquesa que seguramente serán los preferidos por las teens. La gran novedad es el gris en muchísimas variantes, pero fundamentalmente el bien lavado. Seguramente el que elegirán las clásicas.

DISER SEARCH

SISTEMAS ELECTRONICOS DE SEGURIDAD

11 Años con  **OFERTA
ESPECIAL PARA SOCIOS**

**UD. Y SU COCHE
NECESITAN PROTECCION**

CONOZCA EL
EQUIPO MODULAR
DE **PROTECCION**



ANTIRROBO ANTIASALTO **TOTAL!**
• Control Remoto • Interfase

**PROTEJA SUS PROPIEDADES
CON SISTEMAS **SEARCH****



MODERNOS
SISTEMAS DE
GRAN EFICACIA
Y CONFIABILIDAD.

- Activación Automática
- Inalámbrica
- Circuitos Supervisados Antisabotaje
- Autonomía las 24 hs.
- Comando Digital

RED DE SUCURSALES EN TODO EL PAIS.

Belgrano 768 4º Cap.
Anchorena 762 Cap.
Pedro Goyena 291 Cap.
Sucre 2348 4º Cap.
Santa Fé 1764 Martínez
Calle 8 N° 1577 La Plata
H. Yrigoyen 1412 Mar del Plata

Boulevard Oroño 1187 Rosario
San Martín 2335 Santa Fe
Salta 382 Córdoba
Avda. Mitre 2167 Mendoza
Galería Jardín Neuquén
Avenida 260 San Rafael
Mendoza 353 (Sur) San Juan
Corrientes 405 Resistencia
Salta 252 Tucumán



NO DEJE QUE LE ROBEN

Recorte este cupón y envíelo inmediatamente solicitando información a Paraná 711 Cap. Fed.

Nombre _____

Dirección _____

Tel. _____

Loc. _____

**UD. RECIBIRA
IMPORTANTES
BENEFICIOS**

Cocina & restaurantes

Alicia Delgado



LA OPCION JAPONESA

Los restaurantes japoneses de esta capital son pocos y antiguos. Salvo alguna excepción, se agrupan casi todos en el barrio de San Cristóbal, aunque sus domicilios originales estuvieron más al sur, entonces casi exclusivos de la colectividad nipona. Desde entonces, si bien crecieron poco en cantidad, los restaurantes japoneses se vieron más frecuentados por los occidentales porteños, y últimamente ese crecimiento se incrementó, según factores de moda, tal vez, provenientes de las capitales de la gastronomía mundial, París y Nueva York, entre los más **gourmets**.

En París los franceses prestaron más atención a esta ancestral cocina cuando el sagaz Paul Bocuse reconoció sus virtudes y comenzó a viajar tanto para conocerla como para transmitir sus enseñanzas de la **nouvelle cuisine**, casi dos décadas atrás.

En EE.UU. los americanos ampliaron su exotismo gastronómico —antes sólo comían cocina china—, apasionándose por los platos del Sol Naciente sobre todo en los **sushi-bars** de los grandes hoteles internacionales, antes de abrirse a las cocinas étnicas de todo el mundo.

En Brasil, los paulistas practican el culto por la cocina japonesa con la suerte de contar con una numerosa colonia nipona que cultiva y logra productos como los originales.

La **nouvelle cuisine française** adoptó de la cocina japonesa los platos de pescado crudo, apenas marinados, las verduras cortadas finas y cocidas al diente, la cocción al vapor y también la incorporación de la estética a la comida, las presentaciones despojadas y las combinaciones de color.

La apertura de **Kasuga**, el **sushi-bar** del Hotel Panamericano (Carlos Pellegrini 525, Capital), significó tener un lugar céntrico donde reunirse con la exótica cocina en ambiente occidental y mucho turista americano, japonés y brasileño. El chef Nemoto elabora en el **sushi-bar** a la vista de los comensales, con una habilidad que no hay que perderse y según técnicas ancestrales, el **sashimi**, los **sushi** y otras maravillas frías. El **sashimi**, que es plato de entra-

da **sine qua non** de una comida japonesa, es pescado fresquísimo, crudo, cortado diferente según la especie, generalmente muy fino, y dispuesto en atractiva forma, hasta de flor, en la preciosa vajilla tradicional de laca. Se sirve con **wasabi**, una pasta picante y **shoyu**, salsa de soja, que mezcladas maceran el pescado en segundos y los convierten en delicado bocado. **Sushi** es el arroz agri dulce típico de la cocina fría nipona. Con esto se preparan los **nigiri-sushi** y los **maki**, arrolladitos, con pescado crudo, con algas, con pickles japoneses, con pepino, etc. También la carne roja se corta finísima, en crudo, para comerla con una salsa de cebolla de verdeo, ajo y jengibre rallados más **shoyu**, en **Kitayama** (México 1965, Capital), preparada por Kozo Kitayama. Las ostras fritas, el **tempura**, liviana frita de pescados, mariscos y verduras, el **teriyaki**, **brochettes** de pollo agri dulces, el **sukiyaki** y **vosenabe**, ambas mezclas de verduras, **tofu** (queso de soja), carne cortada fina o pescado respectivamente, cocidas en salsas en la mesa misma son platos calientes muy apreciados por los porteños asiduos a los restaurantes japoneses.

En los lugares mencionados y en **Yuki** (Venezuela 2120) están estos platos, y muchos otros, las empanaditas japonesas y los pescados asados están en todos, en versiones similares, más los platos de arroz, de fideos, y las lindísimas sopas presentadas en bols de laca con tapa. En **Yuki** hay una especialidad de carnes y pescados o mariscos cocidos en planchas individuales para cada mesa, con destreza y rapidez por las mismas mozas niponas.

La opción del **teishoku**, bandejas con una comida completa alrededor del plato principal elegido, es práctica para quienes hacen sus primeros pasos en la sutil cocina japonesa.

La opción del **furusato** (México 1424, Capital), **La Sushina** (Solís 275, Capital), la **Asociación Japonesa en Argentina** (Avda. Independencia 732, Capital) y **Mikado**, en el barrio de Belgrano son otras opciones para comer "a la japonesa", todas con el encanto adicional de precios moderados.



Enología EL CHARDONNAY ESTA DE MODA

El chardonnay es un cepaje blanco de primera calidad, de gran distinción, muy elegante, de sabores y aromas complejos pero agradables, persistentes, con un trasfondo amarguito que le da un toque de misterio. Es la única uva que interviene en la elaboración de los famosos blancos de la Borgoña, desde el acerado Chablis hasta el femenino Meursault. También, junto con la variedad tinta pinot negro, vinoificada en blanco, lógicamente, produce en Francia ese vino centelleante que es el champán. Y, además, cuando para hacerlo sólo se utilizan uvas chardonnay se lo distingue con el nombre de **blanc de blancs**, blanco de blancas.

De Francia se difundió por casi todo el mundo, incluso por la propia Europa, como es el ejemplo de Italia, en donde se utiliza con gran aceptación como base para algunos **spumanti** y también se lo elabora, últimamente, como varietal. Especial relevancia tiene el caso de California, en donde los viñateros se entusiasmaron con él y ya tienen en producción unas ocho mil hectáreas, habiendo experimentado diversas modalidades de vinificación, hasta dar con un estilo personal, ya reconocido como "californiano", quizá menos intenso que el francés, pero notablemente límpido y fresco. También debo decir que algunos expertos norteamericanos insisten en encontrarlo parecido al francés, lo cual me parece que no va, ecología y realidades mediante.

En nuestro país se ha convertido en el vino más difundido y prestigioso entre los consumidores de vinos blancos de precios medio y alto. Exis-

ten una importante cantidad de marcas que lo presentan como varietal ("Fond de Cave", "San Telmo", "Saint Felicien", "Martins", "Robleviña", "Federico Benegas", "Navarro Correas", Maison Rossetot", "Weinert", "Granja de Samaniego", "Luigi Bosca", "Châteaufort", "Lavaque", entre otras) si bien con significativas diferencias entre ellos tanto por la zona de donde proviene la uva, como por los procedimientos de vinificación como por las intenciones del bodeguero. Asimismo es usado como componente esencial en algunos vinos clásicos, por ejemplo, en el "Château Montchenot" blanco.

Un tema polémico es si conviene añejarlo en madera o no. En la Borgoña es frecuente sino normal; en California algunos bodegueros lo hacen y otros no; entre nosotros creo que ninguno practica el sistema. Lo cierto es que el chardonnay se presta a recibir un toquecito de añejamiento en buen roble: le da equilibrio, redondez, sutileza. También se polemiza sobre si es mejor beberlo joven o un poco envejecido en botella: depende de qué chardonnay hablemos, pero mi experiencia personal indica que, cuando se trata de un vino elaborado con uvas y técnicas óptimas, un período de dos a tres años favorece y afina sus cualidades.

Interesante vino, apto para el aperitivo, para frutos de mar, para carnes blancas, para quesos, maleable y rico en sus posibilidades. El nuestro es excelente, reconocido el "Fond de Cave" con el primer premio en la categoría varietales blancos en la Intervin'88 de Barcelona.

Fernando Vidal Buzzi

FUNDAS

PROTEJA EL TAPIZADO DE SU AUTO - EN 30 MINUTOS LE COLOCAMOS LAS FUNDAS

Amplio surtido de telas, diseños y colores.

de P.V.C. con felpa de algodón.

TARJETAS DE CREDITO

Abierto de Lunes a Vier. 8 a 19 hs.
Sábados 8 a 13 hs.

TAPIZAMOS EN EL DIA

PEUFUND S.A.

AV. WARNES 1070 - CAP.
TEL. 855-5234/854-5144

CUBRE COCHE

(EL VERDADERO)

FORD

WARNES CAR

REPUESTOS - ACCESORIOS - CARROCERIA - TAPICERIA - LEGITIMOS LINEA COMPLETA

GRANADA • RANGER • LASER • MUSTANG • SIERRA
FALCON • TAUNUS • FAIRLANE • ESCORT

PICK UP Y CAMIONES PERKINS
REPARAMOS DOBLE TRACCION

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS A TODO EL PAIS
SOLICITE PRESUPUESTO

WARNES 1542 - (1416) CAPITAL - TEL 58-5414/0801

CONSULTE

COMPARE JUEGOS de EXTERIOR para recreación y psicomotricidad



EQUIPAMIENTO INTEGRAL GUARDERIA JARDIN DE INFANTES PRE-ESCOLAR

Mueble para Salas y Rincones

Material Didáctico Juguetes Educativos



Tel. 795-0763

Envíos al Interior

PUERTA

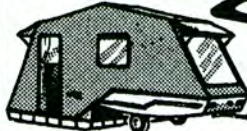
NORTE

Av. del Libertador 85 al 91

JOSE OTERO SACIF.

Vicente López (1638) Bs. As.

TRAILERS



SE ARMA EN 15" PESO 140 KG.

TAMBIEN CON ANTECARPA DE LA MISMA MEDIDA • TRAILERS PARA BOTE INFLABLE
MOCTEZUMA 1351 • SEGUROLA 1360
(1407) CAP. FED. • 567-8547

ALARMAS ELECTRONICAS PARA AUTOMOTORES CON DETECCION POR ULTRASONIDO

TAMBIEN ACCIONADA CON TELECOMANDO PLIP NEIMAN



ANTIRROBOS
CERRAJERIA
LLAVES

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

AV. CORDOBA 3741 - CAPITAL - TEL 87-5145 / 89-7419 / 86-8345

MOTORES NUEVOS 'O Km'

FIAT 600 R SEMIARMADO - PEUGEOT 1600 SEMIARMADO - RENAULT R 12 1400 ARMADO
TORNADO 4 y 7 BANCADAS SEMIARMADO

MOTORES RECONDICIONADOS 'O Km'

FORD 221 SEMIARMADO
DODGE 1500 SEMIARMADO

CIGUEÑALES - BLOCKS TAPAS CILINDROS

AMPLIO STOCK EN "O Km." Y RECONDICIONADOS

CONSULTE PLANES DE CREDITO

JASNIS Y BASANO S.R.L.

50 AÑOS DE RESPONSABILIDAD Y EFICIENCIA EN RECTIFICACION
AV. FOREST 371 - CAPITAL (1427)
TEL. 553-6049/6148/6220/3345

CUBRE AUTOS

Planet



FONOCAR S.A.

WARNES 959 - Tel: 854-0318 - CAPITAL
JUAN B. JUSTO 7700 - CAPITAL

REPUESTOS FORD

FALCON - TAUNUS - FAIRLANE
SIERRA - F 100

TARJETAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR

FORYSAC S.A.

HONORIO PUEYRREDON 1893
(1414) CAPITAL - Tel: 854-8240/4519

ZAGACLIA

BUTACAS DE TODO TIPO

TAPIZADOS Y FUNDAS ORIGINALES
ALFOMBRAS • APOYA BRAZOS Y
APOYA CABEZA • VISERAS
Para todo modelo de automotor

DARWIN 24, CAP. - 855-8498

JUAN B. JUSTO 3350, CAP.

TEL. 59-0130 ENVIOS AL INTERIOR



Reparación Integral del Tren Delantero.

ELASTICOS

CARMONA S.A.

Cajas de Dirección • Cambio Amortiguadores • Reparación y Refuerzos de Elásticos • Alineación y Balanceo • Etc.

Fabricantes de Elásticos para Trailers y Acoplados
DINERS • AMERICAN EXPRESS

CASTILLO 1064, Esq. Av. J.B. JUSTO 2010
(1414) Cap. • Tel.: 772-2721/854-2598

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

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES

PRECIOS SIN COMPETENCIA

COLOCACION EN EL ACTO



BRASIL 161
BULNES 1490
CERVIÑO 3778
AUSTRIA 2007 - Capital

OSVALDO ESCAP

SOBRE RENAULT TRAFIC

■ EQUIPAMIENTOS INTEGRALES:
VAN EJECUTIVA • DOBLE CABINA •
MINIBUS ESCOLARES

■ ACCESORIOS:
VENTANAS • ASIENTOS • TAPIZADO
INTERIOR • ETC.

■ EQUIPAMIENTOS DE AMBULANCIAS Y UNIDADES CORONARIAS

■ CUPULAS Y FURGONES DE ALUMINIO.

□ HOMOLOGADOS POR RENAULT ARGENTINA ACUERDO TECNICO A 403 - A 404

• ENVIOS AL INTERIOR

CARROCERIAS NAVARRO HNOS. S.A.

PARAGUAY 350 (1603) VILLA MARTELLI • TEL 760-6062/761-6702

NO DEJE SU VEHICULO EN MANOS DE IMPROVISADOS CONSULTENOS!!...



ALCONAFTA SIN MISTERIOS



En todo el Norte del país, en doce provincias comprendidas en las regiones de la Mesopotamia, el Litoral y el Noroeste, sólo es posible obtener Alconaftha en las estaciones. El hecho genera dudas en los usuarios de otras partes de la Argentina que se ven obligados en sus viajes a reemplazar con ella a la nafta que utilizan habitualmente. Para disipar dudas y despejar incógnitas, AUTOCLUB ha entrevistado a uno de sus propios directivos, el ingeniero Horacio Speroni, presidente de la filial Once, de Buenos Aires, y a su vez titular de la Cámara de Alcoholes.

—En primer lugar, ¿qué es la Alconaftha?

—La Alconaftha es un combustible obtenido por la mezcla de un 15 % de alcohol anhidro y un 85 % de naftas. Así como hay nafta común y especial, también hay Alconaftas común y especial, que elaboran las tres grandes petroleras: YPF, Esso y Shell.

—¿En cuáles provincias se expende Alconaftha?

—Son doce: Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Santa Fe, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca y La Rioja.

—Algo que preocupa a quien no conoce el tema: ¿Qué efectos produce la Alconaftha en el motor?

—En principio le diría que ninguno en especial, con respecto a las naftas tradicionales. Con una y otra se obtienen los mismos resultados. Pero, hilando más fino, encontramos que el alcohol mejora el índice octánico de las naftas, reduciendo o haciendo desaparecer el "pistoneo" durante la marcha y disminuyendo las posibilidades de recalentamiento del motor.

—¿Puede decirse entonces que adicionando alcohol a la nafta se obtiene un combustible de mayor calidad?

—Efectivamente. Y tan es así, que en

las zonas de Alconaftha, muchos automóviles han pasado a cargar Alconaftha común en vez de Alconaftha super, con el consiguiente beneficio económico. Por supuesto, cabe aclarar, que este reemplazo puede hacerse sólo cuando las relaciones de compresión de los motores de valores medios, así lo permite.

—Hasta ahora todas son ventajas para la Alconaftha. ¿Tiene su uso algún aspecto negativo?

—Sí, hay dos factores que pueden resultar —circunstancialmente— negativos y que provienen sin embargo de otra virtud de este nuevo combustible: la Alconaftha tiene un poder disolvente mayor que el de la nafta. En los motores nuevos, o en los que siempre usaron Alconaftha, ésta impide la acumulación de residuos gomosos en el circuito de combustible. Pero en motores con muchos años de uso y tanques de combustibles sucios, la Alconaftha "limpiará" la suciedad, con lo que puede "tapar" el carburador. Además en estos motores viejos, la Alconaftha reseca las tuberías de plástico y el diafragma en la bomba de nafta.

—Entonces, ¿qué recomendación daría al automovilista cuyo vehículo no carga habitualmente Alconaftha y circunstancialmente deba hacerlo?

—Las unidades fabricadas en nuestro país a partir de 1982 están preparadas para el uso indistinto de nafta o Alconaftha. Por lo tanto sus dueños pueden despreocuparse al respecto.

En lo que concierne a unidades fabricadas con anterioridad a ese año y para recorridos de más de 4.000 Kms en zonas de Alconaftha, se aconseja:

- Reemplazar los tubos de plástico del circuito de combustible.
- Reemplazar el diafragma de la bomba de nafta.
- Efectuar la limpieza del tanque de combustible.

—Ingeniero, a los automovilistas nos gusta relatar nuestras experiencias de viajes. ¿Usted tiene alguna en zonas de Alconaftha, con respecto al comportamiento del motor?

—Cómo no. En Brasil he recorrido más de 10.000 Kms cargando Alconaftha brasileña, sin ningún tipo de problema. Hay que tener en cuenta que, en general, en aquel país las calidades de los combustibles son inferiores a las de los nuestros, y también que el porcentaje del alcohol es más elevado que el de nuestras Alconaftas, ya que allá se adiciona 23 %.

—Ese kilometraje recorrido, ¿fue hecho en un auto de fabricación brasileña?

—No. Se trataba de un automóvil Volvo, de fabricación sueca y modelo '81.

—¿Alguna otra consideración sobre el tema?

—Creo que lo dicho alcanza para disipar cualquier duda. Sólo deseo recordar que la Alconaftha utiliza en su composición al alcohol, una fuente de energía renovable, y que además reduce la contaminación ambiental. Dos aspectos sin duda de la mayor importancia □

CAJAS AUTOMATICAS



REPARACIONES
REPUESTOS



Nacionales e importados

Recambios en el acto. Envíos al interior

VARONE Y CIA.

ZUFRIATEGUI 4122 - Villa Martelli (CP 1603).
Alt. Av. del Tejar y Gral. Paz. Tel. 761-3454

DIRECCIONES HIDRAULICAS

**DISTINGUIDOS
CON TODA SU FIBRA**



**CUPULAS Y FURGONES
EN FIBRA DE VIDRIO**
para todos los modelos
Carrocerías para
JEEP y CITROEN

VAN LARGO • VAN CORTO
• INSTALACIONES

WORLD CAR

Avda. Mitre 1130 (cp 1602) FLORIDA Tel: 760-8995
Ruta 8 Km. 18.200 esq. Cuba SAN MARTIN Tel: 769-3651

**LAVADO DE ALFOMBRAS
Y SILLONES**

A domicilio y en planta

Con equipos y productos importados
únicos en el país. Tratamiento
antimanchas de telas alfombras y
cueros gamuzados.

Vanguard
CON Scotchgard® de 3M®

Vanguard®

Services Co. S.R.L.
Cnel. E. Bonorino 2842 Cap.
922-7516 / 92-7837



PARA:
• CUEROS
• GOMAS
• VINILICOS
UNICO



CON
SILICONAS
100 X 100
PURA

ALARMA PARA COCHES

By Italy

- CONTROL REMOTO • RADAR INTERNO
- SIRENA Y ALIMENTACION CON BATERIA PROPIA
- BLINDADA A PRUEBA DE AGUA

(BANDEJA ANTIRROBO PARA AUTO ESTEREO)

ITALIANAS MARCAS UNIES Y UNICARS

Venta y colocación AUTORRADIO PANAMERICANA

Avda. Fondo de la Legua 2038

VILLA ADELINA Tel: 766-8179 766-8399

INVOLABLE

**SISTEMA DE ALARMA
ANTIROBO Y ANTIASALTO
PARA AUTOS**

Detecta cualquier intrusión en el
habitáculo por ultrasonido.
La detección es inmediata.

Es un eficiente antiasalto. Cuando
el asaltante se aleja con el vehi-
culo, el usuario activa un pequeño
transmisor (60 x 35 x 12 mm) y el
vehículo se detiene a las pocas
cuadras por quedar bloqueado el
encendido.

**SOMOS FABRICANTES
STEFANINI Y CIA. S.R.L.**

Avda. de los Constituyentes 5982. Cap.
572-7329 * Juan B. Justo 3143.

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION
BOBINAS POTENCIADAS

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS

DAIHATSU REPUESTOS

ORIGINALES Y NACIONALES

SERVICE

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
BOZZINI Y CIA S.A.
Avda. RIVADAVIA 14.800
(1704). RAMOS MEJIA.
Bs. As. TEL 658-3368

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS



AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS

POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

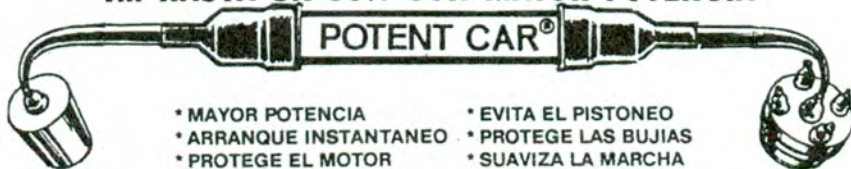
CASA CENTRAL: DIAG. 76 N° 1585 (ex L.M.

1420) SAN ANDRES (1651) 752-2644 * SERVICE IN

TEGRAL: Gral. SAVIO 42 ex 1159 (1650) VILLA MAIPU. SAN MARTIN Tel: 752-1977

AHORRE NAFTA

Y... HASTA UN 30% CON MAYOR POTENCIA



- * MAYOR POTENCIA
- * ARRANQUE INSTANTANEO
- * PROTEGE EL MOTOR
- * EVITA EL PISTONEO
- * PROTEGE LAS BUJIAS
- * SUAVIZA LA MARCHA

ADQUIERALO EN:

ENCENDIDO SEVERINI: Parana 714. Cap. **ENCENDIDO JUJUY:** Jujuy 283, Cap.

"ENCENDIDO MUNDIAL": Warnes 912, Cap. - **DISTRIB. DACO:** Warnes 535. Cap.

...y en todas buenas casas del ramo

Y AHORA TAMBIEN EQUIPOS ESPECIALES PARA MOTORES DIESEL Solicite informes al 665-6590

o por carta a: **POTENT-CAR ARG.** C.C. 39 (1686) HURLINGHAM (Bs.As.)

AMORTIGUADORES

COLOCACION
Y VENTA



Para
Automotores
nacionales
e importados
solicite turno

HORACIO

MILLER 3464 (cp. 1431). CAP.

• Tel: 542-1533 543-9489 •

Para avisos: H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

Ventas de terminales automotrices

SEIS MESES

DUROS,

CON SEVEL

AL FRENTE

El primer semestre de 1988 respondió por completo a las previsiones de las terminales automotrices, quienes calcularon un 5 % de descenso en las ventas de este año, con respecto a las de 1987. Concretamente, el promedio en menos para los seis meses, con relación a igual período del año anterior, quedó fijado en el 5,7 %, al despacharse a plaza 89.141 unidades contra 94.545 del año pasado.

El retroceso afectó por igual a todas las terminales y se cebó, fundamentalmente, en el rubro utilitarios. Es que, desde enero a junio, el incremento en los precios rondó el 175 % promedio y no fue acompañado en igual ritmo por los ingresos de los potenciales usuarios.

Pese a la baja, las respectivas penetraciones de las terminales dentro del mercado nacional, mantienen sin demasiadas variantes las posiciones con que culminaran el año anterior. Sevel continúa liderando con comodidad el ranking de ventas con el conjunto de sus tres marcas, habiendo colocado durante el primer semestre del año 33.731 unidades, lo que representa el 37,8 % del total (contra 35.246 y 37,3 % en igual período de 1987); la sigue Renault con 25.503 vehículos y el 28,6 % (26.698 y el 28,2 % en seis meses del año anterior); Autolatina con 25.141 y el 28,2 % contra 27.564 y el 29,1 % de 1987; IES con 1.380 ejemplares y el 1,7 % (1.427 y el 1,5 el año pasado); Mercedes-24.875 unidades y el 32,5 % para Au-

tolatina, 19.758 y el 25,8 % y para IES, 1.102 y el 1,4 %.

En este panorama, se destacan dos puntos salientes. El primero es un claro crecimiento del segmento C de 10,4 % con relación a 1987, y que con el 47 % del mercado representa un espectro de preferencias muy parecido al europeo. Sigue acentuándose el retroceso del segmento D, que hasta no hace más de dos años era el de mayor demanda. El cambio obedece, indudablemente, a la influencia de una oferta en el segmento menor de autos modernos, confortables, de alto rendimiento específico, con costos y consumo reducidos.

Aquí ocurrieron dos fenómenos, como fueron los lanzamientos del Fiat Duna y del Ford Escort. El peso de este último se verá en los meses que siguen, ya que su incidencia en el semestre en estudio se reduce al mes de junio, con su envío inicial a los concesionarios y además apareció en una única versión.

No es el mismo caso del Duna con sus cuatro versiones (una Diesel), que aún sin el auxilio del plan de ahorro captó en poco tiempo el 12,2 % de la franja. Bajó la participación del Renault 12 del 32,2 al 29 %, aunque sigue siendo el auto más vendido del país; la del Renault 11, del 21 al 15 % y la del Gacel, del 15,3 al 13,5 %.

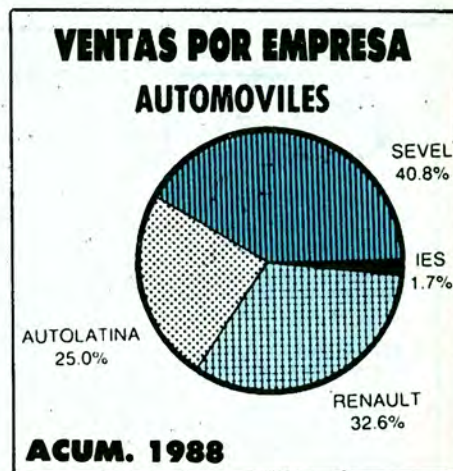
Como se explicara en números anteriores, el segmento A corresponde al de primera motorización. Aquí continúa el Brío con un 65 % del mercado,

mientras el IES Super América se queda con el 35 % restante. En el segmento B reina solitario el Spazio, pero crece su cuota del total, particularmente a partir del Diesel.

Ya comentado el boom del segmento C, sigue el D, donde el Peugeot 504 continúa haciendo tabia rasa y mantiene el segundo puesto absoluto en ventas, apoyado en un gran porcentaje en el motor Diesel y con un primer puesto absoluto en ventas tradicionales, es decir, sin el auxilio de planes.

El segmento D es el de los autos grandes, donde compiten el Peugeot 505 con el Ford Falcon. En el total general de ventas, al primero le corresponde el 5,2 % del mercado, con 3.862 unidades contra 2.840 del Falcon, que capta el 3,8 %.

En el reducido segmento F correspondiente a las rurales, familiares o breaks, Renault mantiene al frente a



las R-18 y R-12, mientras detrás se escalonan la Sierra Rural, la Peugeot 505 Familiar y la Regatta Weekend.

Todavía es inferior el último segmento, el de las cupé, donde la Fuego 2,2 supera por 664 a 528 a la Sierra XR4 ocupando cada una, respectivamente, el 0,9 y el 0,7 del mercado total.

Si se estudia el ranking de ventas, se verá que las preferencias sobre los distintos modelos han variado, pero no mucho. Sigue el Renault 12 al frente, seguido por el Peugeot 504 (dos de los autos más antiguos aún en producción, junto al Falcon y el VW 1,5); el Fiat Spazio experimentó un repunte excepcional, pasando del 6° al 3er. lugar y el Duna se insertó en el 8°, con una excelente performance en su corta vida, y sin el auxilio de planes. Dentro de los 10 primeros, se encuentran

VENTAS TOTALES - AUTOMOTORES

Primer semestre

1987	%		%	1988
35.246	37,3	Sevel Argentina	37,8	33.731
26.698	28,2	Renault Argentina	28,6	25.503
27.564	29,1	Autolatina Argentina	28,2	25.141
1.427	1,5	Industrias Eduardo Sal-Lari	1,7	1.380
2.649	2,8	Mercedes-Benz Argentina	2,8	2.573
600	0,6	Saab-Scania Argentina	0,5	449
367	0,4	Fiat Vehículos Industriales	0,4	364
94.550	100,0		100,0	89.141

RANKING VENTAS AUTOMOVILES

ACUMULADO AL 30 DE JUNIO

VENTA TOTAL POR MODELO

MODELO	AÑO 1987	%	ORDEN	MODELO	AÑO 1988	%	
1	RENAULT 12	10182	13.3	1	RENAULT 12	10240	13.8
2	PEUGEOT 504	8422	11.0	2	PEUGEOT 504	7507	10.1
3	RENAULT 11	6583	8.6	3	SPAZIO	5873	7.9
4	SUPER EUROPA	5529	7.2	4	RENAULT 11	5163	7.0
5	RENAULT 18	5440	7.1	5	RENAULT 18	4733	6.4
6	SPAZIO	4952	6.5	6	V.W. GACEL	4704	6.3
7	V.W. GACEL	4859	6.3	7	SIERRA	4546	6.1
8	REGATTA	4837	6.3	8	DUNA	4270	5.8
9	PEUGEOT 505	4806	6.3	9	PEUGEOT 505	3862	5.2
10	V.W. 1.5	4516	5.9	10	V.W. 1.5	3681	5.0
11	SIERRA	4509	5.9	11	SUPER EUROPA	3664	4.9
12	FORD FALCON	3485	4.5	12	FORD FALCON	2840	3.8
13	R-18 BREAK	1365	1.8	13	BRIO	2327	3.1
14	BRIO	1261	1.6	14	REGATTA	2270	3.1
15	IES 3 CV	1102	1.4	15	RENAULT 9	1923	2.6
16	RENAULT FUEGO	897	1.2	16	ESCORT	1307	1.8
17	CARAT	854	1.1	17	IES 3 CV	1247	1.7
18	REGATTA WEEKEND	717	0.9	18	R-18 BREAK	1072	1.4
19	SIERRA XR4	492	0.6	19	RENAULT FUEGO	664	0.9
20	SIERRA RURAL	430	0.6	20	SIERRA XR4	528	0.7
21	R-12 BREAK	396	0.5	21	CARAT	526	0.7
22	PEU. 505 FAM	313	0.4	22	R-12 BREAK	356	0.5
23	V.W. 1500 RURAL	308	0.4	23	SIERRA RURAL	332	0.4
24	FALCON RURAL	305	0.4	24	PEU. 505 FAM.	299	0.4
25	S.E. FAMILIAR	24	0.0	25	REGATTA WEEKEND	193	0.3
26	RENAULT 416	12	0.0	26	FALCON RURAL	70	0.1
27	RENAULT 9	0	0.0	27	V.W. 1500 RURAL	6	0.0
28	DUNA	0	0.0	28	S.E. FAMILIAR	0	0.0
TOTAL GENERAL	76596	100.0		TOTAL GENERAL	74203	100.0	

cuatro productos de Sevel, tres de Renault y tres de Autolatina.

El mercado argentino, aún reducido, sigue existiendo como tal. La guerra continuará, entre las terminales, peleándose batalla por batalla. Las armas, por supuesto, son los nuevos vehículos que aparecen en el ruedo. Los anuncios que se hicieran a comienzos del año han ido cumpliéndose, sólo falta el Fiat Uno que saldrá en una única versión a finales de agosto, para completar cuatro versiones en marzo próximo. Se retrasó algo el lanzamiento del Renault 18 Diesel, que aparecerá en agosto. Sevel tendrá un 504 enriquecido para fines de año y el 505 Salón 89 vendrá con muchas y gordas novedades en marzo. Es probable que antes de fin de año lance también el Fiorino, un utilitario que sobre la base del Fiat Brío se ofrecerá como pick-up o furgón. Renault tendrá listo un completo restyling de la cupé Fuego 2,2 para finales de 1988, pero en estos días lanzará otra versión del Renault 9 TSE, en edición limitada. Autolatina todavía tiene mucho que decir en 1988: habrá un Carat con motor 2 litros (Audi 827); un Gacel con motor Diesel VW; el Escort saldrá en versión Ghia hacia fin de año, casi con seguridad ya con el motor VW 1,6 (el del Gacel) y habrá retoques en la línea Sierra. IES apura para fines de octubre su Latinoamericano, un moderno dos volúmenes con motorización Berta.

Las sombras se proyectan sobre el sector para lo que resta del año. El compromiso del gobierno de reducir la inflación a un dígito presupone un congelamiento de precios que pone la piel de gallina a los responsables de las terminales, sumergidas por largos años en precios retrasados. El presunto colchón que, según se dice, estaría incorporado a los actuales precios no sería tal, ya que a valor dólar, los autos argentinos están costando lo mismo que sus similares europeos y en algunos casos menos, tal como hace dos años. Hay ofertas de descuentos oficiales sobre los precios de lista, por lo que, naturalmente, los precios están llegando a su techo natural. Que es a lo que la demanda obliga. Y que, en definitiva, es como debe ser. □

Benz con 2.573 camiones y ómnibus, el 2,8 % del total, mientras el año anterior fueron 2.649 con similar porcentaje; Saab-Scania con 449 y el 0,5 % (600 unidades y el 0,6 %) y Fiat Vehículos Industriales con 364 en estos seis meses contra 367 del mismo período de 1987, con el mismo porcentaje del 0,4 %.

También en el sector de automóviles prosigue el cómodo liderazgo de Sevel, con el 40,8 % del total y 30.265

unidades vendidas, cifras muy similares a las del primer semestre de 1987, donde las ventas totalizaron 30.861 automóviles y la penetración llegó al 40,3 %. El segundo lugar sigue en manos de Renault con 24.151 unidades, el 32,6 % mientras Autolatina reúne el 25 % del total con 18.539 automóviles. IES vendió en los primeros seis meses del año 1.247 unidades correspondiéndole el 1,7 del total. Con respecto a 1987, las cifras fueron para Renault,

Raúl Pellegrino
Fuentes: ADEFA y AUTOCLUB

**PROTEJA LOS
GUARDABARROS
CON EL LEGITIMO**



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



Protección de Balcones

CALIDAD + RESISTENCIA + RESPONSABILIDAD
ENTREGA PUNTUAL
COLOCADO Y PINTADO
Compre Bien Sabiendo a Quién
ATENCION LAS 24 HS.

**LA BOUTIQUE
DEL HIERRO**
THAMES 937 (1414)
CAPITAL - TEL. 772-1245



**DEFENSAS
TAMEKO**

Dtos. Socios A.C.A.
CROMADO
GARANTIDO EXIJA
LA MARCA GRABADA.
GRABADO DE
CRISTALES

INDEPENDENCIA 1558/66
Tel. 37-0583 • 201-5003
Bs. Aires ENVIOS AL INTERIOR

25 AÑOS

**Centro
Automovilístico**

LOS
ESPECIALISTAS
EN
RENAULT.

CONOCERNOS ES UNA VENTAJA!
TARJETAS DE CREDITO (3 PAGOS)
SALTA 1167 - BS. AS. - 23-8913/9041

LA CANADIENSE

CASILLAS Y CABAÑAS
SOLICITE CATALOGO
Representante: C. Correa N°1
(1422) - Tel. 854-9967

**JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS**

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA
LA ELECCION INTELIGENTE

Aprendizaje y Entrenamientos a bordo de Monoplazas
de Competición de 1ER nivel.

Personalmente Autódromo de Buenos Aires: Miércoles y Viernes
de 10 a 13 Hs.
o por carta:
PERU 1065, 1° Piso
Cap. Fed. (c.p. 1068)

talleres

ELASTICOS Y AMORTIGUACION
FRENOS - EMBRAGUES
ATENCIÓN ESPECIALIZADA DE
VEHICULOS IMPORTADOS
TARJETAS DE CREDITO
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
AV. JUAN B. JUSTO 9185/71 - Tel. 641-3165/8103

**Parrilla con
faros de iodo incorporados**

PARA
PEUGEOT 504 - PEUGEOT 505
TAUNUS L. - GHIA - COUPE/81
RENAULT 12

SU COSTO ES MAS
ECONOMICO
QUE LA ORIGINAL

Con faros regulables
Luz Blanca y Luz Amarilla
Adquiéralo en las
mejores casas del ramo

INFORMES: 761-5279 **Incafa**
Equipo deportivo para automotores

**REPUESTOS Y
ACCESORIOS PEUGEOT**

IMPORTACION - EXPORTACION

Fabricación BUJIAS EYQUEM | también para línea
TATEOSSIAN Hnos. S.A. | RENAULT y MOTOS
CABELLO 3363/65 PALERMO - Tel. 801-3952/3957/8634/8959

¿Busca CONFORT?

!!! DOVICO !!! TIENE TODO PARA SU AUTO

- FUNDAS: BOUCLE • TOALLA • ESCOCES • SIMIL PIEL ETC. • CORDERITO NATURAL
- TAPAUTOS: P.V.C. CON GARANTIA
- TAPIZADOS: LISTOS PARA COLOCAR

DESCUENTOS A SOCIOS A.C.A. • SOLICITE FOLLETOS
• ENVIOS AL INTERIOR
PARAGUAY 76 (1603) VILLA MARTELLI • Tel. 761-2247

FABRICA DE ETIQUETAS

Etigraf S.A.

AUTOADHESIVAS
ENGOMADAS COLGANTES

Máq. y etiquetas para marcación de precios y art.

PLANOGRAF CINTAS BORDADAS APLIQUES FLOCK

AV. CORRIENTES 5077 (1414) Cap. • Tel. 855-6188/6626

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 Talleres
ENVIOS AL INTERIOR

**REPUESTOS
LA COMERCIAL S.A.**
WARNES 1157 - CAP. - 855-8454 / 854-7875
Importadores - Distribuidor

**PORTA-STEREO
EXTRAIBLE!!!**

CON UNA SENCILLA INSTALACION
BRINDA MAXIMA SEGURIDAD
(MEJOR QUE EL IMPORTADO)

BLACVOZ

PARLANTES • ALARMAS • AUTO RADIO
DORREGO 48 - Capital - Tel. 854-4044
VIEYTES 1437 - Capital - Tel. 21-2932.

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

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

WARNES

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

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR

S.A. PROTTO Hnos. LLANTAS LEGITIMAS.
TODAS LAS MARCAS • BRONCO, PICK-UPS Y
FORMULA • LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS

PATAS ESPECIALES 10x15 • 12,5x15 • 10x16

PRECIOS SENSACIONALES!!! • VENTAS POR MAYOR Y MENOR

TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
Tel. 854-7322/0902

UTILICE EL PLAN CANJE
• ENVIOS AL INTERIOR

• NO CERRAMOS AL MEDIODIA

AGENTE OFICIAL

**REPUESTOS
FELCO** S.A. **FRIC-ROT Gabriel**

SUSPENSION, DIRECCION, AMORTIGUACION
LINEA COMPLETA TREN DELANTERO
ENVIOS AL INTERIOR - NO CERRAMOS AL MEDIODIA
WARNES 1399 ESQ. DORREGO (1414) - CAP. 855-1124/1125/9218/8736 - 854-0035

Realización: EDDIE Publicitaria SRL - Córdoba 443 1° P. - A.V. - Tel. 311-2184

10.000 KILOMETROS EN 3 DIAS DE MARCHA
TEST FINAL DEL FIAT-UNO

UNA PRUEBA INEDITA

Diez mil kilómetros es lo que un conductor promedio recorre en alrededor de un año o algo más. Cubrirlos en tres días netos de marcha uniendo Buenos Aires con Río Gallegos en un solo tramo sin descanso, ir de allí a La Quiaca y retornar al punto de largada vía Mendoza, es sin duda



Los tres Fiat-Uno en Río Gallegos.
Atrás, el ramal ferroviario a Río Turbio.



alguna, una de las pruebas más exigentes a la que se puede someter un automóvil, porque para lograrlo es necesario viajar constantemente a pleno régimen con los riesgos que ello significa.

Precisamente esa fue la prueba (inédita en ruta abierta) que encaró la revista "Parabrisas" junto a Sevel Argentina, para realizar el test final previo al lanzamiento del **Fiat-Uno SCV de 1.500 cm³**.

¿Por qué el Fiat-Uno?

Para concretar semejante proyecto era necesario un vehículo confiable, veloz, de buenas prestaciones en general y gran autonomía. De esa forma se podría circular en las desoladas rectas del sur y norte argentino a velocidades altas sin comprometer elementos mecánicos y gracias a su bajo consumo y los 55 litros de su tanque, prever menor cantidad de detenciones para reabastecimiento de combustible.

Sevel Argentina, analizando los pormenores del operativo, aceptó el desafío de concretar en sólo tres días el recorrido promedio de un conductor al cabo de un año, pero bajo circunstancias extremas en lo referente a solicitudes mecánicas, climáticas y topográficas.

Buenos Aires-Río Gallegos, sin escalas

La primera etapa sería la más complicada por su extensión. Fueron 2.578 kilómetros que se iniciaron desde el **Automóvil Club Argentino** en Libertador y Tagle a las 23.15 horas del 30 de mayo. A las 9.25 el grupo de los tres Fiat-Uno pasaba por la lejana





A la izquierda, trepando hacia La Quiaca y en el ACA de esa localidad fronteriza. Abajo, la llanta dañada de una de las unidades junto a la entrega de la bandeja a los tripulantes por parte del señor Blanco Villegas, vicepresidente de Sevel. El señor César Carman, inspecciona uno de los autos acompañado por Auge Bacqué y Bordeu. Abajo, la caravana por Gür Aike, bien al sur.



Puerto Madryn y exactamente a las 19.32 llegaron a Río Gallegos tras 20 horas 17 minutos de tiempo total y sólo 17 horas 33 minutos de tiempo neto.

Allí, cuentan los protagonistas, tomaron conciencia que la meta se podría alcanzar. Apenas habían sido necesarios 11,29 litros por cada centenar de kilómetros recorridos. La alta performance del motor de 82 CV (170 km/h de velocidad máxima), no era obstáculo para lograr bajos niveles de consumo otorgando una autonomía cercana a los 500 kilómetros, aspecto donde el excelente coeficiente aerodinámico ($C_x = 0,33$) contribuyó de manera innegable.

El segundo tramo, luego de un día de merecido descanso en la capital de Santa Cruz, los Fiat-Uno pusieron proa a Santa Rosa (La Pampa) superando algunos sectores con muy bajas temperaturas (-6°) en La Pampa de Salamanca con nieve sobre el asfalto. 12 horas 50 minutos fueron suficientes para completar ese parcial.

Al día siguiente, horas más tarde, los Uno SCV se pondrían otra vez en marcha para cumplir el recorrido entre Santa Rosa y Salta en poco más de 10 horas netas.



El extremo norte: La Quiaca

A los seis integrantes de las tripulaciones, los esperaba el trayecto de ida y vuelta desde Salta a La Quiaca. 800 kilómetros de los cuales más de la mitad, corresponden a caminos de ripio, con vados traicioneros, piedras sueltas de gran tamaño y piso muy desparejo.

Pese a todo, el promedio orilló los 100 kilómetros por hora, lo que habla

del ritmo impuesto y la respuesta del Fiat-Uno en esas circunstancias.

Cumplidos los dos tercios del kilometraje total, en el concesionario de Salta, se reemplazó el aceite y los filtros, operación que no se repetiría a lo largo del viaje ya que no se manifestaron consumos de lubricante durante los 10.000 kilómetros en ninguna de las tres unidades.

El quinto tramo entre Salta y Mendoza comprendía el cruce de las cuevas de La Viña y El Totoral, para luego enfilarse por las interminables rectas de La Rioja a Patquía y de allí a Chepes esquivando San Juan por Las Casuarinas y llegar a la capital mendocina a las 18.55 del 5 de junio, con un neto de 8 horas 40 minutos.

Faltaban aún más de 2.000 kilómetros para llegar a Buenos Aires, ya que en la búsqueda de verdaderos 10.000 kilómetros, la caravana se dirigió al sur —hacia San Rafael— y de allí a General Alvear, Villa Mercedes, Río Cuarto, Villa María, San Francisco, Santa Fé, Rosario, Venado Tuerto siguiendo por la RN-8 hasta Buenos Aires.

A las 21.13 horas del 7 de junio, los tres Fiat-Uno, con todas las luces encendidas. Sus tripulantes respondiendo los saludos, ingresaban por Libertador y Tagle al Automóvil Club Argentino, lugar de donde habían partido una semana antes.

Un record que no tiene antecedentes y que no sólo habla de las bondades del Fiat-Uno, sino de la Fiatecnología; la filosofía que inspira el desarrollo de Fiat-Auto y que Sevel interpreta en la Argentina.

El operativo y su éxito estaban sintetizados en un simple cartel al pie del improvisado podio que esperaba a los seis conductores: **MISION CUMPLIDA.**

El Fiat-Uno demostró alta confiabilidad, gran respuesta a todo tipo de terreno, notable velocidad final y bajo consumo.

Indudablemente, un nuevo tipo de auto. □

EL OPERATIVO EN CIFRAS

RECORRIDO TOTAL	10.190 kms.
TIEMPO NETO DE MARCHA	71 h. 42 m
PROMEDIO GENERAL NETO	142,119 km/h
CONSUMO PROMEDIO	11,61 litros/100 kms.

Nota: El tiempo total sin descuentos fue de 82 h. 13m a un promedio de 123,840 km/h. Las largadas y llegadas en cada una de las etapas fueron certificadas por Escribano Público y constan en la nota publicada en la revista "Parabrisas" de julio

Peugeot-405 y Lancia Delta

CONQUISTADORES DE AFRICA



El Peugeot-405 T16 de Ari Vatanen circulando por los inexistentes caminos del desierto. Aunque el triunfo correspondió al 205-T16, la nueva versión de la casa francesa se llevó las palmas. En la opuesta, el Lancia Delta-Integrale de Bionion, doblando a fondo en la sabana de la región de Kenya.

Aunque el ganador del raid Paris-Dakar fue un 205-T16 nadie duda de que el papel protagonista, estuvo a cargo del Peugeot-405.

Por su parte, Lancia con su modelo Delta-Integrale, dominó por amplio margen en Rally de Kenya, obteniendo –poco después– el décimo Campeón Mundial para el Grupo-Fiat.

Dos triunfos en terreno africano, donde las exigencias del recorrido han solicitado al extremo distintas partes y elementos que luego equiparán los automóviles de serie en la búsqueda de mayores prestaciones y seguridad para el usuario.

Si hay un continente donde las carreras de autos alcanzan su punto más álgido de dureza, ese es Africa. En efecto, esa parte del mundo ha sido por largo tiempo el escenario preferido de la industria automotriz mundial para ensayar sus productos bajo las condiciones más críticas. Tanto es así, que si un automóvil surge airoso de los tests en tierra africana se puede encarar tranquilamente con él cualquier tipo de terreno sin dudas sobre su capacidad.

Pese a esa exigencia típica de esa zona geográfica hay dos competencias clásicas, que comprueban todos los años la validez de estos conceptos.

Efectivamente, el raid **Paris-Dakar**, disputado durante tres semanas a partir de la cero hora de cada 1° de enero y el **Rally Safari**, que discurre en la región kenyana, normalmente en abril, están considerados como el "nec plus ultra" de la exigencia automovilística, pese a las muy notorias



diferencias entre ambos eventos.

Por ello, tan sólo los autos más adecuados pueden competir con suceso. En la actualidad, hablar de un vehículo "adecuado" implica numerosos ítems entre los cuales el principal es la alta tecnología necesaria para construir la base inicial, el monocasco, que debe poseer un diseño impecable considerando desde el primer momento cada esfuerzo a que será sometido junto a las suspensiones.

En esto, se destacan dos autos: el **Peugeot 405-T16** que fue principal protagonista en el último París-Dakar y el **Lancia Delta Integrale** que obtuvo el Rally Safari.

Peugeot 405 T16: Rey del Sahara

Luego del enorme suceso logrado por el modelo 205-T16 en el Campeonato Mundial de Rally y en el París-Dakar '87, la fábrica francesa decidió

que sería el Peugeot-405 el modelo indicado para ser fogueado en los desiertos africanos.

En efecto, del Departamento Competición de Peugeot-Francia se volcó francamente hacia este tipo de competencias y a fines del '87 presentó a la prensa el Peugeot-405 Turbo 16 "Grand Raid". Mostraba algunas diferencias con el proyecto inicial ya que poseía una distancia entre ejes 30 centímetros mayor y un largo total de 20 centímetros plus.

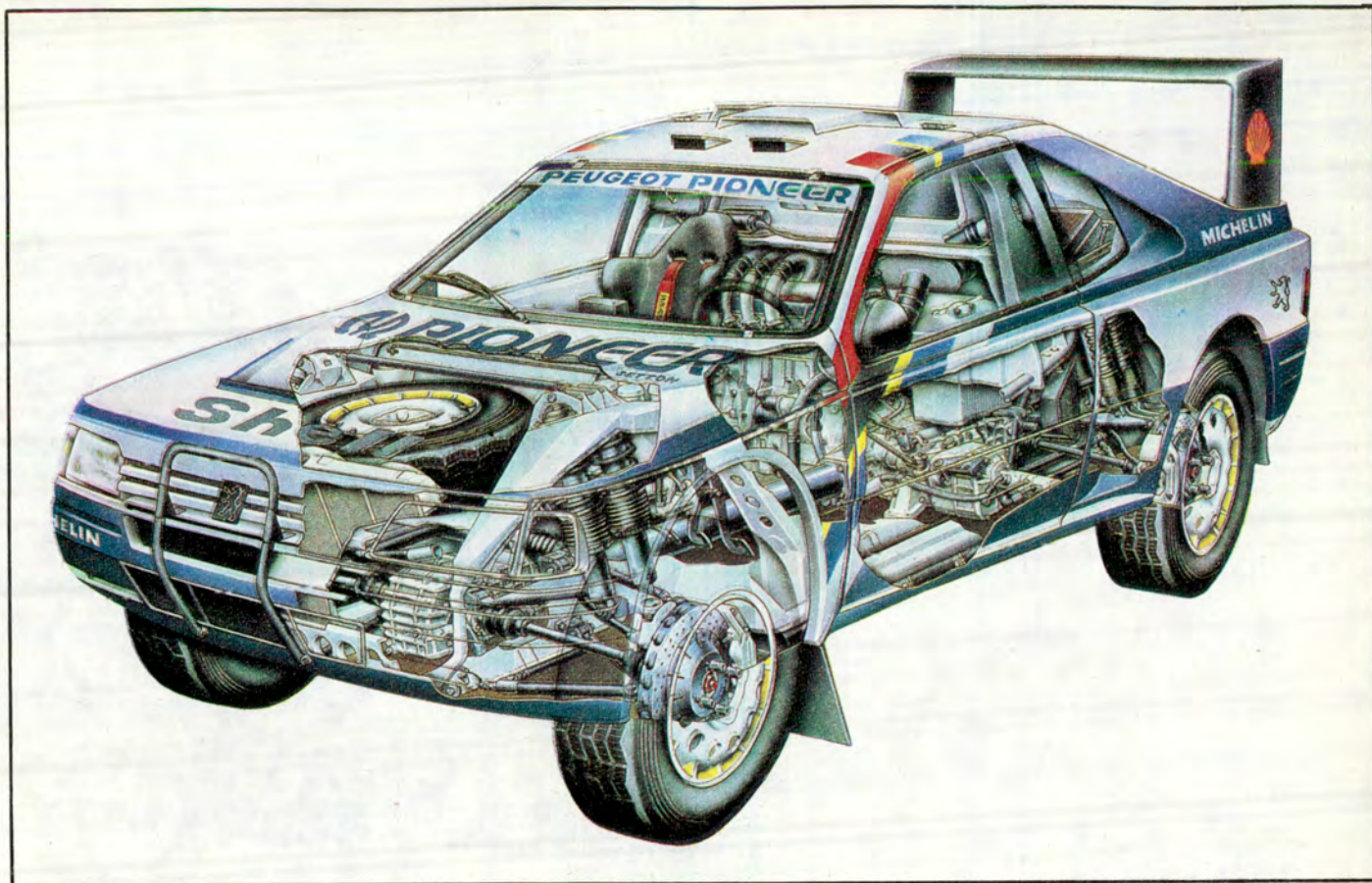
El chasis se conformó en su parte central con paneles de fibra de carbono y kevlar montados sobre tubos de acero. En las partes trasera y delantera en cambio, los paneles eran de láminas de acero también colocados sobre tubos. La carrocería se fabricó en materiales compuestos, el último grito de la tecnología mundial, dadas sus cualidades de alta resistencia y escaso peso.

En cuanto al motor fue utilizado el XU9T, desarrollado a partir del XU8T

ganador sobre el 205-T16 del Campeonato Mundial. La cilindrada fue aumentada de 1775 cm³ a 1905 cm³ gracias al aumento de la carrera del pistón, manteniendo intacto el diámetro del cilindro.

El nuevo propulsor—como su predecesor—poseía cuatro cilindros en línea, dos árboles de levas a la cabeza, turbocompresor, cuatro válvulas por cilindro (de allí su nombre: T16) y alimentación por un sofisticado sistema de inyección electrónica secuencial cilindro por cilindro. Con esta configuración, el motor alcanzaba los 400 CV (DIN), con un torque máximo de 50 kilogrametros.

Considerando que en el París-Dakar, así como en otras pruebas similares, la mayor parte del trayecto se efectúa sobre zonas desérticas y arenosas, la tracción integral fue fundamental en el diseño. Esta solución, cada vez más difundida en autos de uso familiar es desarrollada aceleradamente gracias a las competencias,



LANCIA DELTA HF INTEGRALE FICHA TECNICA

• MOTOR

Ubicación	Transversal, trasero central, inclinado 20° atrás
Número y disposición cilindros	4 en línea
Cilindrada	1905 cm ³
Diámetro y carrera	83 mm x 88 mm
Turbocompresor	1 Garret. Presión: 2,2 bar.
Potencia y régimen máximos	400 CV a 4000 RPM
Torque y régimen	50 KGM a 4000 RPM
Distribución	Dos árboles de levas a la cabeza. 4 válvulas por cilindro
Material del block motor	Aleación liviana
Cigüeñal	Acero forjado, cinco bancadas
Alimentación	Inyección electrónica Solex-Marelli
Lubricación	Carter seco

• TRANSMISION

Embrague	Dos discos, operado por diafragma. Superficie de metal y cerámica
Caja de velocidades	Tipo T.J. de seis velocidades
Diferenciales Ad/At.	Hipoidales 8/39
Diferencial central	Epicycloidal con sistema de deslizamiento limitado

• SUSPENSIONES

Delantera	Parrillas dobles con resortes y amortiguadores sobre la superior
Trasera	Parrillas dobles con resortes y amortiguadores
Frenos	Controlados hidráulicamente y asistidos. Discos ventilados en las cuatro ruedas, con calipers de cuatro pistones

• DIMENSIONES

Largo	4.250 mm
Ancho	1.750 mm
Entre ejes	2.880 mm
Peso	1.300 kg
Capacidad tanque	450 litros

• RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas	16 pulgadas
Neumáticos	18/73 x 16 pulgadas

PEUGEOT-405 TURBO 16 FICHA TECNICA

• MOTOR

Ubicación	Transversal delantero
Número y disposición cilindros	4 en línea
Cilindrada	1995 cm ³
Diámetro y carrera	84 mm x 90 mm
Turbocompresor	Garret T3 + intercambiador de calor/aire
Potencia y régimen máximos	260 CV a 6500 RPM
Torque y régimen	39 KGM a 4000 RPM
Distribución	Dos árboles de levas a la cabeza. 2 válvulas por cilindro

Alimentación

Lubricación	Inyección electrónica Weber Magneti Marelli
Encendido	Radiador de aceite + carter húmedo
	Electrónico integrado digital con cuatro bobinas

• TRANSMISION

Embrague	Monodisco con superficie de metal y cerámica
Caja de velocidades	De seis marchas + retroceso
Diferenciales Ad/At.	Autoblocante/Torsen
Diferencial central	Repartidor central de cupla tipo viscoso

• SUSPENSIONES

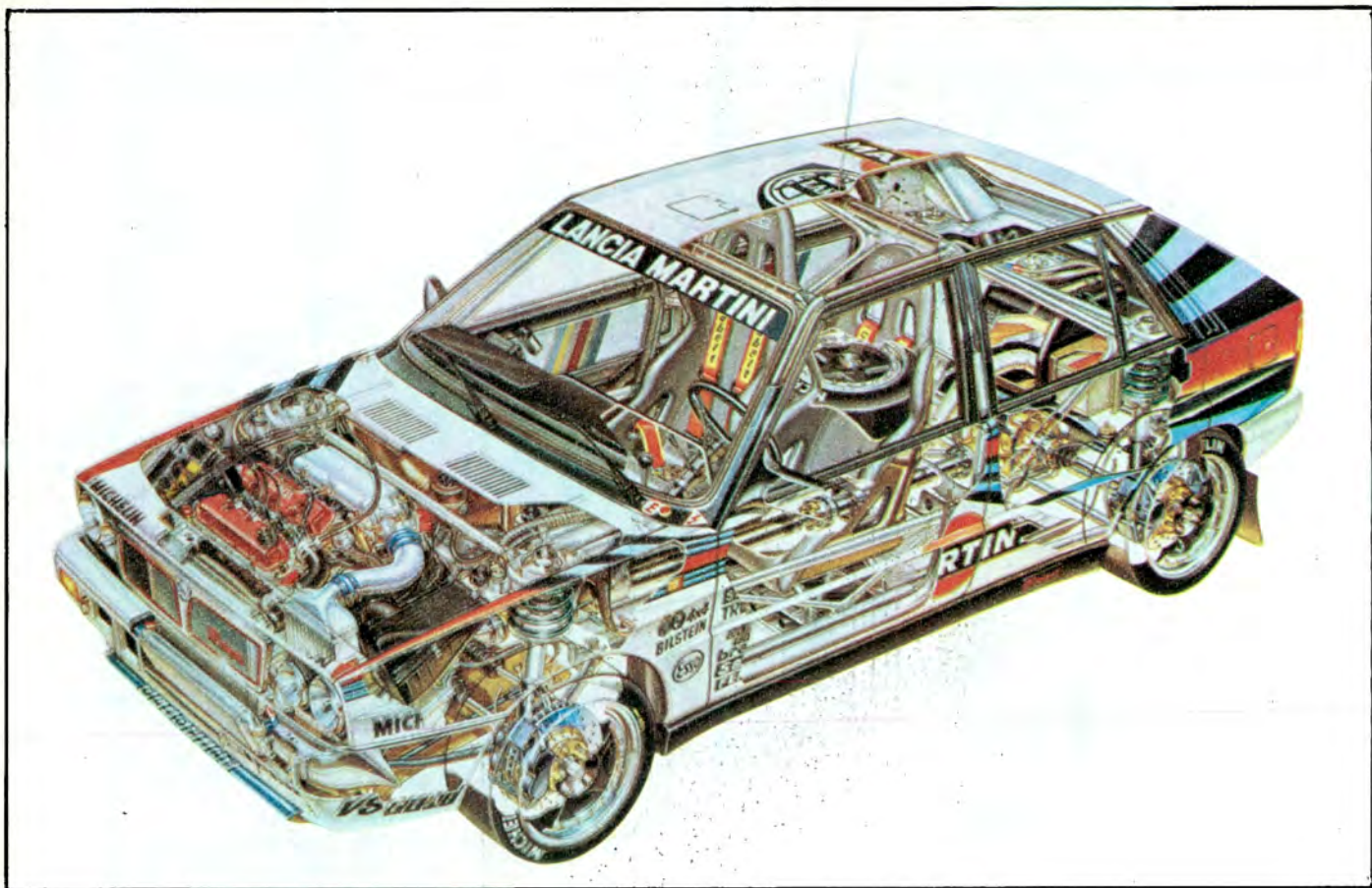
Delantera	Ruedas independientes tipo McPherson, con brazos oscilantes, barra estabilizadores, resorte y amortiguador
Trasera	Ruedas independientes, tipo McPherson con barra transversal, bieletas de reacción, barra estabilizadora, resorte y amortiguador
Frenos	Delanteros: discos autoventilados con calipers de cuatro pistones. Traseros: Discos autoventilados con calipers de dos pistones

• DIMENSIONES

Largo	3.900 mm
Ancho	1.700 mm
Entre ejes	2.480 mm
Peso	1.120 kg
Capacidad tanque	130 litros

• RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas	15 pulgadas
Neumáticos	185 62-15



donde se ensayan los diferentes sistemas.

Luego de ser probados intensamente en Francia (Chateau Lastours) y en Nigeria, los Peugeot 405-T16 estuvieron listos para su primera carrera. Así, dos ejemplares conducidos por **Ari Vatanen-Bruno Berglund** y **Henri Pescarolo-Patrick Fourticq** partieron de Versailles junto con dos 205-T16 piloteados por **Juha Kankkunen** y **Alain Ambrosino**.

El dominio del nuevo auto fue absolutamente excluyente, sobre todo a partir del momento en que la prueba tocó suelo africano. En el décimo de los veintidós días de carrera, el finlandés Vatanen había logrado ya una hora de ventaja sobre su compañero Kankkunen, diferencia que inteligentemente mantendría el equipo dirigido por el múltiple Jean Todt. El segundo 405-T16, en manos del francés Pesca- rolo, había volcado el 6 de enero, a poco de partir desde Bordj Omar Driss. Seguiría en la competencia, pero muy retrasado y presto a apoyar a su gemelo.

Sin embargo, algo insólito sucedió cuando el París-Dakar estaba por finalizar. El Peugeot-405 T16 de Vatanen

fue robado —o secuestrado, puesto que se pidió un rescate— del parque cerrado en Bamako, cuando sólo faltaban cuatro días para finalizar la carrera. Luego de una acelerada búsqueda, el vehículo reapareció, retomando la competencia aunque con más de una hora de retraso. Pese a todas las gestiones realizadas, el auto fue excluido de la prueba por razones reglamentarias, aunque llegó al final en las playas de Senegal.

Si bien el raid fue ganado por el "viejo" modelo Peugeot 205-T16 "Grand Raid", para todos estuvo claro que la victoria habría correspondido al exitoso 405-T16.

Lancia en el Safari

Luego del suceso logrado por el Lancia Delta 4WD en los rallies del torneo mundial '87, el **Grupo Fiat** decidió renovarlo para encarar la temporada de 1988. Entre los desafíos que debían encarar, el principal se planteaba con el Rally Safari.

En esta ocasión el racional empleo de la correctamente denominada Fia- tecnología, desequilibró a favor las chances del nuevo **Lancia Delta Integrale**. Luego de un programa de en-



Transparencias del Peugeot-405 y el Lancia Integrale. Arriba, trabajo del equipo Opel Alemania sobre un Kadett GSi.

sayos extremadamente duro, los técnicos obtuvieron gran confiabilidad en los puntos claves (amortiguación, temperatura de motor y transmisión).

Estas pruebas previas a la carrera africana fueron realizadas en diciembre, simulando condiciones de carrera.

Si bien estaba prevista la participación de tres autos idénticos, finalmente fue reducida a tan sólo dos, conducidos por la nueva estrella italiana **Massimo "Miki" Biasion** y por el ex-



perimentado piloto local **Vic Preston Jr.**, conocedor de los muchos secretos de esta particular competencia. Serían más de 4200 kilómetros, rivalizando con los veloces Toyota y Nissan, dominadores por años de los rallies en aquel continente.

El Lancia Delta había probado ya su valía imponiéndose en terrenos de todo tipo: el asfalto de Montecarlo, la nieve de Suecia, los ásperos caminos de Grecia, las sierras de Argentina... Su actualización, el modelo Integrale, debía refrendar aquellos éxitos. Presentado oficialmente a mediados de octubre, para el Safari fue equipado con algunas especificaciones ade-

Reabastecimiento y chequeo del equipo Peugeot en pleno desierto. Abajo, un camión Pegaso atravesando una típica aldea. Al lado, el 205-T16 del ganador y un extraño triciclo de los que suelen participar en la Paris-Dakar. Sonriente, pese a su descalificación, el finlandés Ari Vatanen, encargado de administrar la potencia del "405"

cuadas a la exigencia. De esa manera, su autonomía fue ampliada gracias a un tanque de combustible de 130 litros.

La potencia de 230 CV fue llevada a 260 CV, mientras que se aumentó el flujo de aire a través de los radiadores de agua y aceite. En la suspensión fue modificado su recorrido a la vez que se instalaba por primera vez una caja de velocidades con seis marchas de avance, reforzada con respecto a las usadas hasta entonces. El despeje del auto respecto del suelo fue elevado de 20 a 30 mm en referencia a otras carreras del Campeonato Mundial.

Otras modificaciones consistieron en el agregado de una armazón externa de tubos de acero, en previsión a posibles colisiones con animales salvajes, y en la adopción de dos faros buscahuellas externos y operados desde el interior del auto.

Pese a que el equipo Lancia estaba confiado en sus posibilidades, sus autos se retrasaron al principio por algunos inconvenientes con las cajas de velocidades. Biasion, por su parte, también sufría problemas en el turbocompresor que lo retrasaron 35 minutos, mientras que Preston abandonaba por la rotura de un diferencial que no pudo ser reemplazado en términos por sus auxilios.

Pero allí no terminarían las sorpresas. El mismo piloto italiano tuvo un incidente típico: atropelló una cebra, pero pudo continuar. La serie de incidentes no impidió, sin embargo, que el Lancia Delta Integrale dominase totalmente la carrera, ni que Biasion una vez llegado a la punta definitivamente al promediar la prueba, tuviese que abandonarla, pese a la resistencia presentada fundamentalmente por el Toyota de Eriksson y el Nissan de Kirklund.

De todas formas la superioridad del Lancia fue evidente, según decía el ganador: **"El terreno era tan duro que si hubiese aprovechado todas las posibilidades del Integrale, dejándome llevar por mi entusiasmo, hubiera logrado una mayor ventaja"**.

Cerrado para el Lancia Integrale este capítulo, pocas competencias después, en el Rally Olympus estadounidense, se consagró una vez más Campeón Mundial de Marcas, dando otra prueba de la validez de la tecnología de punta utilizada en su construcción. □



PRESTIGIOSO LECTOR

**Señor Presidente del ACA
Don César C. Carman
Director Editorial de AUTOCLUB
Av. Del Libertador 1850, 5° piso
Capital Federal**

Estimado Señor Carman:

He leído con sumo interés en la revista Autoclub correspondiente al mes de marzo último, el excelente artículo sobre las 1.000 Millas italianas, escrito por el señor Germán Sopena.

En él se mencionan "Argentinos en la Mille Miglia". Por cierto ahí se refiere a compatriotas que participaron en los últimos años en la moderna versión de las Mil Millas, que es una magnífica carrera de regularidad, con coches de la época en que se disputaba la tradicional carrera de velocidad que dejó de correrse en 1957 por las razones señaladas en el artículo mencionado.

Al respecto, me permito recordarle que en la versión de 1950, participé en la carrera con un Alfa Romeo coupé Touring de 2.500 cm³, habiendo ganado la categoría Gran Turismo Internacional, y llegado 10° en la Clasificación General. Ese año la Clasificación General fue ganada por el italiano Giovanni Marzotto, con Ferrari y Juan Manuel Fangio llegó tercero con Alfa Romeo.

Antes, ese mismo año, yo

había ganado en la misma Categoría Gran Turismo Internacional el Giro de la Sicilia (Targa Florio), llegando octavo en la Clasificación General. Creo que soy el único argentino que ha conquistado la famosa Targa Florio, placa de bronce, que se otorga al ganador de cada una de las categorías de esa carrera que empezó a disputarse en el año 1904. También gané ese año la Copa Marzotto, al mejor clasificado entre la clasificación general de Targa Florio y Mil Millas.

En 1951 volví a correr en las Mil Millas, en equipo con nuestro compatriota René Soulás, en la categoría Sport 2.000 cm³, con una Maserati. Al pasar el control de Pescara, estábamos ubicados primeros en la categoría y terceros en la general. Una mancha de aceite y una derrapada frustró nuestras esperanzas de llegar a la meta, ya que en el choque torcimos un palier y tuvimos que abandonar.

Si bien han pasado muchos años, quizás a sus lectores les interesen estos recuerdos de otro argentino que participó en las Mille Miglia, una carrera inolvidable.

Reciba mis cordiales saludos.

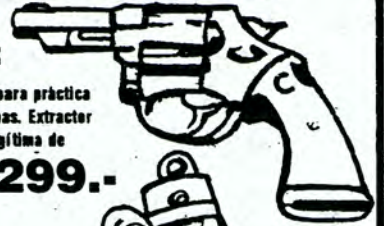
**Adolf J. C. Schwelm,
M. Ramón Castilla 2871
Capital Federal**

OFERTAS PARA TODO EL PAIS

179883 REVOLVER

CAL 22 LARGO. Fácil porte. Ideal para práctica de tiro a silueta especial para damas. Extractor automático. Con documentación legítima de titularidad.

A 299.-



179883 GAS PARALIZANTE

Efecto inmediato sobre el agresor, paralizándolo por período de 15' aprox. Alcance hasta 3mt. Con su documentación.

A 199.-



179078 ESCOPETA

CAL 16. Para práctica de tiro, culata de nogal, completamente pavonada, recámara de poder, cañón cromofinizado. Con documentación legítima de titularidad.

A 1990.-



317002

EQUIPO DE PESCA

Caña fibra de vidrio. 2 tramos con reel frontal de 2 pos. Nylon, rotores perlitaz, anzuelos, accesorios y caja.

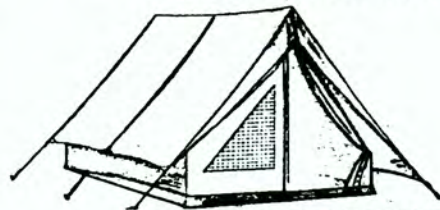
A 299.-



18004 RIFLE DE AIRE COMPRIMIDO

CAL 5.5 para principiantes en practica de tiro cañón estriado. Culata de madera.

A 499.-



523011

CARPA

Mod. GAMA 4/5 Pers. Confeccionada en tela avión con tratamiento micro procesado, doble techo de caída programada. Zócalos supermedida, amplias ventanas con cortina, tapa y mesquitero. 2 años de garantía estricta.

A 999.-

180001

PISTOLA BERSA

CAL 22 LARGO. Con sistema de carga automática, cachas anatómicas antideslizante, cañón microestriado, carga de 10 disparos. Con documentación legítima de titularidad.

A 1990.-



3 Pagos sin interés en todo el País

ENVIOS AL INTERIOR

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Pezcalandia S.A.

Paraná 780 (C.P.1017) CAP.



Estaciones de Servicio

UNA GRAN RED PARA ATENDER AL AUTOMOVIL



Nueva unidad servicial
ACA - Villa Devoto

Uno de los más importantes servicios y beneficios que el socio utiliza con mayor frecuencia en todo el territorio del país, es el de las estaciones de servicio. Para tener una idea de la magnitud de esta red, recurrimos al Licenciado Juan María Díaz, Gerente de Servicios al Automóvil del ACA

—¿Cómo se compone la red servi-

cial del ACA orientada a brindar servicios al automóvil?

—En primer término es interesante resaltar la exactitud del término "red" para denominarlo, ya que sólo basta con mirar un mapa de la República Argentina y observar en él la ubicación de las estaciones de servicio de la institución, para apreciar su distribución y comprender claramente el

respaldo que ponemos al servicio de los asociados.

Estas dependencias que componen la red son 225 entre estaciones de servicio, estaciones camineras, puestos de abastecimiento, grandes centros serviciales, talleres y playas de estacionamiento. De ellas, 205 son propias y las restantes 20, arrendadas por la entidad a terceros.

Elo es un caso único en el mundo, por la cantidad de unidades serviciales propias operadas por una institución de esta naturaleza. A las contabilizadas, hay que agregar 125 estaciones que integran el Plan ACA, complementando la presencia del Club en lugares donde la organización no cuenta con su propia estación.

-¿Qué servicios se brindan en estas instalaciones?

-Según las características de cada unidad se podrá encontrar una gama de servicios acorde a las necesidades que la demanda exige en su zona de influencia. Por ejemplo, lavado, engrase, gomería, mecánica ligera, provisión de lubricantes, grasas, neumáticos y los ya conocidos y prestigiosos filtros ACA-Rally y las baterías Libre de Mantenimiento ACA.

Estos productos responden al más alto requerimiento de performance, el mismo que las propias fábricas terminales de automóviles exigen para las unidades salidas de sus plantas, respondiendo a las necesidades determinadas a los vehículos de última generación.

-Usted se refirió antes al respaldo

de la organización. ¿Qué nos puede agregar al respecto?

-Hay que resaltar lo que significa el respaldo y la garantía, no sólo por el tiempo sino por la cantidad de localidades donde el asociado puede encontrar asistencia ante cualquier inconveniente que le plantee. Nos esforzamos en controlar los productos que se expenden, y en el caso de los combustibles, que los mismos lleguen al usuario en la cantidad justa y con el alto grado de calidad con que han sido producidos por Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Esta tarea, a juzgar por los niveles de venta alcanzados, ha sido comprendida y valorizada por los socios: prueba de ello son los 600 millones de litros de combustibles o las 38.000 baterías vendidas por año.

En este sentido tiene importancia la incorporación de nuevos surtidores electrónicos que se están instalando constantemente en nuestras diversas bocas de expendio, merced a la colaboración y empuje que sobre el tema ha impuesto YPF, lo cual nos permite contar con equipos de avanzada tecnología para prestar los servicios sin

interrupciones y con alto nivel de exactitud.

Pero hay más. Es de imaginar la demanda de equipamiento y maquinaria que se requiere para operar 225 dependencias, como asimismo -y esto es bien visible- las continuas ampliaciones y remodelaciones tendientes a lograr un mayor nivel de comodidad en la atención de los socios, concepto éste que hace en última instancia a la calidad de los servicios.

-¿Qué sucede con los precios de estos productos y servicios?

-Como todo esto está orientado a la prestación exclusiva a los socios, los precios y tarifas procuran ser más bajos que los de plaza, para un mismo nivel de calidad. Además, el socio cuenta con variadas formas de cancelar la facturación de lo consumido: además del pago en efectivo, puede utilizar cheques de una numerosa cantidad de entidades bancarias y con algunas tarjetas de crédito. Asimismo, se sigue expandiendo el servicio de financiación con el Plan 3 Pagos, modalidad en la que ya se opera en diversas localidades del interior del país, únicamente. □

SUPERFUND
LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL
DIONISIO POGGIO E HUOS S.R.L.



FUNDAS CUBREASIENTOS ATERMICAS EN TELAS DE PURO ALGODON
ALSINA 2761/65 (1090) CAPITAL • Tel. 93-6871 / 97-3211
SUCURSAL: DIAGONAL 73 N° 2180 • LA PLATA



DULBECCO

RECAMBIO DE DISTRIBUIDORES DE ENCENDIDO ORIGINALES PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES, NACIONALES E IMPORTADOS.
Zonas disponibles para representantes - Envíos al interior
MEXICO 3259 (1603) - TEL. 760-3511 - VILLA MARTELLI (BS. AS.)

PARRILLAS PARA ASADO

RESERO

HERRAJES PARA EMPOTRAR A CARBON Y GAS
RODANTES PORTATILES
ENVIOS AL INTERIOR

ACHEGA 3556 - 572-3384 (1431)
Capital Federal

SU PUERTA PLEGADIZA

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

BMW CENTRO BM SRL

"TALLER" Especialista de toda la línea BMW, en Chapa, Pintura y Mecánica. Trabajos y Repuestos Garantidos. Solicitar turno Tel.: 59-3600 ESPINOSA 1154/58 - Capital.

El sol ya no es más su enemigo



Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

NUEVO FILM PARA POLARIZAR

QUE NO SE RAYA

• DECORACION DE VEHICULOS
AUTODECOR

AV. J. B. JUSTO 3324 - CAPITAL - 58-9551/8556-1852



TARJETAS DE CREDITO

AMORTIGUADORES DIRECCION HIDRAULICA

SERVICE OFICIAL

FRIC-ROT Gabriel

CONTROL SIN CARGO

□ TREN DELANTERO
□ REPUESTOS Y TALLER

erostal

Av. MAIPU 1471 (1638) VTE. LOPEZ • Tel. 797-6559

COLOCAMOS EN EL ACTO PALANCA AL PISO

Di Rosa

TORINO - FORD - CHEVROLET - DODGE AUTOS Y PICK-UP (3 y 4 velocidades)
Av. Constituyentes 5824 • Tel. 672-9117



Seguridad y Garantía!...

RESORTES de SUSPENSION

AG

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736
642-3987.



EDDIE PUBLICITARIA SRL - Córdoba 443, 1° P. "A", Tel. 311-2184

COLUMNA PERSONAL

Escribe Horacio de Dios



EL SEGUNDO AUTO ES UNA NECESIDAD

Nadie pone en duda que ya no basta con tener una radio en la casa. Hay una por ambiente principal. En el baño, como diría un aviso clásico de Hugo Guerrero Martinheitz, uno tiene clavada la sintonía porque no hay cosa más fastidiosa que sintonizar una emisora luchando contra el sueño y la barba. Otros, van más allá y la escuchan en la ducha con un aparato a prueba de humedad. Y la escala va desde la más antigua de la portátil en AM a las más modernas de varias bandas que exigen un título de ingenieros para manejarlas.

Luego ocurrió lo mismo con el teléfono. En lugar de ir corriendo de un lado a otro buscando una ficha, lo más cómodo era tener un aparato en los lugares de mayor uso: en el living, el dormitorio, la cocina y ¿por qué no?, el baño. Por supuesto que coexistiendo con los equipos sin cables si se obtenía una suficientemente bueno (y generalmente caro) para que fuera confiable y no se ligara por interferencias radiales.

Pasa otro tanto con los televisores. El más grande, de tamaño familiar, se puede instalar en el punto de reunión que es el comedor de diario. Pero luego hay un segundo para los chicos y un tercero para el dormitorio de los padres. También otro de la doméstica si tiene cama adentro. Incluso se está iniciando la competencia por el uso del video grabador en la congestión de los fines de semana cuando cada uno quiere ver la película que alquiló y que no siempre es apta o interesante para chicos y grandes juntos.

¿Qué tienen estas cosas en común? Son medios de comunicación y lo que está en juego es la libertad que da la comodidad.

Lo mismo ocurre con el segundo auto de la familia. Que es el que maneja la mujer. Dentro del "pecado de tristeza" que nos

llena de culpa, del rezongo como alergia existencial, no nos damos cuenta. Como algo superfluo o mera concesión al frente interno femenino.

La libertad no es divisible. A uno se le ocurre prescindir del auto para ir a la oficina aunque luego no se use en todo el día. Y su mujer piensa igual.

Cambian las tareas pero no el tema. No sólo para las compras en el supermercado que cada día es más una tarea en común. Ni siquiera para llevar los chicos al colegio. La razón básica es que el auto es la natural prolongación de nuestra personalidad y sin movilidad propia esa independencia (para trabajar como para vivir) es un mero ejercicio retórico.

La mujer, que por biología o porque sí, está más cerca de las cosas que importan ya decidió que necesita su auto. Por algo más de una marca y modelo reconocen que "es el auto que elige la mujer" y detrás de esta actitud, multiplicada por la proporción de mujeres en el tráfico, confirma que la realidad sigue siendo la única verdad. □

Horacio de Dios

autoclub

Director Editorial
César C. Carman

Director Responsable
Alfredo Martínez

Colaboraron en este número: Horacio de Dios, Alicia Delgado, Fabián Falco, Federico B. Kirbus, Carlos Neira, Raúl Pellegrino, J. Soria, C. Vázquez, Fernando Vidal Bussi y Viuffi.

Administrador
Carlos García Vázquez
Diagramación
PRESSART & Asociados
Promoción Publicitaria
FORECAST

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 644, 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° 135 - JULIO/SEPTIEMBRE 1988.

Tirada de esta edición: 620.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la República Argentina \$ 11.

PARA ESTAR MUY SEGURO.



UN SEGURO* EN EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Para que usted esté muy seguro y correctamente cubiertos sus bienes y su tranquilidad, un Seguro en el Automóvil Club Argentino*—exclusivo para socios—, le brinda, en cada cobertura,

responsabilidad, experiencia y especiales condiciones de financiación otorgadas para sus socios.

SEGURO DE EMBARCACIONES DE PLACER

Robo o Hurto total y parcial, incendio y daños en navegación.
Robo o incendio en guardería.
Daños en tránsito terrestre sobre trailer (incluido éste).
Huelga-Vandalismo.
Responsabilidad Civil.



SEGURO DE INCENDIO

Para viviendas particulares (contenente y contenido).
Daños materiales causados por el fuego, rayo o explosión, humo, huracán, vendaval, ciclón o tornado, terremoto o temblor, granizo o por cualquier medio empleado para combatir el siniestro.
Responsabilidad Civil a cosas de terceros.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Para asociados y sus cónyuges. Sin examen médico. Muerte natural. Doble indemnización por muerte en accidente. Beneficio por incapacidad total y permanente. Indemnizaciones por pérdidas anatómicas y/o funcionales causadas por accidentes.

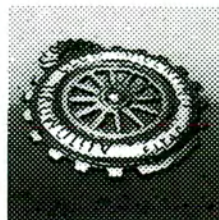


SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES

Para asociados y familiares directos, mayores de 5 años y menores de 66 años. Por muerte; invalidez permanente, total o parcial; incapacidad temporaria (renta diaria). Asistencia médico-farmacéutica. Con alcance en todos los países del mundo, excepto aquellos donde no existan relaciones diplomáticas.

SEGURO DE AUTOMOTORES

Cobertura parcial o total con o sin franquicia. Responsabilidad Civil. Pago inmediato de siniestros por daños parciales. Préstamo de un automóvil que le facilitamos (sin cargo) en caso de siniestro por daños propios o Robo/Hurto total cubierto por el seguro.



Señor Asociado:

Usted puede abonar hasta 12 cuotas sociales adelantadas, a valores congelados, a su cobrador habitual. Por débito automático a través de los Bancos y Tarjetas de Crédito, que lo han puesto en práctica, o en cualquier dependencia del Automóvil Club Argentino en todo el País, recibiendo en todos los casos, los cupones correspondientes.



Automóvil Club Argentino

* Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.



LA CONCEPCIÓN TOTAL
DEL AUTO

PRAGMA / FCB

MÁS EXCITANTE QUE VERLO.
MANEJARLO.



Regatta Nueva Serie: Weekend, 2000, SC (Super Confort), S (Super).
Diseño. Equipamiento. Robustez. Potencia. El gran auto de Fiat. Todo sensación.

Regatta
EXCITANTE SUPERIORIDAD

