

# Noticias Renault

**90**  
**Invierno**  
**2009**



## Reunion Renault

### En este número

Nuevos Miembros.....	2	Reunion Renault.....	13
Mi Floride.....	3	Retorno a Frazier Park.....	19
Me enamoré de un Caravelle.....	4	El Rincón de Jesse: Reparación de AC & Transmisión.....	22
Clásicos de Altura (Mexico Report).....	5	Saludos desde Australia.....	Tapa
Ford Corcel.....	7		
La Singular Colección de Luke Hall.....	9		
Memorias de un Medallion.....	12		

## Club de Dueños de Renault de Norte América

www.RenaultClub.us

www.RenaultOwnersClub.org

Email: info@renaultclub.us

Establecido en mayo de 1991, La Jolla, California, USA

<i>Miembro Fundador :</i>	<i>Jacques Lynn</i>
Presidente	Marvin McFalls
Vice Presidente/Enlace del Club	Jesse Patton
Secretariío MembreCIAS/Tesorero	Sharon Desplaines
Secretariío Nuevos Socios	Ray Dietz
Editor de Mercadeo	Kurt Triffet
Editor de Noticias Renault	Marvin McFalls
Moderador de Foro/Editor de impresión	Michael Heather
Traductor/Editor	Editor de Traducción
Publicista	Triffet Design Group
Editor de Miembros Socio/Lista de Autos	Stephen Lombardo
Webmaster	Kurt Triffet
Productor de Noticias Email	Kurt Triffet
Bibliotecario	Michael Muller

Renault News es el boletín de noticias del Club de Dueños de Renault de Norte América. Este boletín es publicado trimestralmente. Somos un club sin fines de lucro, todo voluntariado. Nuestro propósito es ayudarnos unos a otros a mantener nuestros Renaults en buen estado y en los caminos. Este boletín no es una publicación oficial de Renault USA o Régie des Usines Renault. Permiso para publicar material se permite a cualquier otra organización sin fines de lucro por una vez y siempre y cuando se de crédito al autor. Ítemes originalmente publicados se convierten en propiedad del club.

### Nuevos Miembros

U\$15 por membresía online de un año

U\$25 por membresía postal de un año (valido 6/1/09)  
(EEUU solamente)

U\$30 Membresía Postal Internacional (EEUU, Méjico y Canadá solamente) Suscribase en línea en [www.renaultclub.us/join](http://www.renaultclub.us/join)

Ó envíe su pago junto con detalles de su auto a:

Ray Dietz, 1250 Lanier Rd., Martinsville, VA 24112-5212  
USA Tel: 276 638-8563

### Renovaciones, Información de Registros y cambio de dirección

Renueve en línea o envíe su pago a:

Jacques Lynn, 13839 Hwy 8 Bus., El Cajon, CA 92021 USA  
Tel: 619 561-6687

Email: [jacques@renaultparts.us](mailto:jacques@renaultparts.us)

### Clasificados

Coloque sus anuncios en línea en: [www.renaultclub.us/marketplace](http://www.renaultclub.us/marketplace)

Ó franquee un anuncio breve a:

Kurt Triffet, 3333 San Luis St., Ventura, CA 93003 USA  
[webmaster@renaultclub.us](mailto:webmaster@renaultclub.us)

### Anuncios Mayores disponibles

### Artículos, cartas y correspondencia

Marvin McFalls, 4800 Ball Camp Pike, Knoxville, TN 37921 USA  
Tel: 865 357-0995

[editor@renaultclub.us](mailto:editor@renaultclub.us)

## Publicación y Producción del Boletín de Noticias

Triffet Design Group

[www.triffetdesign.com](http://www.triffetdesign.com)

[info@triffetdesign.com](mailto:info@triffetdesign.com)

Tel: 805 658-8646

### Solicitudes de Números Pasados

**Ordene números pasados en CD en línea** en la Pág de internet del Club

### Números 1 a 57 a solo 7\$

Copias individuales impresas US\$2 c/u

Michael Muller, 4907 Meridian Ave. North,

Seattle, WA 98103 USA

[m\\_muller22@hotmail.com](mailto:m_muller22@hotmail.com)

### Contactos inter clubes, Correspondencia del Club

Jesse Patton, 730 Railroad Pl, Apt A8 West Babylon, NY  
11704 USA Tel: 631 669-2598

### Consejeros Técnicos

**4CV, Dauphine, R10, Caravelle** Jacques Lynn, 13839

Hwy 8 Bus., El Cajon, CA 92021 USA Tel: 619 561-6687

Email: [jacques@renaultparts.us](mailto:jacques@renaultparts.us)

**R8, Fuego, Medallion** Don McLaughlin, 390 Linton Hill

Rd., Duncannon, PA 17020 USA Tel: 717 834-4449

**R18** Ray Dietz, 1250 Lanier Rd., Martinsville, VA 24112-

5212 USA Tel: 276 638-8563

**Alliance, Encore, GTA** Sam Stuckey, 8544 Norris Lane,

Knoxville, TN 37938 USA Tel: 865 922-2236

**Premier (Eagle)** Chris Davidson, 3615 E. 28th St. High-

land 92346 USA Tel: 909 862-4780

**American Alpine A-310 Club** Representante

Brad Stevens, 4652 Maiden Lane, Canandaigua, NY 14424

USA Tel: 585 394-3265

**Club Alpine Mexico** Representante

Francisco Miranda Villahermosa #9, Mexico City DF 10400

E-mail: [dinalpingt4@clubalpinemexico.com](mailto:dinalpingt4@clubalpinemexico.com)

### Alpine Renault Registered Owner's Association

Editor: Yves Boode, 2816 Broadway, Rockford, IL 61108

USA Tel: 815 455-1944

**R5 Turbo Club** Representante

Bill Dickinson, 14548 Dickens St., Sherman Oaks, CA 91403

USA Tel: 818 981-6595

**www.RenaultClub.us**

Invierno 2009 área para los miembros:

**Nombre de usuario: corcel**

**contraseña: reunion**



### **Noviembre 2008, Nuestras Miembros Postales**

Guthrie, Sidney, 1632 Allston Way, Berkeley, CA 94703  
Orwall, Gregg, 2233 5th Ave N. E., Rochester, MN 55906

### **Noviembre 2008, Nuestras Miembros Online**

Alanoori, Shakib, 5704 Jamieson Ave., Encino, CA.91316  
Bennico95@yahoo.com  
Chanut, Henri Pierre, corvanlakewood@yahoo.com  
Falconer Technologies, tonygodfrey@centurytel.net  
Morgan, Jon, ohsudiener@gmail.com  
Webb, David, 302 West Minnezona Ave., Phoenix, AZ 85013  
Twibbmaster2000@gmail.com

### **Noviembre 2008, Reafirmacions**

Bacus, Jade	Hunter, Bruce
Cardaciotto, Nick	Jedstadt, Robert
Christensen, Mark	Luepker, Martin
Cobb, Albert	Montano, Ricardo
Cotton, Matt	Perryman, Richard
Culver, Neal	Schleich, Richard
Curtis, Stanley	Stolarun, Alan
Hensley, Don	Weaver, Joseph

### **Diciembre 2008, Nuestras Miembros Postales**

Ellis, William, William\_Ellis@lotsoc.com

### **Diciembre 2008, Nuestras Miembros Online**

Rose, Randy, rrose@chilitech.net  
Shoen, Paul, P.O. Box 524, Glenbrook, NV 89413  
bdottellis@charter.net  
Uflacker, Renan, 548 Overseer's Retreat, Mt. Pleasant, SC 29464, uflacker@musc.edu  
Wardman, Dan, dwlotus@yahoo.com  
Wear, Thomas, tomwear@gmail.com

### **Diciembre 2008, Reafirmacions**

Arata, Louis	Mooyman, Jerry
Claypool, Larry	Phillips, Richard
Degnan, James	Pilote, Ray
Duran, Pedro	Rose, Ira
Godby, Henry	Schmelzer, John
Hand, Robert	Showers, John
Kinnin, Mark	St. Pierre, Richard
Knox, David	Stinson, James
Mathis, Lloyd	Tooley, Ray
Mauer, Martha	

### **Enero 2009, Nuestras Miembros Postales**

Woods, Leslie, 6920 Prince Georges Ave., Takoma Park, MD 20912, fourcv@aol.com

### **Enero 2009, Nuestras Miembros Online**

Chappell, Miles, 600miles@peoplepc.com  
Clapper, Charles, cjclaper@yahoo.com

Forero, Jaime, 4712 Linden St., Bellaire, TX 77401  
jforero@sbcglobal.net

Garcia, Cpriana, 4534 W. Brown St., Glendale, AZ.  
texmex32@yahoo.co

Mulholland, Mark, msmulholland@talkwireless.ca

Reynolds, Charles, P.O. Box 3341, Seward, Alaska 99664  
paraplegic.racehorse@gmail.com

Rose, Randy, rrose@chilitech.net

Sandmel, Chris, sandme@juno.com

### **Enero 2009, Reafirmacions**

Alvarez, Manuel	Johnson, Keith
Bartz, Wolfgang	Lundin, Jorgen
Broll, Barbara	McCarthy, Steve
Davis, Stephen	Nikstenas, Joseph
Deak Jr., Mike	Peacemaker, John
Dugal, Pauline	Reichel, W.F.
Geddes, Carrie	Rogers, Clark
Gruchala, Keith	Solutions, Integrated
Heemskerck, Thea	Stowell, Christopher
Hellberg, Rolph	Tieman, Dana

## **Las Cuotas de Membresía**

**D**esde que el Club se fundó por 10 miembros originales aportando 20U\$ para conseguir que el Club arranque allá por 1991 nuestras cuotas anuales han permanecido igual, 20U\$. Desafortunadamente, desde entonces el precio de una estampilla subió de 29 a 42centavos. Ahora se nos dice que desde Mayo 11, las estampillas costarán 44 centavos. Aunque hemos sabido ya por varios años que debido al constante incremento del tarifario postal tendríamos que incrementar el costo de las cuotas. Como está la economía hoy este es el peor momento para incrementar tarifas. Luego de muchas discusiones hemos decidido que a partir de Junio 1º 2009 incrementaremos las tarifas de membresía postal a 25\$ en Norte América y 30\$ para miembros postales internacionales. Sin embargo, dejaremos nuestra membresía online en 15\$ durante el futuro próximo. Realmente apreciamos a nuestros miembros y esperamos que este incremento de tarifas no causen complicaciones económicas. Por tanto si desean, cuando su membresía esta para renovarse pueden renovarla a la suscripción Online y pagar 15\$ por año o pueden realizar una renovación temprana desde ahora hasta Mayo con el coste actual de 20\$.

# Mi Floride

Por Peter Biland

**E**ste auto fue importado por mi padre de Francia en Septiembre de 1961, vía un agente local de Renault en Hamilton, Nueva Zelandia y ha estado en la familia desde entonces.

Fue usado extensamente por él durante muchos años, como su medio de transporte de y hacia su trabajo. En una ocasión regresó temprano del trabajo, quejándose de que había un ruido como "miau" proveniente del compartimiento del motor. Al revisarlo, encontró a nuestro gato que se había trepado dentro de una charola al lado del motor donde quedaba algo de calor residual. Al encender el motor en la mañana, ¡el gato estaba demasiado asustado para salirse!

Unos tres años después, compró un Caravelle y mi madre se hizo cargo del Floride.

Luego de sus muertes, mi hermano y yo tuvimos que decidir que hacer con los autos y siendo el Floride el auto mas lindo, la elección para mi no fue difícil.

Lo use por mucho años y un día un diente se rompió del engranaje del cambio de primera (¿alguien tiene uno de repuesto?) y la ventana del pasajero se rompió así que el auto paso a almacenarse.

Teniendo un empleo de tiempo completo, hizo la restauración difícil, pero lentamente se fue progresando y como hace unos diez años, la carrocería fue finalmente despintada y pintada de nuevo y comencé a coleccionar piezas de repuesto. Mientras yo era tutor en lo que ahora es MIT (Manukau Technical Institute, no Massachussets) había parqueado el auto y otro tutor rápidamente se me acercó diciendo que el tenía un auto igual, al que le iba a instalar un motor de VW, pero como estaba retornando a Canadá... "¿Quiere el Auto?" Bueno, sí. El vendió la carrocería y yo me traje montañas de piezas a casa. Una caja de cambios de 4 velocidades y muchas piezas de suspensión. Obtener piezas aquí es un problema, aun cuando el Dauphine (mismo tren) fue ensamblado en Nueva Zelandia en los años sesenta. Eran franceses y nunca fueron muy populares y muchas de las piezas restantes fueron desechadas.

En 2001, renuncié a mi trabajo y ahora tenía tiempo para completar cosas pero no comencé realmente hasta que regresé de una fantástica vacación en Wyoming y Hawai en Noviembre. Hay muy pocos de estos Caravelles/ Florides en NZ y trabajé mucho en aislamiento, hasta que.. Un día llevé la caja de cambios a un taller especializado para que la limpiaran. Un cliente pasó por el taller, vio la caja y la reconoció, llamó a su amigo que estaba buscando una (el estaba usando una montada de cabeza en un coche de carreras abierto marca Cooper) y todo despegó desde ahí. De repente recibí llamadas sobre el auto y mi círculo de contactos y ofertas de ayuda se incrementaron enormemente. Es sorprendente ver quien tiene estos autos almacenados.

Recientemente me he involucrado en desarmar un Caravelle con la parte trasera destruida y he obtenido muchas piezas. También obtuve algunas partes de un auto bastante dañado que vino de Sudáfrica, al cual le cayó un árbol encima. Me uní al RCCC (El Club Renault Clásicos de Inglaterra) y recibí enorme apoyo y aliento de ellos, así como también información técnica y partes. También recibí gran asistencia de Jacques Lynn con el cual comparto un nombre. Algunas partes también vinieron de Caravelle Motor Imports en Melbourne, Australia.

Desde entonces he identificado once de estos autos aquí en el país, ninguno de los cuales parece estar original (como el mío) y solo unos cuantos están actualmente circulando. Por el momento solo he hablado a seis de los dueños. Todos los 850 han sido mejorados con motores mas grandes a 1100cc o de mayor cilindrada.

Las especificaciones del auto son: Número de placa oval R1092 37 236, Motor 850cc tipo 670-05, Caja de cuatro velocidades tipo 318-13, Carburador Solex 32PIBT, frenos de tambor y sistema eléctrico de 6V. 🚗





# Me Enamore de un Caravelle

Por Rick Cochran

**T**odo comenzó cuando vi por primera vez un Caravelle, no sabía que era. Entre a la granja y el dueño me dijo que era un Renault Caravelle pero que no estaba a la venta. Estaba en busca de un Sunbeam para restaurar pero este autito era imponente. Me fui a casa y luego de una búsqueda con mi computadora tuve la fortuna de encontrar uno en una granja en Kentucky. El resto es historia! Tenía que tener uno de una u otra forma. El dueño lo había desarmado para restaurarlo en 1980. Treinta años después... seguía en piezas (todos hemos pasado por esto). Decidí comprar el auto así que fui rumbo a KY. Compre el auto de 1966 y sus documentos por 400U\$ con la esperanza de que todas las piezas estén aún ahí! Habiendo tenido varios autos deportivos antiguos (que siempre requieren reparaciones) el auto se armó bastante fácil con conocimientos básicos.

Primero, tuve que escuchar ese motoráso de 1100cc revivir. Por supuesto, la culata estaba doblada así que acabe revisando los cojinetes de bancada y cambiando anillas a los pistones. La culata fue reparada y el motor arrancó al instante. Luego, la pesadilla del cableado. Los tres arneses de cables estaban en una caja con etiquetas numeradas las cuales estaban en la base (supongo que el pegamento de las etiquetas no dura 30 años) pero se montaron bastante fácilmente una vez que me sobrepuse a mi temor por el cableado. Luego a la cremallera (fácil). Fue divertido trabajar en este autito, nada tan difícil como mi viejo MGB. La carrocería estaba en buen estado solo unas cuantas abolladuras y un poco de chapería en las puertas y piso. Después, al taller de chapería. Dos mil dólares más tarde se veía bien. El trabajo se aceleró una vez que se veía bonito. Mis esposa comenzó a llamarlo su auto (cuando se veía como basura era el mio!) El auto tiene tres presentaciones muy diferentes, capota dura, capota blanda y ninguna capota (me gusta la última opción)

Quisiera agradecer a Jaques Rear Engine Renault por toda la ayuda con repuestos, manual etc. Bueno, aquí está, con una inversión de 3500U\$ por un auto chico que obtiene 40mpg, 45cv y tuerce cabezas cuando pasa. No quedan muchos disponibles así que suerte cazando uno. 🍀





# Clásico de Altura

Por Francisco Miranda

**E**l pasado 9 de Noviembre asistimos al evento "Clásico de Altura" en la Ciudad de Metepec, Estado de México, muy cerca de Toluca. El mismo camino que usamos para ir a Huixquilucan solo que es mas adelante, a una altura mayor que la Cd. De México.

Nos encontramos con tres amigos de los tres clubes; Alpine, Gordini Sport y Auto Francés. Ya que estábamos llegando al lugar, se nos juntaron otros Renault. Finalmente llegamos cerca de las 10 de la mañana y nos estacionamos en un lugar bonito cerca de la fuente, la cual nos daba una fresca brisa, ya que el día estaba caluroso.

Desafortunadamente no estuvo tan divertido como en otros años, porque estaba sumamente lleno de gente y muchos de los visitantes no eran precisamente admiradores de los automóviles, ya que lograron rayar algunos carros (incluyendo mi GT4) y mucha gente empezó a verlos con el "método Braile" (con sus manos por todos lados). Ya podrán imaginarse que sucios quedaron los autos y que nerviosos estábamos todos! Yo olvidé cerrar la tapa del motor del Gordini y en un descuido, de repente volteo y veo a unos desconocidos abriéndola. ¡Sin respeto alguno!

En un pequeño recorrido que hicimos por el área del evento, pudimos ver muchos autos en mal estado. Por supuesto que había algunas piezas interesantes, pero eran la excepción. Mi familia y yo nos retiramos a eso de las 2:30 ya que teníamos una invitación para comer con otros amigos, pero los demás se fueron cerca de esa hora.

Es una pena que esto suceda, como no hubo seguridad en el evento, mucha gente se pone tonta. Definitivamente no pienso asistir al evento del próximo año y lo lamento mucho, ya que era un evento al que nos gustaba asistir, porque podíamos disfrutar, aparte de los autos, los magníficos museos de la locación: Museo de la Charrería, Artesanías y Arte Moderno. Por supuesto que también la venta de partes y refacciones era un buen atractivo.

En fin... lo bueno es que hay otros buenos eventos para los verdaderos amantes del automovilismo a los cuales atenderemos gustosamente y disfrutaremos del día. ¡No se pueden ganar todas!

Lo importante del día, es que pudimos tener una buena plática con los amigos y la familia y comimos unos buenos antojitos mexicanos con una buena taza de café. Los autos se comportaron perfectamente sin ninguna falla en todo el recorrido. Regresamos a casa ya alrededor de las 8 de la noche y como siempre, es muy divertido manejar nuestros Renault en las carreteras. 🍷









# Ford Corcel, La Brasileña “Coche de Caballo”

Por Renan Uflacker

**E**sta historia comienza en 1959 cuando Renault compró el 8.5% del capital de Willys Overland do Brasil. Esto llevó a la fabricación de 72000 Dauphines y el Alpine A108.

Entretanto, Ford buscaba también hacer ruido en Sudamérica. Al sentarse a discutir en 1967 Renault, Ford y Kaiser la compañía dueña de Willys, el interés de Ford de hacerse cargo de la planta en Brasil. Kaiser, estaba apretada de dinero al término de la guerra de Corea, ya que sus ventas habían caído, pero que aún así querían una gran suma de dinero por la planta en Brasil, pese a que, aparte de lo que Renault llevó de Flins y Bilancourt en 1959 que venía de lo instalado antes o durante del 2da guerra mundial. Aunque la planta no es de las mejores, ofrecían trabajadores muy bien entrenados así como también una excelente reputación con sus clientes. También tenían buenas relaciones con otros fabricantes a través de Sudamérica, en especial con Kaiser en Argentina.

Para Renault, el interés de Ford en la fábrica, eran malas noticias. Acababan de pasar los últimos 8 años estructurando una red en Brasil y gastaron millones de dólares desarrollando un nuevo auto para el mercado. Desde 1965 habían trabajado con Willys Overland en el proyecto M. Aún mas, el progreso que habían logrado en Brasil, aceleró al proyecto hermano 117 diseñado en Francia. Además de compartir la misma plataforma, compartían desde los componentes mayores hasta la pieza más pequeña. Está es la primera vez en la historia de Renault que adaptaban un vehículo al mercado local. Estaba claro que Ford no se iría y Kaiser no podía solventar operaciones simultáneas en Brasil y Argentina. Michael Maison le puso solución al problema de Renault. El sugirió que Ford pagara a Renault un buen precio por una parte de las acciones y también que comprara el proyecto M. Encima de todo esto, un pago por el costo que implicaba retirarse de la compañía. Renault a su vez decidió usar el dinero que recibió de Ford para acrecentar sus intereses en Argentina con planes de seguir vendiendo autos en Brasil importados desde la Argentina. Sin embargo, esto nunca llegó a funcionar y Renault básicamente fue echada de Brasil hasta su alianza con Nissan pero esa es otra historia.

De vuelta al Proyecto M, en 1968 cuando Ford envía a William Pearce a hacerse cargo de operaciones, ve que aunque los autos carecen del brillo de los grandes autos americanos V8, tiene la sustancia para ser uno de los mejores vehículos adaptados para las condiciones del mercado Sudamericano. La versión de Ford tiene dimensiones parecidas con un ancho entre ejes idéntico. Toma muchas de sus pautas de diseño de su contraparte francés aunque la parte frontal con la parrilla reminiscente del Ford Falcón mientras que la parte trasera parece mas como un R8 o un R10. Posee el motor Renault Cleon 1300cc con un carburador de doble boca produciendo 62cv una caja de 4 velocidades del R10. A pesar de poseer muchas de las mismas cualidades que su contraparte francesa, también ofrece ajustes de suspensión que son específicas para el mercado Brasileiro con mayor despeje del suelo para lidiar

con el terreno local.

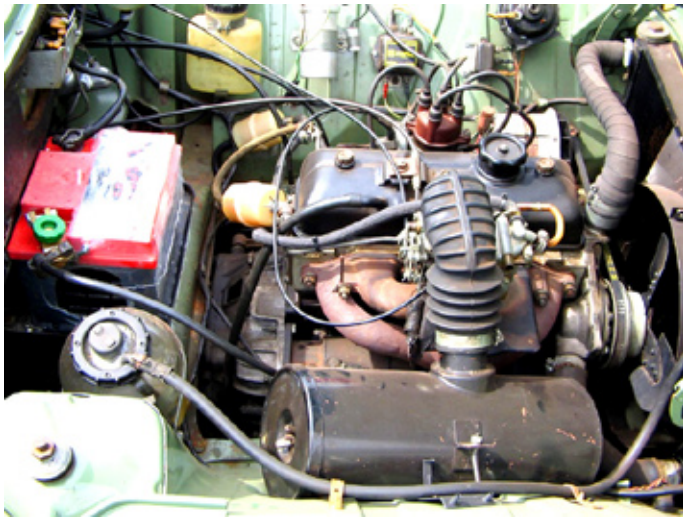
El Proyecto M se lanza oficialmente en el Salón del Automóvil en Sao Paulo en diciembre de 1968. Se lo nombra como el Ford Corcel y más de 5000 órdenes se levantaron durante el evento y casi 50.000 modelos fueron vendidos antes de que Renault introdujera el Renault 12 en Francia. En 1969



una versión coupe del Corcel fue introducida tomando el estilo de sus hermanastros Ford ingleses. Aunque el auto es un éxito, desafortunadamente hay problemas con la suspensión delantera que lleva al desgaste prematuro de las llantas delanteras. Resulta que esto fue causado por una incorrecta ubicación de la cremallera de dirección. Luego de ignorar el problema durante meses en 1970 65000 Corceles fueron retirados y reparados bajo garantía. Esta fue la primera vez que en Brasil un fabricante había llevado a cabo una reparación tan masiva. La publicidad producida beneficio mucho a Ford.

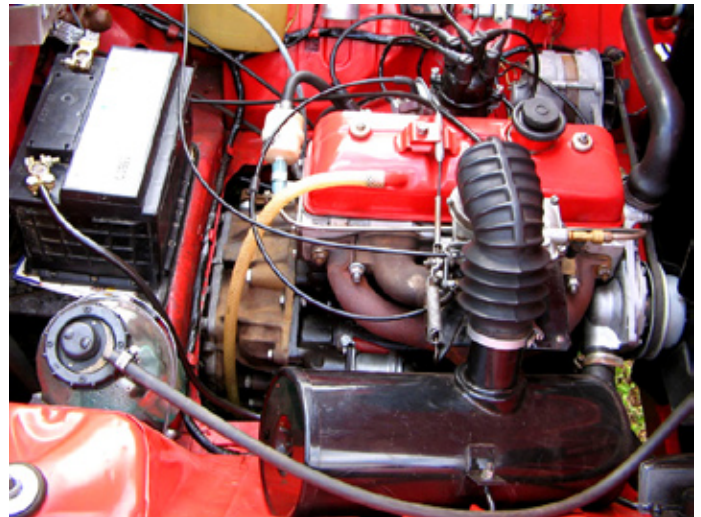
A medida que los clientes traían sus autos para ser reparados en línea, eran presentados a un nuevo modelo, el Berlina. Una vagoneta de dos puertas similar a los modelos de Alemania. Con 7400 modelos vendidos el primer año, el Berlina fue un gran éxito que fue seguido en 1971 por el Corcel GT. Comenzando por un coupe, este fue remozado con un nuevo techo de vinil y una entrada de aire en el capó. Sin embargo, el





cambio mayor fue debajo del capó. El motor de 1400cc XP que significaba eXtra desempeño, y daba al Corcel 85 cv. El GT fue un corredor competente y ganó varias victorias para la fábrica.

Al finalizar 1971 el Corcel se convirtió más en un Ford que en un Renault. Ningún mejor ejemplo que la vagoneta Berlina con sus paneles imitación de madera y llantas de banda blanca. Para el 73 una nueva parrilla dio a toda la gama un frente con faros separados de la parrilla similar a la del Ford Pinto. El último Corcel americanizado se construyó en 1975 cuando la más reciente versión GT fue introducida con una parrilla cromada, rines pintados en dorado, tapicería más gruesa y alfombra acolchada. La gama de Corcel permaneció sin cambios durante 1976 y en 1977 el Corcel II fue introducido. Este modelo no se basó en la plataforma Renault.



Con un total de 650.000 unidades durante la producción original, Ford se estableció como un importador líder en Brasil y a través de Latinoamérica, mientras que Renault fue dejado fuera del mercado primordialmente en Argentina y Chile. Aunque podían haberse quedado y luchado contra Ford, al final habrían perdido contra el poder económico de Ford y probablemente acabado con menos de lo que recibieron.



Su experiencia en Brasil y el proyecto M dieron a Renault una plataforma que fue increíblemente versátil. Autos fabricados sobre esta plataforma fueron producidos constantemente desde 1968 hasta 2004 en tres continentes diferentes. Muy pocos autos en la historia pueden darse el crédito de haber tenido una producción tan larga y muchos de estos autos no ofrecían todas las ventajas, ya sea que se llamara R12, Dacia o Ford Corcel. Renault desearía que todos sus modelos fuesen tan exitosos. Mucho del conocimiento aprendido en Brasil en los años sesenta se continua usando hoy en día en producciones de autos como el Logan, que se ensambla en la misma plataforma de sus modelos mas caros y que es armado en fabricas alrededor del mundo entero, produciendo automóviles baratos y confiables para conductores jóvenes y mercados emergentes. ●





# La Singular Colección de Luke Hall

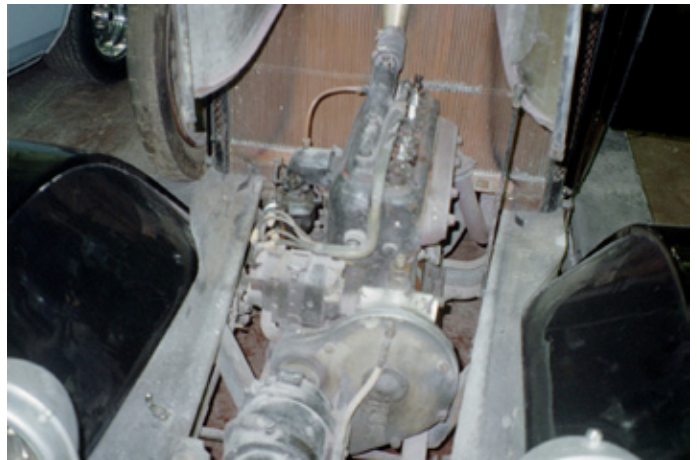
Por Marvin McFalls

**R**ecientemente recibí una llamada de Sam Stuckey sobre un coleccionista que había comprado un Renault de 1916. Sam me dijo que el auto estaba en Oliver Springs, Tennessee. Le dije que creía saber donde era, así que decidimos ir y darle una mirada. Nos encontramos y fuimos a ver a Luke May, un conocido coleccionista local y tiene lo que puede describirse como una distribuidora, dentro de una vieja tienda de abarrotes en Oliver Springs. Me había detenido frente a su sala de exhibición unas cuantas veces en los últimos años y no me sorprendió encontrar un auto tan singular en la colección de Luke. Mientras la mayoría de los autos de la colección de Luke son lo que llamamos Clásicos Americanos, tiene también varios modelos Europeos en su colección, incluyendo Rolls Royce, Jaguar y un Mercedes Benz.

Luke ha sido dueño de cientos, si no miles de autos en sus 78 años, pero este Renault 1916, es el modelo mas viejo que ha tenido. Los dueños anteriores fueron los Estudios MGM y al parecer fue usado por última vez en 1970 en la película Darling Lili actuada por Rock Hudson y Julie Andrews. Fue vendido hace unos años en una subasta de quiebra por Subastas Great Gatsby, en Atlanta Georgia. Desafortunadamente, están ahora fuera del negocio. El auto tiene una distancia entre ejes de 122" con llantas de 24". Posee un motor de 4 cilindros con una caja de tres cambios. Su sistema eléctrico ha sido convertido a 12 voltios. La caja de cambios es muy diferente a una moderna y los tres cambios hacia adelante están alineados en fila. Por tanto, es difícil ver en que cambio está, así que Luke levantó con un gato el auto, antes de encenderlo. Luke ajustó el ahogador localizado en el volante y lo encendió.

Luego de revisar el Renault nos mostró otros de los autos de su colección. Tenia muchos de los estándares incluyendo un Chevy 57, un Ford A y un bonito Dodge 54. Si estos son los más comunes, tiene también una Ford Ranchero del 57 con un trabajo de pintura con llamas. Si buscas algo más grande, que tal una vagoneta Edsel del 59. Nos dijo que había sido su dueño por lo menos cinco veces a través de los años. ¿Que tal algo mas pequeño? tiene un lindo VW escarabajo 1963 que incluye un juego de maletas antiguas con una parrilla opcional. Que tal algo de músculo, tal vez un Plymouth Fury o un Dodge Charger 440. Al igual que Sam, muchos de los autos que ha tenido por largo tiempo, les ha puesto nombre. Yo fui algo parcial a Rufuss, a su camioneta morada y negro Ford de 1950, pero quizás Claudine un Chevy 57 esta mas a tu ritmo.

Mientras estábamos ahí, Luke recibió a uno de sus clientes. Afuera tenia un Geo Metro convertible con bajo millaje a la venta. Llevó al potencial comprador a dar unas vueltas pero no concretó la venta. Continuamos hablando de otros autos que había tenido en años pasados. Nos contó una historia sobre un DeSoto del 54 que cambió por un





Rolls Royce. El hombre que compró el DeSoto rápidamente lo cambió y este pasó de mano en mano cuatro veces hasta que el último dueño volvió a contactar a Luke para preguntar si no quería su DeSoto de regreso. Luke dijo seguro! Resulta que el auto seguía en su sala de exhibición y solo el título de propiedad estaba siendo traspasado. El auto era tan bien conocido que cinco personas lo habían comprado sin siquiera verlo.

Luke me preguntó si yo podía averiguar la historia del Renault. He tratado de investigar sobre este auto, pero autos de la pre guerra no son mi especialidad. En especial autos anteriores a la primer guerra.

Lo que he podido determinar hasta ahora, es que alrededor de Julio de 1914, Renault dejó de fabricar los chasis y se enfocó en sus esfuerzos en la guerra. Sin embargo, muchos otros ensambladores de carrocerías compraron estos chasis y completaron el trabajo. Como he podido conocer hay por lo menos treinta diferentes variaciones de estos chasis y ninguno de ellos corresponde a este auto. Al momento solo tengo algunas fotos pero en el futuro prepararé una galería completa del auto. Contacté algunos asociados en Europa, ojala podamos averiguar mas sobre este auto. Es muy raro ver una limosina cerrada Renault aquí en los EEUU. La mayoría eran abiertas con mucho bronce, como la de 1914 presentada en nuestra edición #88. Si habían visto este auto antes, déjenoslo saber. 🍷









# Memorias de un Medallion

Por Marvin McFalls

**E**l otro día recibí una llamada de un viejo amigo Gilbert Jahier. Gilbert ha sido un dueño de un Medallion desde que tengo memoria. El es un Chef francés en la ciudad de Kansas. Le pregunte como esta mi Medallion? Me dijo que sigue funcionando bien. Probablemente, nunca debí venderle ese auto. El lo ha tenido por mas de cinco años y no creo haberle vendido mas de dos o tres piezas. Vi la trágica historia de un joven que compró un Medallion y estaba tratando de venderlo en Ebay. Desafortunadamente, fundió el motor antes de que terminase el remate. Esto me hizo pensar sobre mis días reparando y vendiendo Medallions.

Compre mi primer Medallion sedan en 1989 a mediados de los noventa. Similarmente al pobre tipo que mencioné antes, este también tenía un motor sobre calentado lo suficiente para haber soplado la empaquetadura. Arreglé el embrague y el otro problema reemplazando el interruptor del ventilador por uno de un Peugeot Diesel de los 80tas. El Medallion tenía un interruptor de ventilador de dos velocidades, conecte solo el de alta. Luego de esto estaba de vuelta en los caminos.

Posteriormente tuve que reemplazar la transmisión alias "Talón de Aquiles" del auto. Que dolor de cabeza fue eso. Luego de reemplazarla con una usada esta goteaba. Así que la volví a sacar y reemplace el retén delantero, la volví a instalar y aún así goteaba. En un último esfuerzo re arme la transmisión completa, la volví a instalar y aún así goteaba. Después de esto compre acciones en líquido de transmisión Dextron Merkon III. Por el resto de la vida del auto añadí líquido a la caja. Cuando retorné el auto al Renault Farm, un tipo me llamó sobre una transmisión. Le dije que tenía una que había sido reconstruida pero que goteaba. Me la compró y la transmisión seguro sigue manchando entradas de garajes.

Ese Medallion permaneció en la familia por muchos años. Lo manejé a la celebración del 100avo Aniversario en 1998 y Mamá lo condujo durante unos cuantos años en el nuevo milenio. Luego de eso lo vendí a un amigo que lo manejó durante un tiempo hasta agotar el motor. Lo compré de vuelta y aún está en Renault Farm hoy.

También fuí dueño de varias vagonetas Medallion. Viajé tan lejos como Ohio para conseguir una. A diferencia del sedan que tuve por años, nunca poseí una vagoneta por mas de unos meses. Actualmente solo hay una vagoneta en el Renault Farm y la única razón por la cual no la vendo es por que está demasiado oxidada.

Mi modelo favorito de Medallion tuvo que ser la vagoneta de cinco velocidades. Esos motores podían andar a 80 mph alrededor de 3000 RPM. Una vez conduje en un viaje de 2000 millas en el auto a un promedio de 35 mpg. Mi amigo Gilbert solía manejar su auto desde Kansas City a New York varias veces al año para recoger vino para su restaurante francés.

A veces deseo poder encontrar otro buen Medallion pero tengo tantos autos y tan poco tiempo estos días. Supongo que nunca puedes saber que te depara el futuro. De todas formas, definitivamente tengo muchas lindas memorias del Renault Medallion. ●



# Reunion Renault

Por Marvin McFalls

**H**acia 1998 cuando Renault celebraba su Centenario tuvimos nuestra primera reunión fuera de California del Sur. Tuvo lugar en Lenoir City, Tennessee. Tuvimos miembros que viajaron desde tan al norte como Canada y tan al sur como El Salvador y tan al oeste como Austin Tejas. Siendo el 2008 el décimo aniversario de este evento decidimos tener una otra reunión. Tratamos de contactar a todos quienes atendieron el primer evento como también invitar a amigos que hemos conocido desde entonces.

Desafortunadamente, los precios de la gasolina se dispararon a más de 5\$ por galón en Tennessee en Septiembre y afectaron la asistencia global. Hasta el 16 de Octubre ya habían varias cancelaciones. Sin embargo, como siempre digo, no se requiere de mucha gente para pasarla bien.

Alrededor de las 7pm, mis amigos Claude y Marc Campus arribaron desde Atlanta. El día previo habían volado desde Paris. No tardó mucho para que Brent Bartley y Dan Barton arribaran de Ohio. Como era una linda tarde decidimos comer en un Café afueras. Nos fuimos al centro y tuvimos una magnifica cena. Luego de comer retornamos a mi casa donde la conversación se torno en todo Renault y Claude nos mostro varias páginas de internet en Francia. Al acercarse medianoche decidimos retirarnos y prepararnos para una fin de semana excitante.

Cuando despertamos, desafortunadamente, la lluvia se había hecho paso al Este de Tennessee. Así que nos fuimos a Shoney's en Lenoir City y nos juntamos con Phil Ross y Gary Goldstein. Phil había atendido la primera reunión y trajo su R8 Gordini. Desafortunadamente, el auto no fue conducido mucho en los últimos diez años así que trató de tenerlo listo para el show. Pudo atender la mayoría de problemas y logró hacerlo funcionar pero los carburadores no se ajustaban lo suficiente como para andar. Gary también vino pero no en un Renault. Se alquiló un Ford Edge y condujo desde Atlanta.

Luego de desayunar nos sentamos y hablamos ya que mucha gente conocía a Gary por primera vez. Como la lluvia no parecía ceder cambiamos nuestra ruta y nos dirigimos a Cherochala Skyway. El Skyway aún estaba bajo construcción hace una década así que no la habíamos visitado entonces. Sin embargo, con tanta lluvia no habría sido sabio desafiar a "El Dragón" así que nos vinimos por el Skyway. Llevamos mi Renault GTA convertible, mi Mazda MX-5 y el Ferrari Mondial de Dan. Cada diez millas o más parábamos y cambiábamos de autos.

Para cuando llegamos a Carolina del Norte la lluvia había casi pasado. Cargamos combustible y nos dirigimos a la represa Fontana. Luego de detenernos en el centro de visitantes, cruzamos a la represa para una mirada panorámica. Luego de un bonito picnic y unas cuantas fotos nos dirigimos a El Dragón. Al detenernos en la Guarida del Dragón nos





encontramos con Sam Stuckey. Sam y su amigo Mike habían recientemente venido desde Knoxville en su vagoneta Renault 18i. Después de comprar souvenirs decidimos tomar las 318 curvas a lo largo de once millas.

Lastimosamente, había mucho tráfico pero Marc y Claude pudieron pasar algunos de los autos mas lentos mientras mucho de nosotros nos quedamos trancados. Phil y yo soltábamos y dejábamos que el tráfico nos pase en tramos anchos del camino. Podíamos acelerar a través de una media milla de cuanto en cuanto. Sam, Brent y Dan se dirigieron a Knoxville y Claude y Marc fueron de paseo. Para cuando nos encontraron Sam, Brent y Dan el Sol finalmente apareció como si esperando turno.

Alrededor de las 4pm alguna gente estaba con hambre así que nos dirigimos a Lenoir City. Con Marc y Claude aún desaparecidos, Dan, Brent y yo nos unimos a todos para unos cocktails antes de ir a casa de mis padres. Mi mama y papa habían planeado una cena de espaguetis y también necesitábamos lubricar el cable del acelerador del Ferrari de Dan. Arribamos alrededor de las 6.30 y justo antes de las 7pm Claude y Marc finalmente aparecieron. Habían pasado como una hora en Kingston tratando de encontrar direcciones a la calle Dogwood Valley. Finalmente, una buena señora en uno de los hoteles locales encontró a una persona que sabía donde era.

Wow que comida magnífica! Mi mama se había esmerado con salsa cacera y albóndigas. Seguidas por unos brownies para postre. Claude y Marc trajeron unos vinos y patas de pato desde Francia como regalo para mis padres. Para bajar toda la comida nos fuimos al garaje para trabajar en el cable de acelerador de Dan. Claude logró lubricarlo algo pero al llegar a casa le recomendamos que lo saque y le aplique grafito. Como se estaba poniendo tarde y Claude y Marc todavía sentían la resaca del vuelo y decidimos dirigimos a casa y descansar.

Nos despertamos temprano la próxima mañana. Marc y Claude se dirigieron directo a Nashville para hacer turismo. Mientras que Brent, Dan y yo nos fuimos a Lenoir City. Nos juntamos con Marty Mckee y su sobrino Aaron. Marty había asistido a la primera reunión allá en 1998 y su sobrino Aaron también estuvo ahí aunque probablemente no recordaba nada por que solo tenía 6 años entonces. Ahora el tiene diez y seis y su primer auto Renault. El está trabajando en mi viejo LeCar verde. Recientemente instaló un nuevo embrague y ha estado despejando el terrenos vacante al lado de la tienda de Marty. Ellos están pensando en vestir el auto con una bandera francesa similar a las que se ven en los mini coopers.

Gary y Phil también se nos unieron. Estábamos listos para ir pero Sam aún no había arribado. En forma típica de un dueño de auto Francés estaba tarde. Finalmente arribó y nos dirigimos a Nashville. Como no habíamos comido nada nos detuvimos por un desayuno al estilo sureño. Como era mi cumpleaños los muchachos decidieron avergonzarme haciendo cantar a la camarera cumpleaños feliz. Pronto estábamos de vuelta en camino y rumbo al museo Lane.





Como nosotros el museo Lane también estaba celebrando un hito. Es difícil creer pero son cinco años desde que abrieron sus puertas al público. Yo visite el museo por primera vez antes de que abriera en enero del 2003 y también tuvimos nuestro encuentro nacional 2004 ahí. Desde entonces cada vez que paso por Nashville trato de parar e ir a ver que tienen de nuevo. Para su quinto aniversario Jeff y su equipo se esmeraron. Ofrecieron paseos en un Fiat Multipla clásico 1963 y a la vez un Fiat 500 de 1966 y 2008. También tenían una demostración de un auto de carrera de 1925 Tatra Targa Florio. Como si esto fuese poco ofrecieron un paseo guiado del sótano del museo.

Aún antes de arribar comencé a recibir llamadas telefónicas. Primero supe de Jonathan Burnette que todavía estaba oeste de Nashville manejando desde Tejas, luego vino Joe Wagner que manejó desde Cincinnati en su Renault GTA y finalmente supe de Marty que estaba algo apurado en llegar ya que el y Sam estaban corriendo a alrededor de 85mph desde que acabamos el desayuno. A eso de las 11AM finalmente arribamos. Parqueamos nuestros autos y nos unimos a todos adentro. Luego de anotarnos para la visita al sótano y la vuelta en el Multipla decidimos checar la colección. Pese a que la distribución del museo no ha cambiado mucho en cinco años, cada vez que visito me entusiasmo. Como era de esperarse, nos interesamos tanto en la colección que nos perdimos la vuelta en el Multipla.

A pesar de haber perdido nuestra vuelta continuamos viendo mas amigos. Seguido, nos chocamos con Michael Heather. Mike voló desde California a Atlanta y condujo hasta Nashville con un amigo. Mike ha tomado un roll mayor en el club ya que ha asumido la posición de Editor de impresión junto con deberes de moderador en el foro del club. Después de hablar sobre asuntos del club comenzamos a hablar sobre la colección. No tardó mucho hasta que nos topamos con otro miembro del club. Cuando salimos a ver la demostración del Tatra vi un auto conocido en el parqueo. Lloyd Mathis y su papa habían completado el viaje desde St. Louis en su GTA negro. Habíamos visto a Lloyd en Carlisle en Mayo y lo invitamos a unírse nos en Nashville. A esta altura me topaba con otro amigo cada cinco minutos. Seguido, Jonathan finalmente llego. Estaba haciendo entrega de un Gordini R8 por lo que lo estaba remolcando con la camioneta Datsun a diesel de su padre.

Finalmente, Marc y Claude arribaron, luego de anotarlos para el tour del sótano le dimos una vistazo rápido al museo. Seguido nos dirigimos afuera para ver algunos otros autos. Como en sintonía Jeff Lane caminó hacia nosotros. Los presente a Jeff y le conte que nos perdimos la vuelta en el Multipla antes. Nos dijo "ningún problema yo los llevo". Así que nos fuimos. Claude y yo nos sentamos atrás mientras Marc y Jeff se fueron adelante. Al típico estilo de Jeff Lane lleva también el auto de 600cc sobre la autopista y nos da un tour extendido. Marc dice que alcanzamos una velocidad tope de 105kph que es cerca de 65mph. Así que estoy casi seguro





que Jeff reemplazo el 600cc original que venía en el auto. Claude disfrutó del paseo y definitivamente fue un punto alto de nuestra visita.

Retornamos al museo justo a tiempo para el tour del sótano. Dijeron que por seguridad limitarían el tour a solo 50 personas a la vez pero creo que éramos 75. Cada miembro del grupo Renault estaba en el tour. Esto se hizo mas aparente cuando el tour oficial terminó. Estaba hablando con uno de los empleados del museo y cuando me di vuelta la única gente en el sótano eran los miembros del grupo. Solo yendo al sótano realizas cuantos autos tiene Jeff. A mi entender el tiene la colección mas grande de Trats, Citroens y Renaults de Norte América. Tiene también una gran colección de micro autos como también vehículos militares.

Posterior a la gira por el sótano tuvimos un cambalache de repuestos detrás del museo. No tardo mucho hasta que todos se reunieron alrededor del R8 Gordini de Jonathan. Luego de que todos lo checaran tuvimos una especie de ceremonia de transición de propiedad de Jonathan a Brent pese a que la transacción per se no se llevó a cabo sino hasta unos días después. Decidimos retornar al museo para una última mirada antes de retornar a Knoxville. A esta hora la mayoría de los invitados se habían ido. Determiné esto luego de una mirada alrededor del museo, una vez mas todo lo que vi fueron la gente de Renault así que llamé a todos para una foto de grupo.

Después de la foto, Joe Wagner y Michael Heather decidieron irse. Los demás se fueron detrás del museo donde teníamos nuestro punto de encuentro temporal. Claude y Marc se fueron de vuelta a Nashville para hacer mas turismo mientras el resto de nosotros discutíamos donde queríamos ir a comer. De repente Jeff Lane se aparece manejando un otro auto singular Francés, una de sus mas recientes adquisiciones, un Smart Roadster. Fue una producción limitada que ofrecía 100hp. Basta decir que fue divertido manejarlo. Acababa de retornar de la pista de Nashville donde estaban teniendo un evento especial. Luego de que todos vieran el auto Smart llegaron a un consenso sobre donde querían comer. Una barbacoa fue la elección y Jeff recomendó un lugar así que para allí nos fuimos.

Una vez que todos llenaron sus estómagos, nos conformamos con lo que parecía el interminable retorno a Knoxville. Es algo sobre el cambio horario que hace que el viaje de retorno parezca el doble de largo que la ida. De todas formas finalmente llegamos a Knoxville con solo unas horas restantes en mi cumpleaños. Dan recomendó una fiesta de cata de Bourbon. Así que después de una pronta parada en la tienda nos dirigimos de vuelta a la casa. Sobra decir que la fiesta se extendió bastante mas allá de la media noche. El pobre Jonathan había conducido mas de 1000 millas así que se retiró temprano pero Brent, Dan y yo nos mantuvimos hasta donde pudimos.





Cabe mencionar que nos costó comenzar el día domingo por la mañana. Esto causo que nos atrasemos a nuestro encuentro de desayuno. Afortunadamente, Gary y Phil estuvieron a tiempo pero Michael Heather que estuvo ahí no los vio. Así que desafortunadamente no pudimos alcanzarlo. Michael hizo varios intentos para encontrarnos pero nos perdimos ambos, al final decidió dirigirse hacia Atlanta para alcanzar su vuelo.

Luego de llenarnos y lavar nuestros autos finalmente llegamos a Fort Loudon Park. Mis padres ya estaban ahí y todos disfrutaron ver la camioneta Chevrolet 1957 de mi papá. Mientras todos se conocían colgué el banner del club y comencé a prepararnos para nuestro picnic. No paso mucho tiempo para que Claude y Marc como también Sam y Mike arribaran. Se cruzaron en camino hacia el parque.

A medio día comenzó el cambalache de piezas. Jonathan tuvo éxito vendiendo muchas piezas y yo pude vender varios coleccionables Renault. Para cuando la sesión terminó arribaron mas visitas. Marty McKee trajo a su sobrino Aaron como también a su papá Steve y otro amigo. También mi hermano Greg y su esposa Lori junto a mi sobrina Whitney pasaron.

Todos parecieron disfrutar el día soleado de otoño. Alrededor de la 1pm comimos hamburguesas y hot dogs seguidos por torta de cumpleaños. Todos me cantaron cumpleaños de nuevo. Nos divertíamos tanto que nos apenó acabar con la fiesta. Pero había un última parada antes de concluir nuestro fin de semana.

Guardamos lo mejor para el final. Eran casi las 3pm para cuando alcanzamos la granja Renault. Casi todos la habíamos visitados antes a excepción de Marc, Dan y Gary que era su primera vez. Dejamos a todos libres y se dirigieron en diferentes direcciones. Claude estaba viendo uno de muchos Renaults cuando hizo un nuevo amigo. Abrió el capot de un Alliance y encontró una zarigüeya. El pequeño gustó de Claude por que se le quedo mirando y hasta se dejó sacar una foto. Siendo de Francia nunca había visto tal animal y bajo circunstancias normales probablemente le habría siseado y mostrado sus dientes o peor. Otro momento memorable para la visita de Claude de seguro.

Jonathan y yo estábamos buscando piezas. El necesitaba un capot para su Fuego y yo necesitaba varias piezas como un parabrisas para el Fuego que planeábamos manejar a California. Mientras revisábamos la selección de capots usados ninguno se acomodaba al presupuesto así que Jonathan y Sam subieron al ático. Sin mucha sorpresa retornaron reportando que habían encontrado un nuevo capot. Entonces, mientras Sam y Mike abrían el ático nosotros retiramos un parabrisas.

Como se estaba poniendo tarde y la mayoría de nuestros invitados se prestaban a irse fuimos a decirles adiós.

Claude y Marc se fueron primero. Se dirigían a Columbia CS a visitar a amigos. Luego Dan y Brent empaclaron el Ferrari y se fueron a Ohio. Phil no estaba lejos de ellos ya que el también retornaba a Ohio. Finalmente Gary estaba listo para





irse. El fue el primero en arribar el Viernes y el último en irse. Esta fue su primera visita a la Granja Renault. Esperamos que vuelva pronto.

Con todos ya habiendo partido, Jonathan y yo juntamos algunas otras piezas y las cargamos a su camión. Conseguimos casi todas las partes en nuestras listas excepto el primer ítem de la lista, un radiador. Resultó mas tarde que esto se volvería contra nosotros pero escucharan sobre este tema luego.

Al final fue un fin de semana divertidísimo. La falta de número fue compensada con entusiasmo. Si alguna vez se encuentran en Tennessee esperamos pasen a visitarnos. Los caminos montañosos, el Museo Lane y la Granja Renault son puntos indispensables para todo fan de Renault. Los esperamos ver pronto. 🍷





# Return to Frazier Park

Por Marvin McFalls

Cada año a medida que el calendario llega a Noviembre hacemos nuestro peregrinaje anual hacia el Sur de California para el Show Lo Mejor de Francia e Italia. En años recientes un viaje paralelo a Frazier Park en California ha sido un acontecimiento anual. Frazier Park es un pueblo montañoso con una población de 2000 habitantes ubicado a una hora de Los Ángeles. Cada año, el viernes antes del show hacemos el viaje a casa de Dene y Pat Barreto. Dene y Pat son entusiastas de autos franceses y dueños de un Caravelle y un R10 así como también varios 2CV incluyendo un Truckette y un Mehare entre otros. Como si no fuese extraño encontrar un entusiasta de autos franceses en un pequeño pueblo, que tal dos. El segundo es Shin Yoshikawa. Shin se mudó de Japón a California hacen 25 años y eventualmente se asentó en Frazier Park donde el y Dene se hicieron amigos.

Ahora, cada año vemos con expectativa el viaje a Frazier Park casi tanto como el mismo Show. Dene, Pat y Shin son buenos anfitriones y siempre se nos unen nuevos amigos como también los participantes de siempre. Este año junto con Jacques, Sharon, Brent y Jonathan hicimos el viaje desde San Diego. Como siempre comenzamos tarde y nos topamos con mucho tráfico pero finalmente llegamos a las 5pm. Al ingresar al pueblo vi un interesante auto francés parqueado frente al motel. Jonathan y yo fuimos rápidamente para ver si encontrábamos al dueño, pero no estaba. Como llegamos tan tarde nos fuimos donde Dene y Pat que ya habían puesto aperitivos en la mesa. Nos sentamos a la mesa y nos pusimos al día. No pasó mucho hasta que Shin se nos unió y conocimos al hombre del auto misterioso.

Bob Baker es un profesor universitario retirado que había manejado su SIMCA 8 desde Colorado hasta el evento. Bob es otro fanático de autos franceses. A través de los años ha tenido docenas de diferentes autos franceses. Ahora tiene un Floride 1959 como también Citroens y el Simca. Bob encontró hace muchos años este auto en un campo en Colorado, sin tren de transmisión y en malas condiciones. Quería restaurar el auto y siempre que viajaba a Francia compraba cuanta pieza encontraba. Sin embargo, sin motorización parecía que nunca lograría hacerlo andar. Un día se topó con un Triumph TR3A siniestrado. Luego de observar el auto y medir la distancia entre ejes descubrió que talvez la carrocería del Simca se montaría sobre el chasis del Triumph. Sobra decir que este Simca es único en su clase.

Para cuando Bob había terminado de contarnos sobre su joya era hora de cenar. Sharon, Pat y la esposa de Shin, Mishiko, habían preparado una magnífica cena de espagueti. Todos comimos y continuamos hablando de varias cosas sobre Renault y Francesas. Shin sugirió que bajáramos a su casa para el postre e invitó a Brent, Jonathan y a mi a pasar ahí la noche. Luego de un rico postre todos decidieron retirarse así que Brent, Jonathan, Shin y yo hablamos por un rato más. Shin estaba luchando contra un resfrío así que decidimos





terminar la noche temprano.

A la mañana siguiente nos despertamos y descubrimos que por primera vez en unos seis meses, llovía. Decidimos desayunar y probar un nuevo restaurante. Como estaba lleno nos invitaron atrás a su cuarto de te. Sobra decir que un montón de hombres y unas cuantas damas se veían algo extraños en un cuarto decorado de rosado. Como sea, tuvimos un buen desayuno y luego nos dirigimos al garaje de Shin para ver que había de nuevo. Shin había comprado recientemente un Caravelle y con Bob estaba tratando de acordar un canje. Bob tiene un motor Gordini R8 en su Floride y no funciona bien en la altura de Colorado. Así que Shin va a instalar un motor inyectado en el auto de Bob y probablemente poner el motor Gordini en su auto. Ojalá para el próximo año ambos autos estén listos y los traigan al show. Shin también estaba trabajando en la restauración de un Toyota Land Cruiser.

Luego revisamos el Toyota 2000GT con cuerpo de aluminio que Shin había comenzado el año pasado. Estaba mucho mejor pero está aun lejos de concluirse. Luego de esto, como estaba lloviendo decidimos traer el auto de Jacques para añadirle aceite de caja. Shin recomendó lo pongamos en su plataforma levadiza para poder ver bien el "Butter Pat" (porción pequeña de mantequilla). Luego de revisar el 4CV de Jacques decidimos darle una revisada al Simca Triumph de Bob y cambiar un faro. Para entonces era casi la 1PM así que nos fuimos a casa de Shin para almorzar. Pat y Sharon habían traído cerdo para barbacoa y Mishiko había hecho sushi. Después de comer, Sharon, Pat y Jacques retornamos a la casa de Pat mientras que los demás se fueron a la tienda de un amigo de Shin. Su amigo había diseñado un kit que modifica la transmisión a una moderna de cinco velocidades, creo, usando una transmisión de un Toyota Celica. Cuando los amigos regresaron estaban bastante impresionados con el funcionamiento pero Bob no se veía muy convencido por precio de la conversión.

Era hora de visitar la casi terminada casa de Pat y Dene. Este se ha convertido en una especie de ritual a través de los años. Durante todo el tiempo que he conocido a Dene ha estado planeado, y ahora construyendo, el hogar de retiro para el y Pat. Hace ya cinco años que decidieron comenzar y no podían encontrar un contratista que lo construyera. Esto fue durante el boom de construcciones, así que decidieron construir ellos mismos y subcontratar a medida que avanzaban. Ahora, cinco años mas tarde la casa esta casi completa. Esperamos que para el próximo año estén ya establecidos en su hermoso hogar.

Bajamos de regreso por la montaña y decidimos ir a cenar. Como solo hay cuatro restaurantes en el pueblo, decidimos probar un lugar mexicano. Una vez más tuvimos una gran cena. Supongo que han descifrado el tema de por que vamos a Frazier Park: ¡Hablamos de autos y comemos mucha comida! Wow, que buenos tiempos. Gracias otra vez a los Barretts y Yoshikawas por recibimos y ojala nos inviten el año entrante. ●









# El Rincón de Jesse: Reparación de AC & Transmisión

Por Jesse Patton

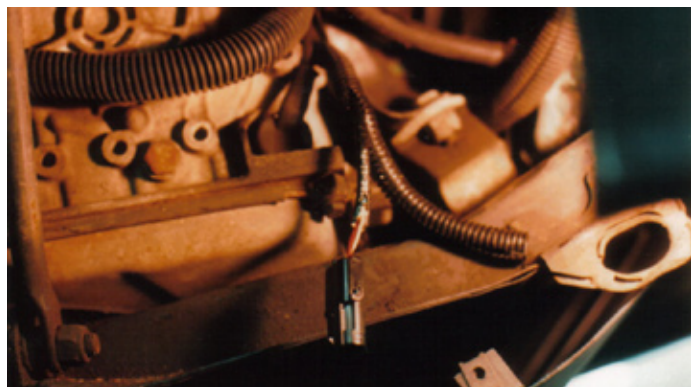
**L**a última vez que oyeron de mí estaba quejando me sobre la condición del aire acondicionado de mi Alliance. Retornando al problema, instalé una nueva sonda de termostato y una válvula de expansión en el sistema A/C. Todavía tenía aire caliente saliendo por las tomas en el tablero con el botón A/C accionado. Esto con el sistema completamente cargado con refrigerante R134a. Todos los componentes funcionando como debían me hicieron pensar en que tenía uno de esos problemas ocultos como un cable de modulo de aire roto q controla la puerta que abre y cierra con la acción del interruptor de la consola. Luego de remover la consola central que incluye la radio y palanca de cambios me encontré con un cable operable e intacto con aros en ambos lados pero con la vaina de plástico externa rota donde esta se acopla a la puerta del calefactor, convenientemente también hecho de plástico. Que hacer? Retirar el tablero entero y calefactor e instalar uno nuevo con la puerta intacta? Decidimos que esta no era la forma así que en vez cortamos el trozo roto del eje, taladramos un hueco a través de el. Luego con una tuerca y perno pequeños acoplamos la argolla del cable. Una interesante experiencia...pero hermano como odio el plástico, pero mi aire frío está de retorno.

El otro ítem de interés era el reemplazo del censor de velocidad allí abajo. Es parte de la computadora de la transmisión y su línea recorre desde la transmisión MB3 a la computadora. Se asemeja a un cable de bujía con ángulo recto. Normalmente se arruinan dejando tu auto colgado en primera al calentarse. Cuando esta frío cambiará normalmente, en este caso un automático de tres cambios. Lo que me preocupaba era que al calentarse el auto se quedaría en tercera por un minuto y luego cuando estaba todo caliente se trancaba en primera. Raro! Se trancaba en tercera en todas las velocidades, esto significa problema con el cableado dentro de computadora la cual se esta arruinando. Afortunadamente, el censor de velocidad era el que estaba defectuoso y un kit de 60\$ que ya no están disponibles en los concesionarios, solucionó el problema. Simplemente cortando el cable del censor y conectándolo a la cabeza del mismo arregló el problema. A propósito, había unos cuatro de estos juegos aún disponibles en concesionarios y aún a la venta si se necesitaran.

Tenía todavía una sorpresa mas. El día que estaba donde Jerry Vella's Dealer Solutions (Un viejo amigo mío que se especializa en diagnosticar y reparar Renaults en Farmingdale, NY) para hacer revisar mi A/C. descubrí que la ventana del conductor (eléctrica) no bajaba ni subía, trancada sólida. Así que retiramos los paneles de las puertas y descubrimos que la barra base de la puerta que sujeta la ventana estaba rota y trancada en la plancha interna de la puerta. Soldar la barra fue fácil pero junto con la ventana salieron los canales de la ventana que luego de 16 años de duro servicio estaban avejentadas en ambos extremos y la parte

media no estaba nada bien. Las tapas de goma encima de las ventanas convertibles por poco se desintegran. Estas se atornillan normalmente pero los tornillos parecían perdidos o faltantes. Sobra decir que encontramos unos bloques de goma duros y luego de partirlos para que entren las ventanas les dimos la forma de lo que parecían ser los anteriores bloques. Por si acaso si alguien tiene estas piezas originales contacten me y se las comprare.

*Nota del Editor. Con el retorno de Jesse Corner en nuestro último número, estaba bastantes entusiasmado que talvez se convertiría una vez mas en un aporte regular a nuestra revista. Desafortunadamente, Jesse fue Golpeado por un auto el fin de semana de Acción de Gracias. Las buenas noticias son que está sanando pero será un tiempo antes que este detrás de la máquina de escribir. Así que decidí revisar algunas de sus historias pasadas y escogí esta para su lectura. Jesse que te mejores pronto viejo amigo.* 🍷





# Saludos desde Australia

Por John Waterhouse

**D**esafortunadamente, no mucho que reportar para este número. Escribiré un artículo sobre el Día del Auto Francés 2008 en Perth para este Enero. Hay unos cuantos autos interesantes que he visto recientemente por aquí. El primero fue un R12 Gordini, es uno de solo 6 Gordinis con volante a la derecha jamás construidos. No puedo creer que esté aquí en Perth. Después fue un Caravelle preciosamente restaurado. Me gustó mucho la brillante pintura amarilla, definitivamente no pasa desapercibido. Es interesante, viajo por todas partes del mundo para encontrar Renaults interesantes y encuentro unas cuantas joyas en mi propia ciudad. Disfruten las fotos.



De todas formas, mis mejores deseos para esta temporada de vacaciones, que tengan un lindo 2009. Tiempos interesantes los que vivimos, espero que todos pasen el año entrante con éxito. 🍷



Club de Dueños de Renault de Norte América  
13839 Hwy 8 Business  
El Cajon, CA 92021  
USA