

Noticias Renault

94
Invierno
2010



una 4cv Eléctrica

En este número

Nuevos Miembros	3	Paseo Salvaje de Mademoiselle	21
2010 Eventos	3	Fiebre por los R18	22
El Resto de la Historia del 4cv de Carreras	4	Los Emblemas Renault	23
Origen de la A106	5	Roy Smith	24
Dayton Concours	6	Con un 12 por América	24
Ella Dijo ... ¿Querido?... La Historia de una 4cv Eléctrica	9	Reunión de Renault Antiguos en Monterrey, México	25
Monterey Carreras Histórico 2009	14	Micro Carros a Chicago	27
Las Muy Limitadas Producciones del Renault 5	19	Encontrando al Mecánico	27

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
Translator/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

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

Clasificados

Coloque sus anuncios en línea en: www.renaultclub.us/marketplace

Ó franquee un anuncio breve a:

Kurt Triffet, 3333 San Luis St., Ventura, CA 93003 USA
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

Publicación y Producción del Boletín de Noticias

Triffet Design Group

www.triffetdesign.com

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

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

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

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 2010 área para los miembros:

Nombre de usuario: darling

contraseña: microcar

Diciembre 2009, Nuestras Miembros Postales

Enders, Villi, P.O. Box 1497 Damariscotta, ME 04543
venders@roadrunner.com

Schneider, Charles, 2332 Aster Ave Fort Worth, TX 76111
mesatec@earthlink.net

Snyder, William, 12053 State Rte 38, Red Creek NY 13143
snyderwd@aol.com

Diciembre 2009, Miembros Online

Johnson, Gerald, 403 7th Ave SE Box 371, Crosby, ND
58730, gejohnso@ncray.com

Diciembre 2009, Reafirmaciones

Arata, Louis	Johnson, Keith
Cotton, Matt	Kinnin, Mark
Culver, Neal	Maurer, Martha
Degnan, James	Schmelzer, John
Duran, Pedro	Shoen, Paul
Falconer Technologies	St. Pierre, Richard
Gatti, George	Uflacker, Renan
Godby, Henry	Wardman, Dan
Hand, Robert	Webb, David

Enero 2010, Nuestras Miembros Postales

Brettoner, John, 6011 Gleneagles Dr West Vancouver, BC
V7W 1W1 Canada, jbrettoner@telus.net

Ersfeld, Keith, 7138 Oakland Ave South, Richfield, MN
55423, kersfeld@comcast.net

Rojas, Fernando, Valle de la Huasteca 1495 Colonia real Del
Valle Santa Catarina, Nuevo Leon 66350 Mexico

Enero 2010, Miembros Online

Herrera, Luis, 1171Dietz Ave., Akron OH 44301
eng.lahl@gmail.com

More, Felicity, 550 14th Street, #302
felicity.more@gmail.com

Wolfson, Ray, PO Box 123Carmel, CA 93921
grwolfson@gmail.com

Enero, Reafirmaciones

Alexander, Peter	MaLaughlin, Don
Blamires, Gail	Mooyman, Jerry
Brill, Byron	Mulholland, Mark
Broll, Barbara	Reynolds, Charles
Chappell, Michael	Rose, Randy
Chiilli, Roseanne	Sandmel, Chris
Dugal, Pauline	Stowell, Christopher
Gruchala, Keith	Wheeler, Ralph
Hafkenschiel, John	Woods, Leslie
Lundin, Jorgen	



Calendario de Reuniones del Club 2010

Por Marvin McFalls

Date	Event	Location	Contact
Abril 14-15	Huixquilucan	Mexico City	francisco.miranda@estudio19.com.mx
Mayo 22	Import & Kit Car Nationals	Carlisle, PA	John Vogler: 717-713-7205
Junio 6	Ypsilanti Orphan Car Show	Ypsilanti, MI	Ken Gladyszewski: it045@yahoo.com
Agosto 14	Woodward Dream Cruise	Detroit, MI	moose01@earthlink.net
Agosto 21-22	Worldmeet 2010 Micro & Mini	Crystal Lake, IL	www.worldmeet2010.com
Sept 17-19	Road America Vintage Races	Elkhart Lake, WI	bahnzai@hotmail.com
Sept 26	Dayton Orphan Car Show	Dayton, OH	Bbartley2@woh.rr.com
Noviembre	Best of France & Italy at Woodley Park	Van Nuys, CA	jacques@renaultparts.us



El Resto de la Historia del 4cv de Carreras

Por Bob Baker

Al recibir la edición del Otoño 2009 de Renault News, descubro con gusto que Larry Newberry había vuelto a comprar su 4cv de carreras, el mismo que yo le había comprado hace varios años. Lo que va regresa. Recuerdo que yo estaba en mi granja de Illinois y vi un anuncio en Hemmings sobre tres 4cvs en Nashville, como eso estaba tan solo a un día de camino, los compre y mi amigo Dan y yo fuimos a recogerlos. De hecho lo que hicimos fue manejar un Peugeot 405S 1989 a Nashville. Ese fue nuestro primer error, ya que todo el que alguna vez ha tenido un Peugeot sabe que si Lucas Electrical aún no le ha quitado el lado oscuro para autos ingleses, Peugeot le hará los honores. El clutch falló, una ligera falla que nos tomó algo de tiempo arreglar.

Una vez que el Peugeot estaba otra vez de pie, finalmente llegamos a Nashville rentamos el camión U-Haul más grande que tenían y lo llevamos a casa de Larry, metimos dos 4cvs en el camión y luego usamos un tirón con dolly para llevar el tercer carro detrás del camión. Para cuando terminamos de cargar ya era tarde así que tuvimos que manejar durante la hora pico en Nashville, con el Peugeot abriendo paso al camión U-Haul con un 4cv en la retaguardia teníamos una verdadera caravana francesa. En el camino de regreso un balero de la llanta en el 4cv se salió (imagínense el humo y el chirrido de llantas), así que tuvimos que sacar uno de los autos del U-Haul fuera de la interestatal durante el tráfico pesado para poder seguir. Con esta reparación finalmente pudimos llevar los carros a casa.

De los tres autos, el que se veía mejor era el 4cv blanco de 1959, pero me di cuenta que el motor no funcionaba. Afortunadamente yo le había vendido un 4cv 1958 a una persona en Seattle por algo de dinero y un buen motor de Dauphine, así que puse el motor en el auto negro, después se lo vendí a un buen precio a un caballero del este, que de hecho, no tenía intenciones de manejarlo sino de sentarse en el para recordar los buenos viejos tiempos. El segundo 4cv estaba en muy malas condiciones, en realidad un auto para refacciones y lo desmantelamos. El tercer auto, el carro naranja de carreras era para nosotros un carro para desfilas y nos divertimos mucho con él. Los puntos pivote del eje estaban muy gastados y el frente estaba suelto, así

que no queríamos conducirlo mucho. Lo mejor del auto eran sus frenos y se los quité para otro 4cv para el que estoy trabajando, así que Larry los compro en peores condiciones que en las que lo vendió, pero en el artículo suena como que él lo tiene rodado bien otra vez.

Los Renaults son como gatos, tienen nueve vidas y sus propias trayectorias, nosotros como propietario solo estamos a cargo temporalmente. ☺



Aquí lo que es hoy :-)

Origen de la A106

Por Roy Smith y Marvin McFalls

En meses recientes me he puesto en contacto con nuevas fuentes debido al interés en la historia Marquis. Primero está Roy Smith, que tradujo la historia del libro de Michel Delannoy: : "Chappe & Gessalin, les artisans constructeurs" También Thierry Falsetti que esta trabajando en una historia sobre todos los autos Alemanos incluyendo el Marquis. Gracias amigos por la asistencia.

Resulta que con el trato del Marquis, Rédélé estaba colgado sin ningún prototipo para construir un auto de fibra de vidrio francés. Su suegro, Charles Escoffier , era un distribuidor de Renault cerca Paris y trató de convencer a Rédélé que comprar un auto Chappe & Gessalin seria la mejor forma de alcanzar su meta. Sin embargo, creo que fue importante para Rédélé que la primera producción Alpine fuese su creación o por lo menos el auto comisionado tuviese su inspiración. Luego de una discusión acalorada, el sentido común prevaleció y las replicas plásticas del C&G especial original se convirtieron en el primer A-106 el resto es historia.

Jean Rédélé era siempre evasivo sobre los orígenes del primer auto de producción y ahora uno puede ver por que. En sus años finales el decía que el A106 había sido construido dentro de casa y estaba relacionado al Roadster Michelotti. Siempre tuve dificultades con esta historia y me alegró tener nuevas noticias de Delannoy. Mientras no quiero hablar mal de los muertos, su historia nunca sonó muy real. Al mirar el A106 y el Roadster Michelotti no veo mucho en común.

Fue en realidad el trabajo inicial de Jean Gessalin, quien cuando había poco trabajo comenzó a construir su propio auto basado en el 4CV. A la mitad del proyecto fue llamado para cumplir su servicio militar. Como el negocio permanecía lento otros tipos en Chappe & Gessalin terminaron el auto construyendo una carrocería de aluminio sobre el chasis modificado 4CV de Jean Gessalins con la esperanza de que alguien lo vería, le gustaría y lo compraría de tal forma de mantener los cofres artesanales de la firma llenos.

Gerard Escoffier, hijo de Charles, pasó por C&G para que le amplien los arcos de los guardafangos de su 4CV tuneado para que puedan montarle aros mas ancho. Ahí vio el especial de Jean Gessalin y le hallo gusto. Le comentó a su padre que a su vez fue al taller de C&G, le gustó lo que vio y pidió a la familia si podían producir una serie limitada de replicas.

En Chappe & Gessalin se juntaron, se rascaron las cabezas y se pusieron en contacto con Charles Escoffier informándole que podían crear replicas en la novedosa resina reforzada de fibra de vidrio por tal y cual precio. Antes de recibir la respuesta de Escoffier, Jean Gessalin había retornado de su servicio y encontró para sus asombro su especial completado en aluminio. Escoffier dijo que compraría 25 unidades en fibra de vidrio. Antes de que los moldes fueran hechos del original de metal para las replicas de plástico, la estadia de

Jean en el ejercito terminó. Así que no solo no pudo terminar su propio proyecto especial por si mismo sino que nunca pudo ver las primeras producciones de plástico salir de los moldes de su bebé. Interesantemente, no esta claro donde fue a parar el primer auto original de aluminio. Así que ahí hay otro misterio del tipo Marquis esperando ser resuelto! 🕒



Dayton Concours 2009

Por Marvin McFalls

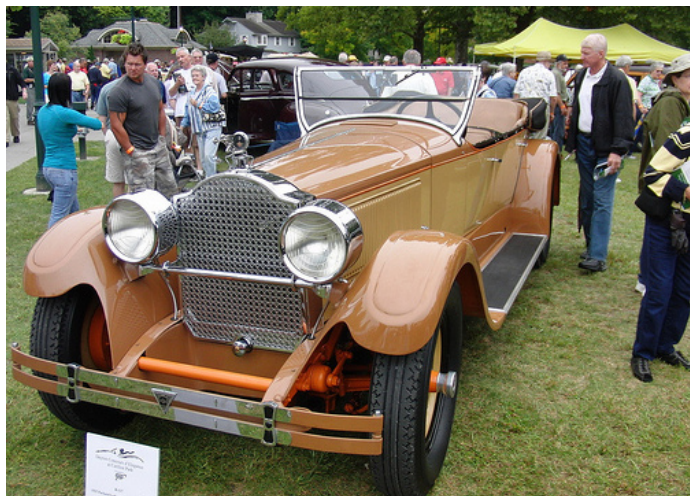
El fin de semana de septiembre 18-21 viaje a Ohio a visitar uno de mis eventos favorito. Carillion Park Dayton es un gran lugar para visitar cualquier día con sus exhibiciones de los hermanos Wright. Pero añade unos cientos de autos clásicos y se convierte en una experiencia del transporte. En años pasados hemos participado en el show de autos Dayton Orphan. Esta vez era el Dayton Concours d'Elegance, el evento premier del año.

El viaje comenzo con un viaje paralelo a Detroit suburbano donde compre un Renault Encore. Brent Barley y yo manejamos desde su casa en Miamisburg Ohio a Milton Michigan donde me encuentre con un viejo miembro Kevin Tallant. Kevin había decidido separarse de su Encore de un solo dueño después de casi 25 años de fiel servicio. Me preguntó si conocía a alguien interesado en su auto y le conteste que no conía a nadie pero que yo estaría en el área y que pasaría a verlo. Luego de manejarlo decidí enviar este Encore a casa.

Así que nos fuimos rumbo al show de Ohio. Las actividades del fin de semana comenzaron con la Gran Gala y fiestas de bienvenida en el parque Carrillion que ofrecieron una cena buffet y remate en silencio. A Brent y a mi se nos unieron los miembros Chris y Dan Barton en la gala donde disfrutamos de una linda cena y placentera conversación. Posterior a la gala, Brent y yo nos dirigimos al Marrio para el evento después de la fiesta. Luego de cerrar el bar del hotel decidimos descansar ya que mañana sería un día lleno de actividades.

Al despertar domingo por la mañana había lluvia en los pronósticos del día pero aguardamos por lo mejor mientras nos dirigimos hacia el parque. Resultó que la lluvia no cayó durante las siguientes horas lo cual nos permitió disfrutar de la colección mas grande de automóviles Marmon desde que la compañía salió del negocio. Otras marcas presentadas fueron Morgan y Mini. Creo que les gusta la letra "M"! A medida que la lluvia se aproximaba también lo hacia el almuerzo. Brent y yo nos refugiamos en una Café y almorzamos. La suerte nos acompañó de tal forma que al terminar la lluvia también había dejado de caer.

Se nos unió Phil Ross que manejó a Findley junto con la Bartons. Caminamos viendo todos esos bellos autos y no tardamos muchos hasta cruzarnos con Mike Self. En los 60tas Mike era el hombre detrás de los repuestos en Renault de Dayton y al presente es dueño de tres 4CV's incluyendo un convertible. Luego de oír a Dan y Chris hablar sobre el despues de tantos años, fue bueno poder conocerlo en persona. A diferencia de mucha gente de la cual escuchas hablar realmente cubrió las expectativas. Como me menciono Dan antes, el es realmente una enciclopedia cuando se trata de los 4CV.



Luego de todas las premiaciones, decidimos tomar un tour de las calles mas desafiantes del área. Desafortunadamente, cada vez que tomábamos una sección de curvas la lluvia nos alcanzaba. Cuando alcanzamos la mitad del camino todos tuvimos suficiente con las calles resbalosas así que nos dirigimos de retorno a Miamisburg por una velada agradable. La esposa de Brent, Pamela se nos unió junto con Chris y el hijo de Dan Stewart y su enamorada. Disfrutamos de una rica barbacoa y conversación antes de concluir el día.

El lunes la lluvia continuó así que pase la mañana con Phill Ball en el Marrit. Me dio un tour de las instalaciones y luego almorzamos. Después del almuerzo, Brent junto con su papa Randy se me unieron a un tour de los tesoros automotrices de Dayton. Nuestro guía en este tour eran Ron Eifert del buró de Visitantes Dayton. Nuestra primera parada fue Euro Classics. Para el poco conocedor parece solo un taller de reparaciones para autos modernos de alto nivel. Sin embargo, cruzando el parqueo hay un edificio con millones de dólares en autos dentro. Pese a que la colección no está abierta al público en general, Ron movió algunas de sus influencias y nos pudo meter.

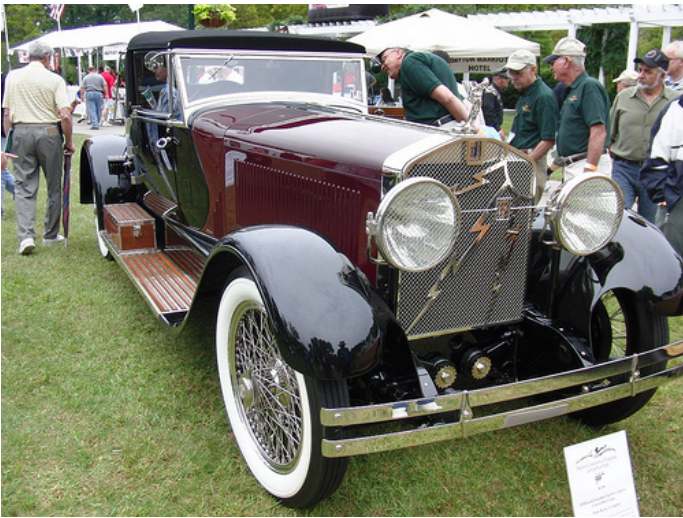
La siguiente parada era el museo Packard. El museo fue fundado en 1992 por el abogado de Dayton y coleccionista Bob Signom. Ubicado en los predios del concesionario original que se construyó en 1917, El museo ha tomado oficialmente el nombre del concesionario The Citizens Motorcar Company pero es conocido como el America's Packard Museum. Es un viaje en el tiempo increíble hacia la era dorada de los automóviles cuando los autos eran realmente un lujo y Packard era una de los fabricantes líderes de autos Americanos.

Para mi la parte mas interesante de la exhibición fue la muestra de todos los motores que Packard construyo. Estoy familiarizado con la línea de motores marinos pero no sabia que ellos construyeron los motores P51 Mustang y hasta los primeros motores Jet.

Luego de nuestra visita al museo Packar, Ron y you dejamos a los Bartleys y decidimos visitar la joya de la corona de Dayton, El Museo Nacional de los Estados Unidos de la Fuerza Aerea. Si no lo conocen, no se lo pierdan. El muese ofrece la historia entera de aviación Americana desde el avión de los hermano Wright hasta el Bombardero Stealth y todo lo demás. Podría pasarme una semana ahí adentro y no aburrirme. Desafortunadamente, Ron y yo teniamos una hora antes de que cerraran. Para cuando dejamos el museo la lluvia había cesado y el sol trataba de mostrarse a través de las nubes. Desearía que todo día lluvioso fuese tan entretenido como este.

Bueno fue otro gran fin de semana en Dayton. No puedo aguantar a regresar al año. Ojalá puedan unirse nos al Orphan Show en septiembre 26 del 2010 en Carrillon Park. 🍷





Ella dijo ... ¿Querido?

Por Dave Waplington

TLa historia de una 4cv Eléctrica, viva y bien, viviendo en Australia

A finales del siglo pasado se vendió el hogar de los padres de mi esposa. Bajo la sombra estaba el primer auto de mi esposa "Ren" un 4cv Deluxe 1958. Ahí había permanecido sin perturbaciones por 20 años. El sentimiento obvio de Leonie al encontrar a Ren después de todos estos años era el de no perderlo otra vez. Lo trasladamos a mi taller para restaurarlo llegado mi retiro. Después de todo los jubilados necesitan mantenerse ocupados, ustedes saben. Me retiré en 2006 y me he mantenido ocupado con arquería y algo de trabajo de tiempo parcial. En noviembre de 2007 fuimos a ver la película "¿Quién mató al auto Eléctrico?" ¿La han visto? Se trata del desarrollo y la caída del EV1 de General Motors, un pequeño gran vehículo eléctrico en todos los sentidos. Entonces ella se volteó conmigo y me dijo inocentemente "¿Querido? ¿Por qué no conviertes a Ren en un carro eléctrico?". Y como dicen el resto es ... bueno, continúen leyendo

El primer paso, como en todas las restauraciones fue desarmar el carro y revisar sus condiciones



Como en toda reconstrucción, necesitas saber con qué estás lidiando, así que lo desmantelamos y lo mandamos a arenar. Básicamente encontré una sólida carrocería con solo un par de orificios de óxido en el fondo del pilar A, debajo de las ventilas del calefactor. Los encontré con facilidad, ¡la arena todavía salía cuando la bajamos del camión!



Una conversión eléctrica significa que el motor, radiador, tanque de gasolina, escape y todas las partes asociadas ya no se van a necesitar, más no deben desperdiciarse. Otros restauradores están impacientemente buscándolas

Cuando la "bañera" llegó de vuelta al taller nos fue posible comenzar a trabajar en la hojalatería. Afortunadamente para mí, el hermano de Leonie es un pintor y hojalatero experimentado, aunque él solo trabajó en cosas que encontró interesantes como autos deportivos o SUV's de lujo, etc. él se gana la vida de otras formas. Básicamente, le mandé "la bañera" y él la arregló. Esto me permitió concentrarme en el aspecto eléctrico mientras que Leonie andaba fuera en búsqueda del color para pintarlo.

El orificio para cargar gasolina y la entrada del radiador fueron clausuradas



La única modificación hecha a la carrocería fue quitar los orificios para la gasolina y el agua. Ya no se requieren

Me impresionó tanto el acabado después del arenado que



me compré una pequeña pulverizadora que usé para limpiar toda la suspensión, frenos y partes de dirección antes de reensamblar. Las llantas por su parte fueron enviadas a repararse y recubrirse en "Porsche Plata" que es un tipo de gris brillante. Definitivamente va con el auto. He recibido muchos comentarios favorables sobre ellas.

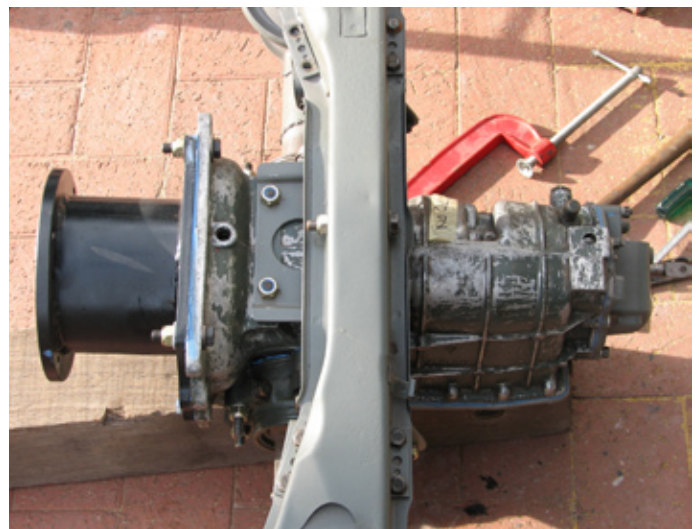
Por la parte eléctrica la primera cuestión es resolver si será Corriente Alterna o Directa. La corriente directa es más barata, por lo tanto para mi primera conversión, eso es lo que escogí. Los sistemas con corriente alterna con el tiempo serán más económicos, pero no puedo esperar. Los motores a corriente directa tienen características de arranque impresionantes dándole al auto un desempeño más animoso. Lo único que perdí al cambiar a Corriente Directa fue el rompimiento dinámico. El rompimiento dinámico es cuando el motor se convierte en un generador y la energía producida se regresa, dando un efecto de rompimiento. Los sistemas de Corriente



Alterna son los ganadores en este tema y también son más eficientes que la Corriente Directa, dando mayor rango en una sola carga.

Con los motores eléctricos todo está en kilowatts o kW para abreviar. Kilo significa mil, bueno, entonces ya lo saben. 1 caballo de fuerza son 746 Watts. Mi manual de fábrica del 4cv dice que el caballaje es de 4 pero el caballaje de los frenos

es de 21. En términos eléctricos, que equivale a 3kW para propósitos impositivos y 15.6 kW para desempeño. Elegí un motor de la serie de 13kW de Advanced DC en Washington. Advanced DC hace una gama de motores desde los más pequeños hasta motores muy grandes. El de 7 pulgadas como le llaman, encaja en la mitad inferior del rango. Ustedes se preguntarán ¿esto no hace tu carro un poco lento? La respuesta corta es "definitivamente no". La respuesta extendida es que los motores eléctricos y los motores mecánicos se miden diferentemente. Los fabricantes de autos usan una figura teórica o una figura del dinamo bajo condiciones ideales. Esto le dará una potencia absoluta máxima inalcanzable en un motor de producción. Los motores eléctricos por su parte están clasificados para uso continuo. Estos darán sus kW calificados todo el día, todos los días hasta que las escobillas se desgastan. La segunda cuerda hasta el arco, eso es lo que los motores eléctricos pueden sobrecargarse por períodos cortos de tiempo, usando un fusible de 250 A ¡pude limitar efectivamente la condición de sobre carga a 33kW (44 cv) para breves arranques de aceleración! ¿Lento? No lo creo.



Dos vistas del adaptador montado en la caja de cambios

Para poder alinear el nuevo motor eléctrico al transeje hizo un adaptador, básicamente un pedazo de tubo de acero con una pestaña en cada extremo, perforada para coincidir los tornillos de montaje, el truco fue usar el centro de un viejo plato de clutch para adaptar el eje del motor en línea con el eje de entrada del transeje. Una compañía local de ingeniería me arregló eso.

Mientras tanto, la preparación de la carrocería estaba a toda marcha. Leonie había elegido un azul metálico para los trabajos de pintura.



El color corresponde al de un Renault Clio y se llama Azul Ciclón (F47)

En el terreno eléctrico, hubo que tomar más decisiones, la última tecnología en el departamento de baterías es el Litio Ion. Estas tienen 5 veces más capacidad para un peso dado que las baterías con ácidos que están completamente cerradas y no requieren mantenimiento, duran más pero, ¡cuestan 3 veces más!. Comencé preguntando y encontré que los dueños de vehículos eléctricos que habían convertido de baterías de ácido a litio habían ahorrado mucho en peso en el rango de sus autos en una carga sencilla. Me incliné por el Litio. Todos los fabricantes de autos diseñan sus modelos para trabajar con un peso específico límite. Con el 4cv, el peso máximo



Esta es una celda de litio de 3.2 Volts,. 90 Amp/hr. Pesa solo 3 kg. Compré 38 de ellas

permitido es 920 kg (como 2200 lbs). Permitiendo acomodar 4 pasajeros, si el carro tuviera que pesar más o menos lo mismo que un auto que usara un combustible como gasolina. Bueno, casi lo consigo, Usando celdas de 90 Amp/hr y un voltaje normal de 130V reduje el paquete de baterías a 114 kg. Si le sumara el peso del motor anterior, el radiador, agua, tanque de gasolina y gasolina, sería casi lo mismo.



Espacio desocupado - ¿Ese espacio no está ocupado? Recipiente para limpiador Interruptor de inercia Gato Cubierta de baterías

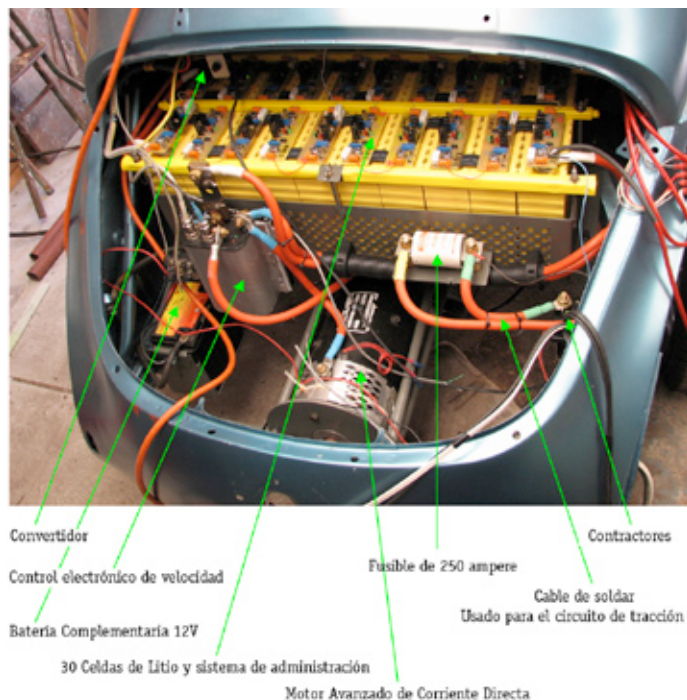
Para ayudar a distribuir el peso puse 30 celdas en el área del motor y 8 al frente donde solía ir la llanta de repuesto.

La decisión final era convertir todas las luces, etc a 12V. Ahora, los vehículos eléctricos no tienen generadores ni alternadores, así que fue necesario comprar un convertidor que funcionara con la batería de tracción y que mantuviera una pequeña batería de ácido de 12V completamente cargada. Esta es capaz de proporcionar energía para todos los circuitos como luces, limpiaparabrisas y radio. Si, tiene radio, Bueno y ¿por qué no? Dado que el carro ya ha sido tan modificado ¿Por qué no ponerle algunas comodidades? Tiene radio FM con reproductor de CDs con bocinas en las puertas. Tiene luces de precaución, cámara reversa, limpiaparabrisas y control de velocidad variable para estos. ¿Por último? Un desempañador eléctrico. Sin un motor no hay fuente de calor con el que se pueda calentar la cabina y desempañar el parabrisas, pero el desempañador es un requisito legal, este es territorio sin ley, no hay fabricante de autos que haga desempañadores eléctricos, para qué los harían? Con toda esa agua caliente para desperdiciar. Utilicé una secadora de pelo, escucharon bien, una secadora de pelo. Las modernas secadoras de pelo tienen pequeños motores de corriente directa que mueven el ventilador, usando el elemento de calor para reducir el voltaje y un pequeño diodo para rectificar la fuerte de corriente alterna. Fue un asunto sencillo, volver a cablear el ventilador al sistema de 12V del carro y usar la batería de tracción para calentar el elemento. Monté todo debajo del tablero y usé el espacio donde iba el cenicero para como ventila. Funciona

muy bien e incluso calienta la cabina en las mañanas frías. Para cosas más mundanas como luces, opté por el racimo de las luces traseras de un VW Beetle que me dieron las luces reversa e indicadores. Los faros sellados iluminan el camino hacia el frente. Después volví a cablear los antiguos en ámbar viendo hacia adelante).

De regreso a la parte mecánica de la reconstrucción, se quitó el embrague, pero se dejó la caja de cambios, solo por que estaba más allá de mis habilidades separarla del diferencial. Habiendo dicho eso, habiendo dicho eso, la caja de cambios se convirtió en una de 4 velocidades de un Dauphine Gordini. Sin duda algunos de ustedes notaron el marco trasero Dauphine en las fotografías con el adaptador (arriba). La parte trasera del Dauphine también venía con unos tambores de frenos también más grandes. Esto me preocupaba un poco, cómo trabajaría con mejores frenos traseros? Al final no estuvo del todo mal, pero los pequeños tambores delanteros estaban sufriendo de verdad. La respuesta fue acomodarle unos frenos de disco adelante. Una vez que el carro comenzó a moverse y otros propietarios de 4cv's lo vieron, fluyeron ofertas de partes.

Me dieron el marco frontal de un Floride que traía discos pero no calibradores, me ofrecieron unos calibradores pero la cuestión era ver si mi cilindro maestro de frenos sería capaz de lidiar con el volumen de fluido requerido. Me dijeron que los calibradores traseros necesitan menos volumen de fluido que los delanteros. Pensé ¡intentémoslo! Ahora puedo decir que tanto los calibradores traseros como los discos delanteros trabajan excelentemente bien. Son muy mucho mejores que los tambores originales.



Negocio cerrado con "ELEKTRA" como él o ella ahora se llama, con la mayor parte del cableado completo

Faltaba solo un viaje fuera de mi taller antes del ensamblado final, el tapicero. Como ustedes estarán esperando, pero no iba a dejar a un lado mi pretensión perfeccionista, para evitar que se lastimaran, no mandé las salpicaduras ni las puertas ¡la carrocería se tenía que pintar en caso de que tuviéramos que volver a pintar en la tapicería! La solución fue mandar primero las puertas a la tapicería, antes de darles última mano de pintura. Las llevamos a casa cuando terminaron y les quitamos todo para la pintura. Entonces el resto del auto fue llevado para que les arreglaran los asientos. Después que terminaron con la pintura pero sin partes vulnerables dentro del carro. El resultado valió la pena, sin rasguños y sin pintura en la tapicería, ¡fiu!

Leonie eligió un atractivo color gris para cubrir los asientos, con una alfombra gris y una tela grisácea bajo el cofre ¡se ven genial!

Instrumentos

Es impresionante como estos franceses fueron tan listos como para poner tanto en tan reducido espacio cuando diseñaron el tablero binocular de instrumentos. Sin aburrirlos con mis múltiples opciones, digamos que un velocímetro genérico de una motocicleta eléctrica y mi monitor de batería encajaron perfectamente en el instrumental y esto ayudo para terminar con la apariencia y la sensación de una conversión de vehículo eléctrico. Tú sabes que esto es algo diferente una vez que ocupas en el asiento del conductor. Er, si; también tiene cinturones de seguridad, ¿no lo había mencionado antes? El binocular tiene también luces preventivas. Una luz LED muy brillante de color blanco te dice que el carro está cargándose. Los seguros te impiden manejarlo. Una luz LED roja aparece cuando vas a estacionar el carro y se te olvida poner el freno de mano. Los motores eléctricos no tienen compresión así se se pueden deslizar cuando no eres muy cuidadoso. Puedes poner el vehículo eléctrico en una velocidad y empujarlo por el taller y no habrá resistencia alguna. Una luz LED verde para los indicadores, esos es normal y la azul, una para las luces altas. ¿La ultima? Naranja, y está conectada al control de velocidad electrónico y parpadeará si algo está mal con él.



El nuevo tablero con su velocímetro encendido y listo para correr. El monitor de la batería en la izquierda está leyendo los volts de la batería de tracción Los indicadores de precaución pueden verse al centro

Bueno, vamos a manejar. Giramos la llave y escuchas un distante ruido sordo. Esto es la terminal negativa de la batería conectando el voltaje de tracción al controlador de velocidad. El control de velocidad hace un chequeo y envía un pequeño destello a la luz ámbar si todo está bien. Girar la llave para arrancar resulta en un segundo ruido sordo mientras que el conector positivo se conecta, las luces del velocímetro se encienden para indicar que ahora puedes manejar el auto. No hay arranque, no hay ruido, no hay vibración, nada, solo la luz en el velocímetro. Selecciona una velocidad, cualquiera y presiona el acelerador. Los motores de tracción apretada generan grandes cantidades de torsión, entonces, para descansar en cualquier velocidad el carro simplemente enciende, incluso en lo más alto. Para mi gusto, la aceleración es un poco lenta. La cantidad de picos que obtienes depende de la velocidad seleccionada. Como regla yo uso segunda o reversa para salir de mi cochera – dependiendo de cómo esté estacionado, después 3ª en los suburbios o 4ª en la autopista, ¿dije autopista? Si, nuestro sistema de autopistas tiene un límite de 100 kph que es como 63 mph, y un 4cv Eléctrico lo consigue fácilmente. Mi matemática me indica que con 7000 rev/min, que es la velocidad máxima de seguridad para el motor estaría haciendo 187 kph, cerca de 112 mph, ¿De verdad? Bueno, no; el motor no ha llegado a alcanzar esas velocidades, lo intentaré algún día y les informaré del máximo real. Lo manejas como un automático, presionas el acelerador para arrancar y el pedal del freno para desacelerar, así de simple. Puedes incluso hacer cambios de velocidades sin embrague por que no hay compresión en el motor, así de fácil.

Preguntas y Respuestas

Frecuentemente me preguntan que tan lejos irá, cuánto duran sus baterías y cuánto tiempo se requiere para recargarlas. Bien ¿qué tan largo es un trozo de cadena? Aún no lo he corrido en lo plano pero estimo que de 60 a 80 kilómetros (digamos entre 35 y 50 millas) entre cargas. Suficiente para darle la vuelta al pueblo. Aceptémoslo, es un pequeño auto que solo puede llevar una pequeña batería. Si necesitara un rango más amplio hubiera elegido un auto más grande. Los puntos normales de energía solo permiten 10 amperes, pero a 240 volts tendrías 2.4 kW/Hr de carga por cada hora. Mis baterías tienen una capacidad de 10.8 kW/hr. Si alguna vez se descargara por completo requeriría de menos de 5 horas para cargarse de nuevo, dos horas de carga después de un uso normal es lo típico. Las celdas de Litio duran mucho tiempo. Se han mencionado hasta 10 años, nadie las ha tenido tantos años como para comprobarlo. Un colega las ha tenido por 5 años, así que tendré una advertencia de 5 años cuando las más necesiten reponerse.

¿Son los Vehículos Eléctricos verdaderamente verdes? Buena pregunta, en realidad no construí el carro para hacerlos verde necesariamente, pero ahora me doy cuenta que soy tipo más verde de nuestra calle. Cuando me retiré me di cuenta que los costos de la energía inevitablemente aumentarían. La energía eléctrica, el gas natural y la gasolina o diesel se hará más y más caros. Vendí algunas acciones y puse el dinero en energía, ahora mi casa anda por completo con energía solar.



Elektra – finalmente terminada

Mi proveedor eléctrico me compra el exceso ;y me suministra por las noches cuando me debe dinero! No confío en una estación de energía para cargar a Elektra, no emito contaminación manejando a Elektra, no gasto en combustible, no quemo combustible, no genero CO2, espérenme un momento mientras pulo mi halo. Sin embargo me he dado cuenta de una cosa, con un carro a gasolina o diesel no tienes opción, tienes que quemar combustibles fósiles, produces CO2, al menos con un Vehículo Eléctrico, tu tienes la opción. Si así lo deseas, puedes hacer lo que yo hice al comprar las celdas solares o puedes comprar un producto verde de tu proveedor eléctrico, o simplemente puedes ahorrar dinero disfrutando un Vehículo Eléctrico. De hecho, puedes ahorrar una buena suma de dinero con un Vehículo Eléctrico. La mayor eficiencia en motores eléctricos significa que puedes recorrer de 3 o 4 veces la distancia que da un tanque de combustible, bueno el equivalente a un tanque. ¿Obtienes 40 millas por galón? Bueno, ¡imagínate 150 millas por galón! Joule por Joule, la electricidad también es más barata. De todas formas el verdadero ahorro está en los servicios. No hay cambios de aceite, no hay radiadores tapados, no hay bandas del ventilador que se rompan, no más tanques oxidados, no más bombas de agua, olvídate de los filtros, empaques, bujías, etc.... ¿continúo? Un motor eléctrico tiene 1 pieza móvil y la corriente directa requerirá un juego de escobillas de \$40 usd por cada 80,000 millas. Bien ¿eh? 🌟



Monterey Carreras Histórico Weekend 2009

Por Marvin McFalls

Cada cuantos años me urge retornar a la península de Monterrey del norte de California. A diferencia de mucha gente no me atrae el clima templado ni las compras suntuosas como muchos que visitan el área, para mí son las carreras históricas y los increíbles shows que me hacen retornar. Así que decidí llegar unos cuantos días antes. El miércoles Agosto 14 volé a San Diego. Jacques me recogió del aeropuerto y luego de trabajar un poco de trabajo mi Fuego estaba funcionando. Lo llevé a la casa de Sharon, le di una lavada y trate de cargar la batería. Sharon, Jacques y yo tuvimos una linda cena y me contaron sobre sus lindas vacaciones en Hawai.

Desperté la siguiente mañana a las 3AM esperando evitar el calor del día mientras viajaba a través del desierto de California Central. Este plan funcionó bastante bien al arribar en Gilroy California antes de medio día. Desafortunadamente, el viaje de cuatrocientos kilómetros no ayudo en nada a recargar mi batería muerta así que me forzó a comprar una nueva. Luego de un rápido cambio estaba de vuelta en camino y llegué a mi hotel. Luego de una refrescante ducha me dirigía hacia San Jose. Estaba de visita al miembro Clark Rodgers. Habían pasado varios años desde que vi a Clark. No tardamos en retomar y pasamos la tarde hablando de varios temas principalmente nuestros planes para el fin de semana y cosas Renault.

Le pregunte a Clark si quería ir de paseo en mi Fuego ya que no estaba familiarizado con el área. Le lancé las llaves y me mostró algunos puntos turísticos mientras paseábamos por el área. Sin darme cuenta eran casi las 6PM. Debía ir al aeropuerto a recoger a Brent Bartley. Brent estaba volando desde Ohio y el aeropuerto de San José está bajo constante construcción, o lo ha estado cada vez que vengo. Luego de manejar durante treinta minutos finalmente logré encontrar parqueo y encontré a Brent. Cenamos y retornamos a nuestro hotel para descansar.

Luego de una reparadora noche, empacamos el auto y nos dirigimos a Monterrey. Viernes es un día ajetreado. Nuestra primera parada fue el Show La Dolce Vida. Esto significa la vida dulce en italiano y no podrán encontrar un lugar mas dulce para autos que el resort Black Horse. Los organizadores creyeron que lo habían logrado asegurando el campo de golf Bayonet, desafortunadamente, el show tuvo poca asistencia. Nos impresionó la colección de Lamborghinis expuestos como también los Alfa Romeos y el 75 aniversario del Citroen Tracción Avant muy bien representado por Clark y varios de sus amigos.

También presente estaba un solitario Renault. Era un R5 Turbo II de Pat Heron. Conocí a Pat hacen varios años cuando aún estaba en Ohio pero se había movido a California recientemente. Fue bonito ver un Renault con todos estos grandes exóticos. Como podrán ver de una foto anterior que



tengo, se veía mejor en el campo de golf que en la nieve. Mientras estábamos ahí el auto llamó mucho la atención y respondí varias preguntas de los asistentes.

Después de una magnífica comida, Brent y yo decidimos ir al siguiente show. Así que nos dirigimos hacia el rancho de golf de Laguna Seca. Este es el nuevo hogar del Concurso Italiano. Sobra decir que si está remotamente interesado en autos deportivos italianos esta es su meca. Este año se presentaba la muestra mas grande de Ferraris 288 GTO's jamás vista. Si los Ferraris no son de su gusto, este año marcaba el 50 aniversario de De Tomaso así que habían muchos Panteras y unos cuantos Mangustas.

Como si no fuese suficiente que tal tres auto Alfa Romeo Bat (Cuatro si cuentan con el nuevo prototipo BAT)? En los 50tas, Alfa hizo diseñar a Bertone una serie de prototipos futurísticos Alfas. BAT significa Berlíneta Aerodinámica Técnica. Algunos pensaban que estos autos del futuro no eran para nada realistas pero siempre me han impresionado los autos BAT y era increíble ver tres en uno solo lugar.

Bueno si aún no están impresionados con la colección de autos italianos estos son algunos fabricantes que estaban muy bien representados: Lamborghini, Fiat, Maserati, and Lancia. Algunos de los fabricantes más pequeños incluían a Iso, Bizzarini, Autobianchi. Además de todos los autos fabricados por fábricas hay también carroceros como Bertone, Ghia y Pinin Farina que diseñaban autos para otros fabricantes. Debo mencionar que también había un corral de motocicletas presentando a Ducati, Moto Guzzi, Bianchi y otros fabricantes Italianos. Finalmente, una vez que haya visto todo lo que Italia ofrecía tenían otro corral para otras marcas que mostraban mas de 100 autos exóticos y deportivos de alrededor del mundo.

Luego de ver todo en el Concorso Italiano, supe por que La Dolce Vida solo tenía 150 autos. Espero la Dolce Vida pueda hacer pie durante la semana del auto histórico pero compitiendo con mas de una docena de shows será difícil.

El sábado visitamos la Bahía de Monterrey y el remate Mecum que fue descrito previamente. Comenzamos el día con un paseo por el área de Santa Cruz. Luego de luchar con tráfico durante casi una hora decidimos tomar la ruta 9 de retorno al área de la Bahía en vez de la 101. Esto funcionó bastante bien ya que encontramos un restaurante de barbacoa Tejana para cenar y pude conducir sobre algunos de los mejores caminos de las montañas de Santa Cruz. Para cuando llegamos al hotel estábamos listos para dormir. La siguiente mañana estábamos de pie temprano y nos dirigimos de retorno a la casa de Clark. 📍



Concours Italiano en Laguna Seca





Pista de Carreras de Laguna Seca



Las Muy Limitadas Producciones del Renault 5

Por Claude Campas

Recientemente me di cuenta que un miembro había subido algunas fotos del R5 "Chacharelle" en una de las páginas del foro del club y esto me recordó todos los otros modelos de R5, entonces busqué en el libro Renault 5 de Yann Le Lay y Bernard Vermeyle. La mayor parte de la información de estos modelos viene en la edición ETAI.

Comencemos con el Cacharelle. El diseñador de ropa Jean Cacharel introdujo en 1976 en el Auto Show de París un Renault 5 Cacharelle, desarrollado por su amigo Maurice Calka. El precio de transformación equivalía a unos \$2000 en 1976. El auto exhibido era un Renault 5 TL al cual se le quitó el techo y se le reemplazó con bastidor usando el mismo diseño de los vestidos Cacharel. Todos los asientos tenían el mismo patrón. La transformación estuvo disponible en toda la línea de Renault 5 e incluía algunas partes de la carrocería reforzadas. Se recibieron 38 órdenes en el Auto Show pagadas por adelantado, así se construyó un segundo modelo, desafortunadamente, Renault decidió por algún motivo que ellos no garantizarían los autos y se negaron a distribuir el "Cacharelle", así que fue necesario rembolsar por completo a los clientes.

Sin embargo, antes de terminar con el proyecto "Cacharelle", Renault tomó el carro por una semana para examinarlo y probarlo en la pista Lardy. Desanimado por la decisión de Renault de no producir el Cacharelle, Jean Cacharel se negó a volver a asociar su nombre con cualquier auto en el futuro. Desafortunadamente esto fue lo más cercano que estuvo Renault de producir de fábrica un Renault 5 convertible.

Posteriormente vino el Monte-Carlo para celebrar el éxito de Jean Ragnotti con el Renault 5 Alpine Groupe 2 en carrera de rally, Renault decidió vender una edición especial, basado en el Renault 5 TS y llamándolo "Monte Carlo". Todos los "Monte Carlo" eran amarillo girasol con las defensas del Renault 5 Alpine en color rojo así como la parte inferior de su cuerpo y la defensa trasera. El techo es negro como el Renault 5 Alpine Groupe 2. Los rines de acero y los espejos eran iguales que los del primer R5 Alpine. Esta edición especial se fabricó en Flins entre Febrero y Marzo de 1978 saliendo a la venta el 25 de Marzo de 1978.

Con la primera edición limitada del R5 completa, Renault enfocó su atención en el "LeCar by Renault" versión Francesa para celebrar otro éxito, la llegada del Renault 5 al continente americano y por solicitud del mercado Francés, Renault introdujo una nueva edición especial en Noviembre de 1978, se llamaba simplemente "LeCar by Renault" tal como en los modelos norteamericanos. Se construyeron 14,000 "LeCar by Renault", 6,000 para Francia y el resto para otros países Europeos. Estos estaban basados en el R5 TS, la idea es hacer ver el R5 Europeo tan similar como fuera posible al modelo Americano, para que el consumidor pensara que



estaba adquiriendo el mismo auto que sus contrapartes Americanos.

Para lograr esto, Renault incluyó rines de aluminio, barras, defensas en negro, direccionales laterales, calca "LeCar by Renault" en la cajuela y el logo Renault en el doblez del cofre. La defensa, las luces principales y el motos venía de la versión Europea (R5 TS) Cada uno de estos 14,000 autos estaba equipado con una placa en el tablero con el número de serie grabado.

Si el LeCar fue suficientemente genuino que entonces introdujeron el "LeCar Van" Producido en 1979, del "LeCar by Renault" en edición limitada de la versión Francesa. Partiendo de la idea original de Francois Dumoulin, la compañía "Heuliez" iniciaron a construir una hoja metálica trasera equipada con una mirilla entintada. Inspirada por la van convertida Americana de los años 70.0 La llanta de refacción fue instalada en la cajuela trasera. La licencia fue colocada en la izquierda de la cajuela. En la parte trasera del auto no había asiento sino un tapete de polietileno, el lado interior estaba cubierta con tapicería roja. Esto era una modificación mayor para Heuliez quien normalmente construían autos utilitarios de carros de golf. Todo su esfuerzo se recompensó cuando Renault exhibió el carro en el L'Atelier en los Campos Elíseos.

Después de varios años en producción en lo más alto de la línea el Renault 5 TX necesitaba una renovación. A finales del año 1982 Renault propuso "el Renault 5 Laurence" para sustituir el TX el cual mucha gente sentía que no justificaba su más alto costo costo. Renault comisionó el "Renault 5 Laurence" a Laurence Automobile. Esta compañía fue creada en Enero de 1983 por Antony Roland.

El Renault 5 Laurence fue una mejora sobre el TX en prácticamente todos los aspectos. Su carrocería fue totalmente retrabajada, lijada a mano para quitar todas las imperfecciones de la carrocería. Después se agregó una capa transparente para hacer brillar el carro y proteger su carrocería de la corrosión. El auto estaba equipado con defensa americana, luces frontales del modelo Norteamericano y luces traseras entitadas en negro. El tablero, los asientos, los paneles de las puertas fueron revestidas con piel. Los instrumentos venían del R5 Alpine. También se le instaló un estéreo Alpine. Se propuso un modelo con dos asientos de piel y cajuela recubierta con madera. El costo de modificación se fue hasta cerca de 40,000 Francos, lo que representa el doble del precio de un R5 normal. 🗣️

The R5 Laurence



Paseo Salvaje de Mademoiselle

Por Marvin McFalls

Como sabrán del anterior número, Sharon tuvo un accidente en su 4CV rumbo a show "Lo Mejor de Francias e Italia" en noviembre. Desafortunadamente, no tuve tiempo de obtener fotos del daño e incluirlas en el anterior número. Tratare de describir que pasó en base a detalles de testigos y el reporte CHP.

Estábamos conduciendo en caravana en la I5 a través de Los Ángeles. Planeamos parar al norte de la ciudad pero decidimos parar antes para llenar el tanque de Sharon. Yo encabezaba el convoy y vi que la siguiente salida tenía una fila de auto ventas así que deduje que este sería un buen lugar para salir de la autopista. Resulta que la salida estaba bajo construcción. Cuando Sharon intentó tomar la salida golpeó un pilón naranja con su guarda barro trasero.

Con la barrera de concreto delante de ella, su reflejo natural tomó cargo. Giró de retorno a la autopista durante el congestionamiento de medio día cruzando tres carriles de tráfico, milagrosamente evitando contacto con otro vehículo. En ese momento ella pensó que no era el mejor momento para estar en la autopista y trató de virar hacia la calzada. Al hacer esto entró en contacto con el para choque de un Mercedes. La llanta delantera de Mademoiselle entró en contacto con el para choque y ambos autos se detuvieron sobre la autopista.

Afortunadamente, todos los autos detrás de ellos pudieron parar y el accidente fue limitado a solo dos autos. El Mercedes pudo alejarse del accidente con daños cosméticos menores, desafortunadamente, Mademoiselle no tuvo tanta suerte. Donde colisionó la rueda delantera con un vehículo mucho más grande varios de los componentes de la dirección se dañaron y la rueda fue severamente doblada. También el guarda barro quedó doblado y la capota fue desalineada.

Sharon quedó muy adolorida por el accidente y tenía un chichón en su cabeza y varios moretones pero aparte parecía estar bien. Al día siguiente visitó un doctor que confirmó que no tenía heridas severas. Pudimos entonces respirar con alivio. Ahora Mademoiselle necesitará ver al Dr Jonathan y ojalá estará de retorno en los caminos pronto. Sharon, todavía esta considerando si pintará todo el auto o solo retocará las partes dañadas. Mademoiselle fue echada de menos en el show y estoy seguro Sharon extraña conducirla la alrededor del vecindario. Que te mejores pronto! 🍷



Fiebre por los R18

Por Marvin McFalls

Hace algunos años Ray Dietz decidió vender su bien sostenida vagoneta Renault 18i 1981. En ese tiempo no había demasiado interés en esos viejos Renault cuatro puertas. Desde entonces muchos de nuestros miembros han mostrado interés en estos viejos modelos. El primero en interesarse fue Sam Stuckey cuando él compró el carro de Ray. Entonces el año pasado durante la reunión del 10o Aniversario en Tennessee, los hermanos Marc y Claude no podía quitar sus ojos de la vagoneta azul brillante, incluso Jonathan Burnette expresó su interés en adquirirla uno.

Desde entonces tanto Marc como Claude compraron sus R18s. Sin embargo estos no son unos 18s ordinarios. Ambos carros tienen dirección en todas las ruedas, cosa que en los R18 es algo muy raro. El 18 de Marc es modelo 1985 con 257,000 km, y tiene un motor de 2.0 Litros, igual que los usados en Europa en el R20 y R25 y el R18 Mexicano, también de la misma familia que los 2.2 Litros usados en los modelos American. El carro de Claude es rojo y originalmente fue importado de Suiza, lo encontró en el Departamento 70 en Francia y lo trajo en Octubre 17. Si conseguir dos R18 AWD (Dirección en Todas las Ruedas) no fuese suficiente, ellos fueron capaces de conseguir un tercero, un 1.6 L modelo más antiguo para partes.

Mientras tanto, Ray Dietz llamó. Se había decidido a deshacerse de su última vagoneta R18i, la plateada. Ray la llevó a diversos shows a lo largo de los años, incluyendo nuestra segunda reunión de la Costa Este en Ohio en 1999. Una vez condujo la 18i plateada tirando de la azul a Carlisle. Después de más de 30 años de servicio confiable su motor finalmente cedió. Hace aproximadamente 5 años yo le llevé un motor de repuesto. Ray había tenido algunos problemas con la cadera en los últimos años que postergaron este translate y él, recientemente terminó de instalar el motor de menos millas.

Entonces Sam y yo hicimos planes dos semanas antes del día de Acción de Gracias para hacer el viaje a Martinsville, Virginia para recoger la 18i. Hicimos el viaje en cinco y media horas y pasamos una hermosa velada con Ray y Nancy. Nancy hizo una fabuloso Spaguetti de cena. Charlamos por horas después de la cena y luego nos fuimos a la cama. La siguiente mañana nos despertamos temprano y desayunamos, antes que Sam y yo subieramos todas las piezas de Ray. Entre la cajuela de la vagoneta y mi Jeep teníamos una carga completa.

Para las 10:30 de la mañana nos encontrábamos camino a Martinsville. Hicimos como tres millas antes de que una de las defensas del trailer se rompiera. Después de quitarla y volverla a ajustar el tirón estábamos de nuevo de vuelta en el camino. La siguiente parte del viaje a través de Lover's Leap (El Salto del Amante), un pasaje montañoso es extremadamente neblinoso con lluvia ligera que no fue nada agradable, pero no pasó mucho antes que regresáramos a la interestatal. Cerca de seis horas después de que salimos llegamos a

Knoxville y comenzamos el proceso de bajar todas las partes. Permítanme decir que Ray tiene algo de todo y a veces dos, así que dormimos bien esa noche.

El próximo año en Carlisle, no me sorprendería si Sam y yo conducimos las vagonetas R18i de Ray, al menos ese es nuestro propósito. También Jonathan quiere preguntarle a Claude y Mark por las piezas sueltas del sistema de Dirección en las 4 Ruedas de sus autos. Él piensa que una Sportwagon con AWD resultará estupenda para sus múltiples visitas a Colorado. Los mantendremos al tanto de sus progresos. 🌟



Los Emblemas Renault

Por Mark J. McCourt

Aunque Renault se retiró de nuestro Mercado en un giro desafortunado, la ilustre historia de la compañía y la dominación continua de los deportes automotores significa que, al menos en otros mercados fuera de Estados Unidos, el diamante de Renault mantiene supreciado estatus.

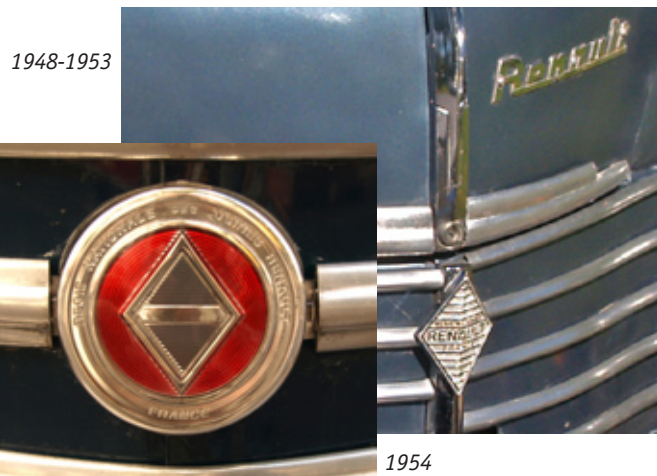
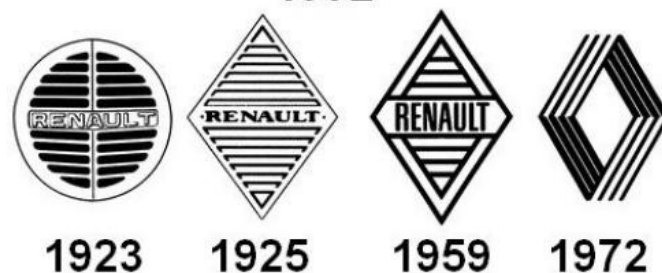
El parche de cuatro lados que acentuaba la nariz de cada vehículo Renault no fue el primer logo del fabricante. El logo inicial apareció en 1900 y es una imagen en espejo de una R mayúscula contenida en un óvalo y adornada con un ribete simbolizando la Sociedad Renault Frères, la compañía fundada por Louis Renault y sus hermanos Marcel y Fernand. Aunque Marcel falleció en un percance en la carrera París – Madrid de 1903. los automóviles Renault ya habían ganado una reputación en el deporte automotor y Louis hornó esto en 1906 con un nuevo logo que ensalzaba una vista superior de la nariz de un auto de carreras Renault rodeado de un círculo con la forma de engrane. El crecimiento de Renault como proveedor militar en la 1ª Guerra Mundial inspiró un nuevo parche para 1919 que destacaba un tanque estilizado en un círculo. El nombre de la compañía fue incorporado en el centro de un logo

La primera aparición del ahora famoso diamante vino en 1925 con las incrustaciones previas representadas como líneas horizontales que radiaban hacia arriba y debajo de las letras “Renault”, este parche se mantuvo después de la nacionalización de 1945 por el gobierno Francés, aunque el Dauphine 1956 presentaba un inusual parche con un fondo de diamantes rojos y la frase “Renault Regie nationale France”. Un parche simplificado con una diamante hecho con una línea gruesa con tipografía más alta y contemporánea se usó entre 1960 y 1971, y en papel frecuentemente se rellenaba en amarillo.

Un Nuevo y estilizado diseño del diamante sin las barras centrales o las letras Renault se lanzó en 1972; este logo apareció en tres dimensiones, y frecuentemente se colocaba una nueva tipografía serif a un lado del parche que estaba situado frente a un fondo color naranja con el nombre de la compañía. El diamante se tornó más sencillo en 1992 perdiendo tres barras y siendo sustituidas con un atractivo relleno en acabado cromado (o con apariencia cromada en el papel) en una figura perfilada hacia abajo en dos direcciones desde un eje central elevado horizontalmente. En 2004 este parche tridimensional se matizó con una tipografía Renault más contemporánea llamada internamente “Identidad Renault”



1992



desconocido



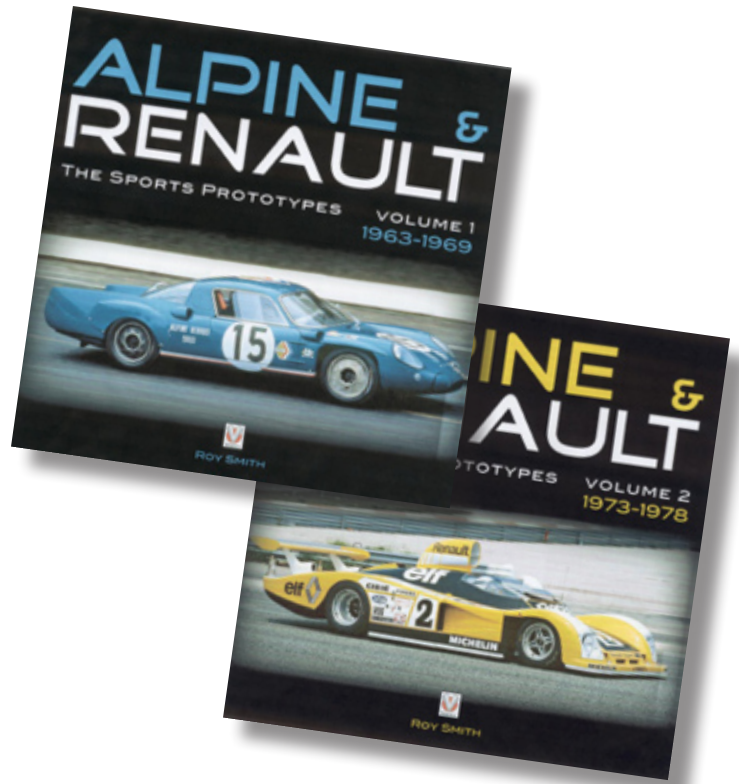
1957

Roy Smith

By Marvin McFalls

Como ustedes se dieron cuenta leyendo la más reciente edición, Roy Smith es un talentoso escritor. Lo conocí hace 2 años cuando publicó su primer libro, *Alpine & Renault – The Development of the Revolutionary Turbo F1 Car: 1968 to 1979*. Comenzó a escribir en los años 1960s para revistas de clubs, principalmente entrevistando a gente notable de la época. Una carrera de 40 años en ventas y marketing incluyendo la preparación de muchos documentos técnicos, desarrollando una atención al detalle que ustedes verán cuando lean los dos artículos que él está escribiendo para esta edición. Roy ha escrito artículos relacionados con Alpine-Renault regularmente desde 1989 para varias revistas, y es el

Roy ha escrito otros dos libros que estarán saliendo en la siguiente primavera *Alpine & Renault – The Sports Prototypes – Volume 1: 1963-1969* y *Volume 2: 1973-1978*. El es una persona muy agradable y me honró al unirse a nuestro club y al aceptar escribir algunos artículos para nosotros. Espero que disfruten su trabajo tanto como yo. 🍷



Con un 12 por América

Por Fernando Zavala

Recientemente conocí a Carlos y Samanta, una pareja que viaja por el continente Americano desde Argentina con destino final Alaska en su R12 Break 1981, en cuestión de semanas estarán entrando en los Estados Unidos por California y su plan es llegar a Vancouver en Canadá antes de dirigirse a Alaska.

Ellos necesitan apoyo, básicamente patrocinios, ya sea en efectivo o en especie para ellos o su auto.

Tan solo en Monterrey la Agencia Renault Valle Oriente les dio crédito para la adquisición de accesorios de su tienda además de un servicio completo a su auto. El Clio Club, del cual también formo parte, les regaló un nuevo juego de llantas y durante la Reunión de Renault Antiguos, Carlos y Samanta vendieron camisetas como recuerdo de su viaje por \$10.00 cada una.

Ellos requerirán alojamiento para descansar por las noches, nada elegante (considerando que están acostumbrados a la cama instalada en el interior de su R12). Por ejemplo, una pareja del Clio Club en Monterrey, Rafa y Marisol los hospedaron en su casa durante su estancia en Monterrey, así como ellos muchas familias los han recibido en sus casas desde que salieron de Argentina hace más de un año. Son muy agradables, Carlos tiene 34 y Samanta 31.

Cualquier evento automovilístico es bueno para ellos como escaparate para sus recuerdos y pasar un tiempo con entusia-

mas Renault. Ellos pueden dar conferencias sobre sus experiencias en el camino para convenciones de negocios o clubs automotrices así como otros eventos.

¿Creen que podamos proporcionarles alguna orientación, ayuda o apoyo durante su estancia en los Estados Unidos, México o Canadá? Es posible seguirles y contactarlos por medio de su blog: <http://conun12poramerica.blogspot.com> 🍷



Reunión de Renault Antiguos en Monterrey, México

Por Fernando Zavala

El pasado 27, 28 y 29 de noviembre de 2009, las hermosas cumbres de la Sierra Madre en San Pedro Garza García (Monterrey, México) fueron testigos de la primer Reunión de Renault Antiguos en la Agencia Renault Valle Oriente. El evento llamó la atención de muchos por que la sala de exhibición de la Agencia Renault que tradicionalmente se ve llena de los modelos más recientes de la marca vio sustituidos los flamantes autos último modelo por los hermosos y emblemáticos Renault antiguos, provenientes de colecciones privadas locales y foráneas; además se contó con un invitado muy especial que capturó las miradas de todos en esta sala decorada especialmente para la ocasión, la invitada de lujo era ni más ni menos que la famosa R12 Break proveniente de Argentina y sus amistosos propietarios; Carlos y Samanta quienes vienen en un viaje intercontinental desde Argentina con destino final en Alaska. Ellos recibieron la invitación de Alejandro Cerda, del Departamento de Ventas de la Agencia Renault Valle Oriente y pieza clave en la organización de este memorable evento, además de miembro del RoCONA.

El 27 de Noviembre un hermoso R5 Turbo y un Alpine A110 Berlínnette 1974 ocuparon los primeros espacios de la sala de exhibición junto a los modelos de la nueva gama. Con solo estos dos autos se podía sentir, ver y casi tocar la gloria de estos modelos antiguos así como la sensación del estilo y sofisticación de los nuevos modelos. El 28 de Noviembre llegaron un R8 1973 en color rojo y un Dauphine 1969 así como dos caras conocidas para la comunidad renolera de Monterrey, Ricardo e Imanol Ordorica en sus R5TX 1984 y el célebre Dinalpine Coupé 1971 (que al cierre de esta edición había sido vendido a un coleccionista privado en Alemania). Estos últimos ya estaban listos para entrar a la sala donde había mantas de gran formato con slogans tomados de canciones famosas de los años 60, 70 y 80. Se instaló un sistema de sonido interior y exterior. La música de estas tres décadas ambientó con una mezcla de rock, pop, temas de películas, series de tv, etc. al tiempo que algunos de los momentos más memorables de la historia de Renault se exhibían en video a través de pantallas gigantes instaladas en la sala de exhibición.

Aunque el clima había estado lluvioso y hasta cierto punto frío durante la semana, el domingo 29 de Noviembre inició con un hermoso y limpio cielo azul, despejado y con el sol radiante, con una temperatura significativamente más alta que los días previos ideal para un buen paseo por las calles de San Pedro. San Pedro Garza García es una de las ciudades del área Metropolitana de Monterrey, sede de algunos de los corporativos más importantes de México, cuenta con hermosos campos de golf, centros comerciales, universidades, etc. A las 10:00 los propietarios de Renault antiguos y sus autos se dieron cita afuera de las instalaciones de la Agencia Renault Valle oriente. Dos unidades de Tránsito de San Pedro estaban ahí para dirigir y escoltar el desfile. Un hermoso R18



1985 con su dueño y su familia llegaron justo antes que mi familia y yo en nuestro querido Encore GS 1986.

Unos minutos después todos nos dirigimos a un área abierta en medio de edificios de corporativos, hoteles y un centro comercial, justo donde el Clio Club de Monterrey tiene sus reuniones todos los jueves. Este fue el lugar ideal para la sesión fotográfica a los pies de la Sierra Madre como fondo perfecto para las fotografías. Estuvimos por espacio de una hora donde nos tomamos una tonelada de fotos para nosotros, nuestras familias e incluso medios locales y esta revista.

El sol estaba en su punto más alto cuando iniciamos el recorrido por las principales calles de San Pedro, la gente, en su mayoría paseantes, familias volteaban a ver la fila de pequeños autos franceses muchos, en su mayoría extintos de las calles locales, a esta hora todavía había gente haciendo ejercicio y otros conductores simplemente bajaban su velocidad para acercarse y mantenerse cerca del cortejo.

De regreso a la Agencia Renault Valle Oriente, la mayoría de los autos cupieron en la sala de exhibición y un amigable y cortés equipo de la agencia Renault repartieron botanas, sándwiches y sodas para todos los asistentes. Fue un verdadero evento familiar con padres e hijos por doquier. También había algunos abuelos disfrutando de una buena plática, hermosos autos, regalos, globos, etc.

Una parte muy importante de todo el evento fue la presencia de Carlos y Samanta en su R12, la pareja ha planeado un viaje intercontinental desde Argentina hasta Alaska. Durante su estancia en Monterrey recibieron de manos de miembros del Clio Club de Monterrey un juego nuevo de llantas. El motor de la R12 Guayín necesitaba algunos empaques y una nueva bobina así como unos ajustes en las válvulas. Antonio Guzmán, mecánico de vasta experiencia en estos modelos y miembro del equipo de mecánicos de la Agencia fue el encargado de hacer la mecánica que necesitaba la R12 para proseguir con su viaje. Ricardo e Imanol, ampliamente conocidos por su experiencia y conocimiento en modelos de antigua y nueva generación de Renault retiraron la cabeza del motor y la llevaron a rectificar, mientras que Antonio trabajó con las válvulas y en conseguir otra bobina en el establecimiento de su padre, el señor Felix Guzmán, mecánico de la vieja escuela Renault quien radica en la vecina ciudad de Saltillo, capital del Estado de Coahuila donde tiene un negocio de partes.

La primer reunión anual terminó la noche del 29 de Noviembre con concursos entre los asistentes donde se premió con artículos promocionales de colección.

Unos días después la R12 estaba lista para dejar Monterrey en su viaje de regreso a la Ciudad de México, los demás nos quedamos pensando en el siguiente evento. Los invito a seguir la travesía de Carlos y Samanta en <http://conun12poramerica.blogspot.com/>. Por mi parte los mantendré informados en el foro sobre la próxima reunión en

Monterrey tan pronto tenga noticias de la Agencia Renault Valle Oriente. En esta fase nos encontramos muy satisfechos con el resultado y esperamos para el siguiente evento tener invitados de otros clubs de México y por que no, un contingente del Renault Owners Club of North America. 🇨🇪



Micro Carros a Chicago, Agosto 21-22

El Primer Evento en el Mundo de su Categoría Reuniendo el GRAN mundo de los MICRO carros a Chicago ...

Los coleccionistas, propietarios y curadores del Museo de Micro Autos Pequeñas Maravillas, Ken y Sylvia Weger. Miembros veteranos del Renault Owners Club of North America, junto con Larry y Marybeth Claypool, estarán presentando la REUNIÓN MUNDIAL DE MICRO/MINI AUTOS en el centro de Cristal Lake en el Centro Universitario, localizado en 100 S. Main Street, el 21 y 22 de Agosto de 2010. Este es el mismo grupo que organizó la Reunión Nacional de Micro/Mini Autos en 2006, con 300 autos y miles de espectadores, haciendo de esta el más grande evento Nacional de Mini/Micro Autos a la fecha.

Este será la primera REUNIÓN MUNDIAL de su tipo en la historia. Los dueños de los Micro y Mini autos y sus carros vendrán de todas partes del mundo para compartir su entusiasmo por estas pequeñas maravillas. Los Weger esperan recibir alrededor de 500 Mini y Micro Coches. Se consideran Microcarros aquellos con motores inferiores a los 500 cm³, y aquellos con motores entre 500 y 1500 cm³ se denominan "Miniautos". Se espera muchas marquesinas llenen los espacios abiertos que rodean el Centro Universitario. Habrá venta de alimentos y bebidas. Además de la exhibición de autos, se planean talleres, clases y seminarios.

Estos diminutos autos, conocidos como "Autos Burbuja", evolucionaron después de la Segunda Guerra Mundial cuando las Industrias Europeas reiniciaron actividades y comenzaron a producir para autos para las masas. Estos tenían una potencia limitada y eran muy ligeros, con un gasto de combustible para obtener incluso más de 70 millas por galón. Estos microautos eran capaces de transportar familias completas en relativa comodidad.

Algunas de las marcas más comúnmente conocidas son:

- Austin Mini (RU)- Primer auto en usar un motor de 850 cm³ montado transversalmente
- Renault 4CV (Francia)- Motor en la parte posterior, 4 puertas con motores de 750 cm³
- Crosley (EUA)- Adelantado a su tiempo en eficiencia de combustible, motor de 717 cm³
- Fiat 500 (Italia)- Cincuecento, muchos funcionando hasta nuestros días, 60 años después del inicio de su producción
- Isetta (Italia y Alemania)- con una puerta montada al frente, tenía espacio para 2 personas, 300 cm³
- Messerschmitt (Alemania)- asientos y puerta tipo aeroplano.
- Subaru 360 (Japón)- Si, el bebé de la familia Subaru- 2 cilindros. Motor de 360 cm³
- Velorex (Rep. Checa)- Marco de acero ligero cubierto con tela de vinyl; Motor de 200 cm³

Estos mini autos y muchos más estarán en exhibición en la reunión. Con la Reunión Mundial abierta a vehículos de hasta 1500 cm³, esto permitirá a mucho más que un puñado de Renault Dauphines, R8' y Caravelles a participar, así que esperamos una mayor participación incluyendo a los exóticos Alpines y R5 Turbo y modelos como Alliance, Le Car, R4, R10, R12 y R16 solo por mencionar algunos. Incluso habrá una caravana manejando desde California hasta Chicago a través de la histórica Ruta 66, así que si estás puesto para la aventura, esperamos verte en Chicago el año entrante.

Hay espacio suficiente para estacionar trailers y autos, Muchos hoteles locales tienen tarifas atractivas para acomodar a los visitantes de última hora. Hay 13 restaurantes para ir a pié desde el Centro Universitario. Para ir a la Forma de Registro, visite: worldmeet2010.com/2010registration-online.html o llame a Marybeth Claypool: 815-469-2936 ☎

Encontrando al Mecánico que Trabajo en tu Renault Antiguo

Por Kurt Triffet

Como propietario la página web para entusiastas de Renault Caravelle (www.renaultcaravelle.com), frecuentemente me preguntan referencias de mecánicos que trabajen estos autos. Yo vivo en Ventura, California y tengo que encontrar mecánicos que deseen trabajar con autos antiguos y entonces proporcionarles manuales y entrega rápida de piezas (cuando nos damos cuenta que tenemos qué reemplazar). La mayor parte de los talleres no desean tener un auto en sus plumas ocupando espacio por refacciones, así que siempre les envío las piezas de un día para otro directamente a ellos.

Desarrolla una relación con buenos talleres que te atiendas bien. El taller que hace la mayor parte del trabajo para mi Caravelle 1967 con motor en la parte posterior, se especializa en modificaciones tipo hotrod en sus propios talleres, pero

me da servicio a precio de talleres regulares. Estos tipos tienen la habilidad para improvisar y resolver rápidamente. Tú necesitas alguien con esta sensibilidad aunque no sean mecánicos Renault. Estos autos no son ciencia espacial. Lo que hago si ellos tienen algún problema es recurrir a Jacques y otro especialista del club para conseguir consejos con la mejor práctica y la verdadera solución al problema.

Otra cara de la mecánica Renault: Me he topado con mecánicos locales entrenados en Renaults antiguos, pero no hicieron un gran trabajo. ☎



©2008 Lena

THE MICRO/MINI CAR
WORLD MEET 2010
CHICAGO USA AUGUST 21-22

Renault Owner's Club of North America
13839 Hwy 8 Business
El Cajon, CA 92021