

Noticias Renault

95
Primavera
2010



Dauphine 1963

En este número

Nuestras Miembros	3	Lotus Europa con Motor Gordini	16
Reporte del Tesorero	4	El Renault de James Bond	17
Más Noticias del Renault 1928	4	Los Alfa son Rojos	18
Dauphine 1963	5	Guía de Precios, Renault Fuego	22
Concentración Renault Frères	6	Herb Miller, Miembro Junior	24
Corredor D'jet	11	El Renault Wind	25
Devin, Con Motor Renault	14	El Regreso de Mademoiselle	26
Más del Gentil Bob	15	Renault en Sudáfrica	28

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

Fundador :	Jacques Lynn
Presidente	Marvin McFalls
Vice Presidente/Enlace del Club	Jesse Patton
Secretario Membresías/Tesorero	Sharon Desplaines
Secretario Nuevos Socios	Ray Dietz
Editor de Mercadeo	Kurt Triffet
Editor de Noticias Renault	Marvin McFalls
Moderador de Foro/Editor de impresión	Michael Heather
Editor de Traducción	Enrique/Fernando
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

Primavera 2010 área para los miembros:

Nombre de usuario: djet

contraseña: gordini

Febrero 2010, Nuestras Miembros Online

Bentley, Thomas, 2448 Blackmon Dr. Decatur, GA 30033
donnieb59@bellsouth.net

Boyd, John 5215 South Frame Point, Homosassa FL 34446
jjboydfluvanna@gmail.com

Brown, Mark H., 135 South Sierra Ave #10, Solana Beach
CA 92075, mbrown@genergy.com

Gill, Dean, 501 N.E. 19th St., East Wenatchee, WA 98802
klunkersri@charter.net

Granheim, Bjorn, Assuransegt 8, Porsgrunn, Norway 3915
agranhei@online.no

Grigg, James, 2145 Benwicke Dr Pfafftown, NC 27040
myrollmodels@aol.com

Hernon, Pat, 450 Cliff Drive Aptos, CA 95003
phernon@allseasonsspas.net

Kutcher, Gary P. 4127 Fossil Park, San Antonio, TX 78261
gary1930@yahoo.com

Melville, Keith, 19 Osman St., Blayney, NSW, Australia 2799
keithlymarvel@yahoo.com.au

Febrero 2010, Reafirmacions

Aldrich, Floyd
Baker, Robert
Bartz, Wolfgang
Becerra, Manuel
Coen, John
Douglas, Malcolm
Elkins, Brian
Evans, Randy
Greenbank, Dan
Gross, Thomas

Harding, David
Hellberg, Rolph
Ketchpaw, William
Knott, David
Lane, Jeff
McEwen, Mark
Reed, Henry
Rogers, Clark
Vogler, John

Marzo 2010, Nuestras Miembros Online

Bello, Juan Carlos, Jose Maria Vertiz 909 Apt 401, Mexico
City, Distrito Federal 03020 bello_jc@hotmail.com

Betancourt, Charlotte, 43667 Persimmons Lane, Hemet, CA
92544, badskpr@yahoo.com

McDonald, Neil 16 Marina Dr. Queenstown, New Zealand
9300, nmcdonald@cfma.co.nz

Nevarez, Carlos, 2092 Scanlon Ferry Ct 103, Las Vegas NV
89156, Welos415@hotmail.com

Nosaka, George, 45-540 Apapane St Kaneohe, HI 96744
georgenosaka@yahoo.com

Rhodes, Donald, 30 Highspire Rd. Downingtown, PA 19335
greboguru13@yahoo.com

Solstad, Edward, 3701 Pillsbury Ave., So.Minneapolis, MN
55409, esolstad@presenter.com

Marzo 2010, Reafirmacions

Barocan, Thomas
Boulet, Robert
Castro, Andrew
Flynn, Tim
Franklin, Boyd
Gill, Paul
Glauser, Rolf
Greenbank, Dan
Hoover, Clayton
Labrecque, Bruno
Laming, Rick
Lardani, Anthony
Leedy, Gary
Martin, Dale
Miller, Andrew John

Nelson Jr., Eric
Peacemaker, John
Polak, Don
Prew, Major
Reynolds, James
Rivera, Jose
Saunders, H.D.
Showers, John
Silman, Paul
Simon, Milton
Taylor, Sam
Thompson, Max
Torres, Julio
Waddell, Patrick
Weinberg, Steven

Abril 2010, Nuestras Miembros Postales

Hagge, Hans, 134 Kings Rd. Westhampton, NJ 08060

Stoner, David, 338 SE Spokane St. Portland, Oregon 97202

Abril 2010, Nuestras Miembros Online

Chennell, Nick 13084 State Route 31 Albion, NY 14411
NC5405@Yahoo.com

Downing, Tommy 134 Dobbs Valley Spur Mineral Wells,
Texas 76067, downing.tommy@gmail.com

Powers, Nancy M., 1050 Tallayrand Ave., Jacksonville. FL
33206, suntimes@att.net

Surgener, Tracy, 1117 E. Southern Ave, Bucyrus, OH 44820
scrapte@yahoo.com

Abril 2010, Reafirmacions

Bassous, John
Bourque, Jon
Damide, Francois
Dimopoulos, Nicholas
Englund, Lavelle
Mejia, David
Metzendorf, Brin
Noiseux, Daniel

Pickholz, Michael
Roe, Patrick
Rose, Ira
Tallant, Kevin
Taxman, Art
Taylor, Samuel
Wallace, Caleb
Walton, Kirk



Reporte del Tesorero

Por Sharon Desplaines

Saldo al Inicio del Período:		Total	3230.43
Cuenta de Cheques	343.49		
Cuenta de Ahorros	5307.21	Balance Final:	
Total	5650.70	Cuenta de Cheques	539.90
Ingresos:		Cuenta de Ahorros	4556.83
Membresías Postales	952.36	Total	5096.73
Membresías Paypal	1662.97	Ingresos menos Egresos	-553.97
Ingresos por Intereses	61.13		
Total	2676.46	Saldo Final Menos Saldo Inicial	-553.97
Egresos:			
Estampillas	457.41		
Website	1875.60		
Impresión de Boletín	843.26		
Reembolsos a Miembros	14.26		

Sharon Desplaines, *Tesorerera*

¿Has cambiado tu dirección postal o email?

Por Sharon Desplaines

En ese caso envíame tu nueva dirección con atención a Sharon Desplaines, Secretaria a hummer5@cox.net o envíala por correo a **7467 Mission Gorge Rd #81, Santee CA 92071 USA**

Es importante que yo tenga tanto tu dirección postal como tu correo electrónico ya sea que seas un miembro por

internet o por suscripción postal.

Cuando nuestros registros estén al día yo puedo asegurar que tu recibirás tu copia de RENAULT NEWS o cualquier otra información que necesitemos hacerte llegar.

Gracias :-)

Más Noticias del Renault 1928

Por Hector Mackenzie-Wintle

En la edición #92 se habló sobre un Renault Beige que recientemente se había vendido en Subastas Leake. Se ve como un modelo de 4 cilindros. Lo que lo hace un Tipo NN1 o un más probablemente un Tipo KZ2, por que todavía tiene el logotipo del diamante que comenzó a usarse en 1927 y el radiador tipo persiana detrás del motor (El radiador frontal apareció en modelos más pequeños en 1929).

Después de visitar los Archivos Renault y consultar los "Archivos Cronológicos Renault" he llegado a determinar que el año es correcto. Como ustedes saben los números del chasis proceden secuencialmente a lo largo del borde, lo que dice es que el rango de cada modelo no tiene sus propios números de serie y de chasis por separado. El rango general de un modelo año 1928 va desde 3270000 hasta 369999, así que el auto en cuestión (número de chasis 332348) claramente entra dentro de este rango.

Probablemente la única manera de determinar a qué modelo corresponde cada Renault es tomando las medidas de dos sitios específicos, llamados, la base de la rueda y

el riel. El auto pequeño (NN1) tiene una base de rueda de 2.65 metros (8' 8-1/3") y un riel de 1.30 metros (4' 3-1/4"). El modelo grande (KZ2) tiene la base de la rueda de 2.908 metros (9' 6-1/2") y un riel de 1.44 m (4' 8-5/8"), aunque había una versión de lujo del chasis KZ y para permitirle coincidir con una carrocería más imponente esta versión tenía una base de rueda extendida de 3.01 metros (9' 10-1/2") en el mismo riel.

¡Independientemente del modelo que sea, seguramente no hay muchos de estos nenes circulando en los Estados Unidos!

Nota del Editor: Para aquellos que no estén familiarizados con Héctor, él es el Historiador del Club de Propietarios Renault de Gran Bretaña. Ha escrito muchos libros sobre Renault e incluso ha mostrado

algunos autos de nuestros miembros en sus libros. Como siempre, le agradezco a Héctor por su ayuda, especialmente con los modelos previos a la Guerra. He contactado a Subastas Leake y les pasé esta información pidiéndoles que se la pasen al nuevo dueño. También les pedí que el nuevo dueño nos contactara para darnos los resultados, así que estén en alerta. 🍀



Dauphine 1963

Por Gary Stuhlman

Aquí están algunas fotos que el club estaba interesado en ver de mi carro. Todo comenzó con un Dauphine 1963 que compró mi suegro en 1973. Estaba en muy malas condiciones y se usaba junto a una planta de fertilización para arrastrar una soldadora a su alrededor.

Su carrocería estaba mal así que mi suegro le quitó el techo y las puertas, después cortó dos pies (aproximadamente 67 cm) del piso y unió las dos partes; yo lo tomé en ese punto y terminé su carrocería levantando las cubiertas de las puertas, soldándolas al carro y dándoles acabado. Es un pequeño gran auto y es el favorito de los desfiles locales. Es tan ligero al frente que se le ha estacionado levantándolo de la parte delantera y girándolo hacia el lugar. No he visto otro Renault por aquí en un buen tiempo.

Gracias, Gary Stuhlman

Vivo en Palmyra, MO que se encuentra ubicada en la esquina Noreste a solo 10 millas al norte de Hannibal. 📍



Concentración Renault Frères

Por Alberto Gonzalez

La Concentración Renault Frères tuvo lugar marzo 7, 2010 en la plaza Intrusa en Cuicuilco ciudad de México, con una asistencia de 1000 participantes. En un ambiente para toda la familia compartimos un día de amistad aprecio y admiración por los autos en especial los Renault. Se llevó a cabo en un área de 6000 pies cuadrados que llamamos el área de Museo y otra área de aproximadamente 8000 pies cuadrados para parqueo de los espectadores. El evento fue organizado por el Club Alpine de México, El Club Renault Gordini y el Club Renault México.

La Concentración Renault Frères 2010 mostró a los entusiastas del Renault y Dinalpin que las marcas están en buenas condiciones. Sin importar cuantos clubes existan en el país, podemos compartir un día juntos para incrementar nuestros vínculos de amistad y buscar un mayor reconocimiento de nuestra marca del diamante.

Participaron 130 autos divididos en diferentes áreas. La primera era el área Museo donde expusimos piezas como el DINALPIN, A110 Cabriolet, Berlinette y GT4, 4CV, R8, R8G, R8S, R10, R12, R12TS, R4L, R4F4, R5TX, R5TL, R5-Alpine, R15, R17, R18 GTX, R18 Custom, FUEGO, FLORIDE, ESTAFETTE y DAUPHINE. El segundo área era para autos exóticos como el Clio V6 y R5 Turbo entre otros. Un tercera área mostraba varios autos Renault y Alpine de carreras.

El próximo año nos gustaría elevar este evento un nivel mas donde no solo Renaults son exhibidos pero donde también hay una competencia o concurso de Elegancia para la marca. Los ganadores de las varias categorías representarán a todos los Clubs Renault y Alpine en la Gala del Automóvil organizada por la Federación Mexicana del Automóvil Antiguo y de Colección o (FMAAC) que es el representante de la FIVA que lanzará un concurso nacional de los ganadores de la FMAAC para escoger el mejor auto del país. ●











Corredor D'jet

Por Dan Wardman

Estaba en Bélgica de negocios cuando me tropecé con un Rene Bonnet D'jet a la venta. Siempre he estado interesado en autos Le Mans de baja cilindrada. He tenido y corrido autos Lotus por muchos años y soy un estudioso de la historia de Le Mans así que estaba curioso de ver el Rene Bonnet. Hasta ese momento no había visto nunca uno. Fui a las instalaciones de Automobile VADERVEKEN en Bruselas para darle un vistazo a mi primer D'Jet.

El auto era rojo con nariz y cola amarilla. Es un CRB1 de 1963 (Fecha de construcción Noviembre 1 1963, chasis numero 1042). Fue propiedad de Paul Grant, el dueño de Vanderveken y su esposa Mary por mas de 20 años. Habían usado el auto para rallies y carreras clásicas de forma intensa. Había corrido en el Lissac Tour de France Auto desde el 2000 al 2005, varias carreras Liege – Roma -Liege y había competido en muchas carreras en Spa Francorchamps, Zaandvort y Nurburgring. El auto seguía sucio después de haber corrido la tour de France ese año. Pero estaba mecánicamente en buen estado y yo amaba como el auto se veía. Me sorprendió por lo angosto del auto y cuan chico era. También me sorprendió que cabía dentro el. No soy un tipo pequeño. Me pase como una hora mirando el auto. Realmente no tenía intención de comprarlo. Solo era un aficionado mirando un auto interesante.

Esa noche hable con mi esposa Sharon. Le conte sobre el auto y que si algún día quería probar carreras clásicas, el D'Jet sería un auto diferente y muy bueno para comenzar. He estado corriendo autos Lotus durante 15 años, corro un Lotus Europa serie 1 (muy parecido a un D'Jet con motor Renault) y un Lotus Elan, así que Sharon ha estado rodeada de carreras pero nunca expresó un interés en probar.

Para mi sorpresa, recibí una llamada de ella adentrada la noche. Había visto el D'Jet en el internet y le encantó. Ella dijo que quería probar correr y que compraríamos el auto. La próxima semana hice los arreglos para comprarlo. Tardó dos meses en prepararlo para embarcar. Acabamos volando el auto a California y lo remolcamos a nuestro hogar en San Jose.

Manejamos el auto por primera vez sobre calles locales. Ambos estábamos impresionados por su velocidad y manejo. Nuestro auto ha sido modificado. El motor creamos es un 1108 con dos carburadores Weber 40DCOE. La caja de 5 cambios y no la original Estafette. Cambia de atrás hacia adelante y tiene varillaje especial montado que funciona bastante bien. Fuera de esto es original con todos los instrumentos y tapiz etc. Hay una barra anti vuelcos sencilla montada al auto y tiene cinturones de competición.



Para preparar el auto para competir en Estados Unidos, había muchas cosas que tenía que hacer. Añadí un extinguidor abordo con controles dentro y fuera del auto. También añadí un interruptor de potencia maestro. Debido al clima caliente de California retiré el radiador y le cambié la colmena. Cambié todas las mangueras y restauré el motor de arranque y el generador además de montar un filtro de aceite remoto. Reemplace las juntas homocinéticas en ambos ejes. Cuando compre el auto pude comprar un juego de aros de aleación de los sesentas de 13 x 5. A estos les montamos llantas de carreras Hoosiers 185/60/30. Bajaron el auto unas 3 pulgadas y funcionan muy bien en la pista.

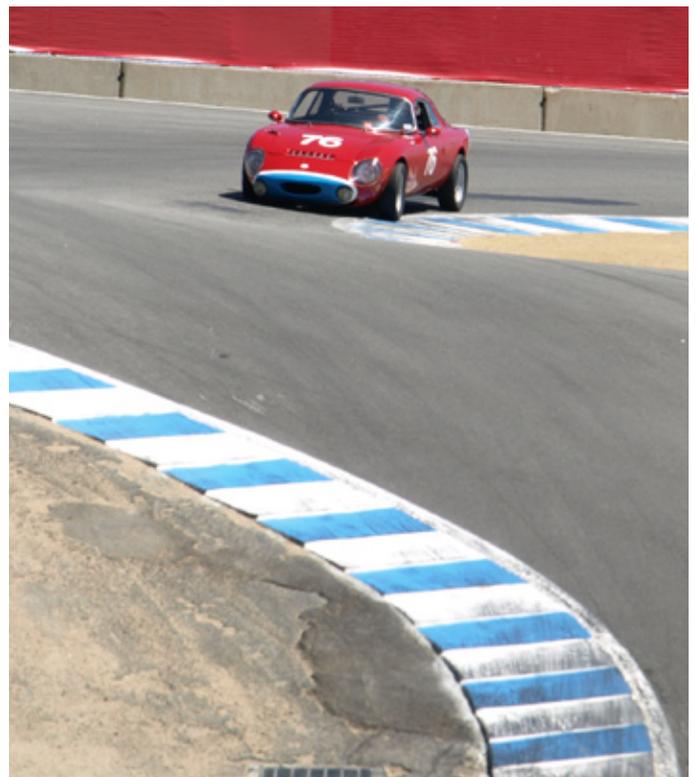
El auto estaba listo para correr en el Otoño del 2006. Sharon había atendido la escuela de conducción en mi Lotus Europa y estaba lista también. Desafortunadamente, tuvimos algunos problemas familiares que se interpusieron a nuestras carreras así que Sharon tuvo que esperar hasta el 2007

Ella comenzó la temporada en Febrero yendo de vuelta a la escuela, esta vez en el Djet. Durante el invierno instalé amortiguadores de competición, nuevos rotores de freno y pastillas de competición. Ella tuvo una muy buena escuela en el auto en la pista Sears Point en Sonoma California. Mucha gente notó su auto y pocos sabían que era. En su primer evento un escritor de Racing Magazine tomó fotos del auto y escribió sobre el mismo. Así que en su primer evento con el D'Jet ya estaba en una revista, la revista de carreras clásicas Victory Lane.

En Marzo del 2007 tuvo su primera carrera también en Sears Point. La colocaron en un grupo de autos de producción con motores de desplazamiento pequeño y otros autos antiguos. En su grupo habían autos Porsche 356^a, Alfa Gulliettas, Lotus Elans y Lola 1100s entre otros. Calificó cerca del final de la grilla y en las carreras del Sábado y Domingo hizo sus primeras pasadas y terminó muy delante de donde comenzó. Estaba entusiasmada y el D'jet fue un gran éxito. De nuevo durante la carrera un escritor tomó foto de ella y el auto y apareció en el siguiente número de Vintage Motorsports.

Corrió de nuevo en Mayo en otra pista en California llamada Thunderhill Motorsport Park en Willows California. Esta pista le sentó particularmente bien al D'jet con largas rectas que permitieron usar la caja 5ta en algunos lugares. Ella pudo usar la eficiencia de la forma del Djet para obtener altas velocidades en las rectas y pasar a otros autos. Tuvo otro gran fin de semana con su Djet.

En otoño del 2007 retornó a Sears Point. Con más experiencia ahora pudo ir mucho más rápido y mejoró notablemente en sus tiempos desde la primavera. Pudo correr al medio de la grilla en el mismo grupo de nuevo.



Desafortunadamente en la práctica el domingo la caja se trancó y no podía enganchar 1ª o 2da caja. El problema esta dentro la caja así que tomamos la decisión trabajar en el auto durante el invierno.

Durante este evento recibimos la visita de Steve Earl que es el organizador de las famosas carreras históricas automovilísticas en Laguna Seca. Observo el Djet detenidamente y nos dijo que presentemos el auto para el evento del 2008. Tenemos la esperanza de que Sharon corra su Djet en esta carrera el 2008. Si es así será la primera vez que un Djet corre en las históricas de Monterrey.

Así que comenzamos a preparar el auto para la siguiente temporada. Hemos retirado el motor y caja. La caja fue enviada a Michel Guegan en Alpine America en Montreal para ser reparada. Hicimos repintar la carrocería en California. Los asientos los retapizaron y adapte frenos mas grandes de R16 adelante. Guardamos la esperanza de acabar el auto para una carrera en Junio como forma de afinarlo para la Histórica de Monterrey. Entre tanto, compramos otro auto de carreras para Sharon. Un Winkleman Formula Ford para que pueda seguir compitiendo mientras preparamos su Djet.

Como pasa a veces, nuestros mejores planes para debutar en las Históricas de Monterrey se disiparon. Primero el auto no fue aceptado. Era el año de Formula Jr y las clases de autos de producción fueron mayormente eliminados. Tal hecho resultó en una bendición ya que tanto el trabajo de chapa y mecánica tardaron mas de lo que pensamos. Así que nos metimos de lleno e hicimos rearmar el motor a la vez. Al hacer esto descubrimos que el motor no era un 1108 como pensamos sino mas bien un 1296. Así que mientras que el motor era armado por Ferry Tinney en Performance Motors, Sharon continuo corriendo su Ford y el Djet retornaba de a poco. En el invierno del 2008 el auto estaba de regreso en casa, le pintura completada y el interior rehecho. Instalamos el motor y la caja durante las vacaciones de Navidad y re aplicamos a las Históricas.

Para nuestro agrado, Steve Earl aceptó nuestro ingreso. Tuvimos una carrera de práctica antes de las Históricas al final de Agosto del 2009, Sharon corrió el primer D'jet en las Históricas de Monterrey. Estaba en el grupo de 1961 - 1966GT debajo de 2.5 litros. La competencia fue dura con un Lotus 26R, Ginettas y Porsches 911 dominando. El auto anduvo bien durante el fin de semana y si hubiera habido una clase 1.3 litros en la carrera habría ganado. (habiendo solo un 1.3)

Finalmente, obtuve mi chance de correr el auto tarde en la temporada basándome en mi experiencia, estaremos endureciendo la suspensión un poco y espero mejorar el manejo para la temporada 2010 de carreras clásicas. 🟢



Devin, Con Motor Renault

Por Geoffrey Hacker

Ahora es común ver autos Devin en la mayoría de las carreras de carros antiguos. Los Devins, contruidos por Bill Devin eran comunes en las carreras a finales de los años 50 y principios de los 60. La mayoría de los Devins usaban motores modificados de Corvette. Aunque se hicieron también versiones más pequeñas basadas en el Fiat Abarth, por una razón u otra, algunos de esos carros tuvieron direcciones de 4cv en vez de Fiat. Este Devin recientemente descubierto actualmente está desarmado ya que su dueño Bob Dustan se encuentra a medias en un proceso de restauración total.

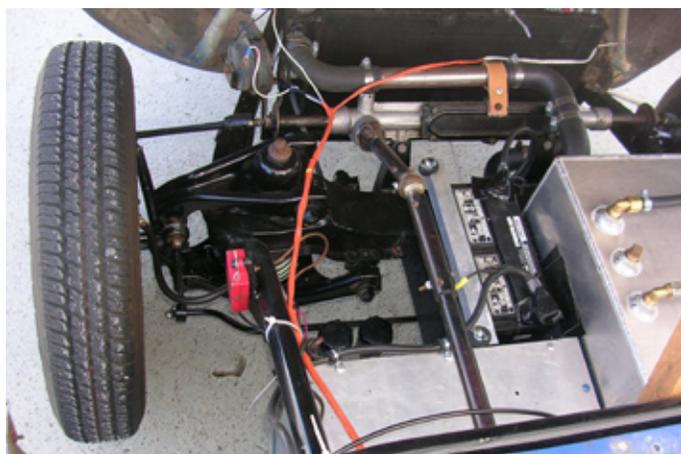
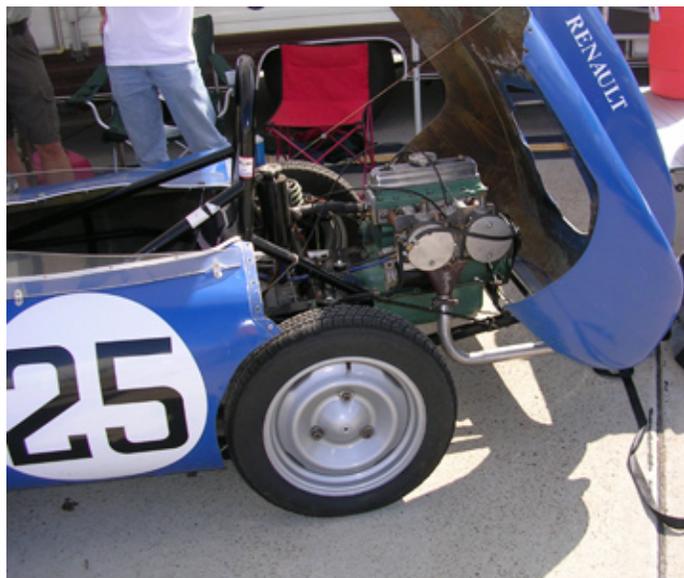
“Gentil Bob” como se le conoce, tiene un motor de 750 cm³ en Seattle reconstruyéndosele la transmisión. Bob también mandó las manivelas frontales del 4cv para reconstruir, cuando el clima mejore, Bob tiene planeado sacar el carro para reparar algunos detalles del chasis, cuando tenga la carrocería lista para pintarse. Ya se le ha cambiado el parabrisas Lexan y los discos Hydrokid ya están listos junto con la mayor parte de las piezas de suspensión, el ensamble del pedal actualmente mueve a popa y proa el motor y la dirección ¡algo muy elegante para 1962! Bob ha reunido ola mayor parte de las piezas que necesitaba y espera completar el proyecto para las carreras del año siguiente. Actualmente maneja en las competencias un Lotus Europa 1970 y también tiene un Formula 4 1968 listo para correr algunos certámenes esta temporada, así que puede demorarse. Cuando haya concluido su proyecto, esperamos poder brindarles el seguimiento de su historia. 🟢



Más del Gentil Bob

Por Marvin McFalls

Después de hablar con Bob Dustin sobre su Devin con motor Renault. Descubrí que sus raíces Renault van más lejos. Él debió heredarlo de su padre, ya que él construyó un H-mod con motor trasero Renault en 1959. El auto en el presente es propiedad de Henry Morrison de Nuevo México quién lo encontró en eBay hace algunos años. Su carrocería fue construida por Bill Bounce y diseñada por Bill y Ed Buck. Mi padre era buen amigo de Bill y le compró la carrocería y se la llevó a nuestra casa en Moses Lake, Washington, donde él le instaló la transmisión de un 4CV. Yo pude ver el auto en persona por primera vez desde 1961 en el Festival de la Velocidad de Coronado en San Diego el otoño pasado. Henry ha hecho un gran trabajo preservándolo. Junto con las fotos recientes del auto, Bob pudo encontrar una de cuando su padre aún pesecía el auto. 🟢



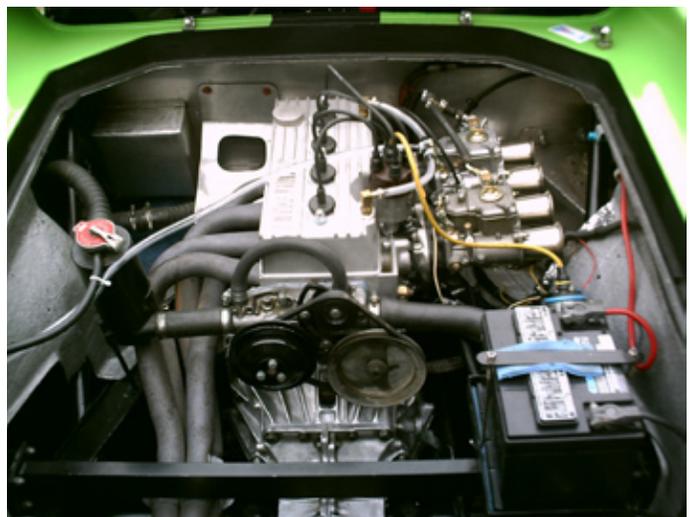
Lotus Europa con Motor Gordini

Por Bob Dustan

La mayoría de los primeros Lotus Europa que ustedes han visto han sido mejorados con motores Gordini. Generalmente de un R17 Gordini, e incluso unos pocos tienen motores anteriores de R12 Gordini. En mi caso pude encontrar un genuino motor Gordini.

Esto es lo que sé del 807-20G, también conocido como 807G moteuer. Su construcción comenzó en 1970 para los carros Renault R12 y el Alpine Rally de fábrica. También se usaron en los autos de carreras Renault Formula MK20. Se pusieron disponibles a particulares a través de los distribuidores Gordini. El mio fue comprado en 1970 o 1971 de un distribuidor Gordini de la Costa Este "Motorsports East" por David Millar de Vancouver, Washington. Motorsports East era departamento de competencias para ventas al menudeo de Renault. David uso el motor por varios años para su Lotus Europa S1 en carreras SCCA. Posteriormente convirtió el auto para rodar legalmente en calles y continuó usando el motor para este propósito. Hace algunos años (¿en 2005?) le quitó el motor y se lo vendió a Marc Goldleaf en la Costa Este quien lo intentó usar en un Europa S2. Marc anunció el auto en venta en el Registro Lotus Europa a mediados de 2007 y yo lo compré poco después, solicité que se lo enviaran directamente a mi constructor de motores Amie Loyning para su reconstrucción antes de instalarlo en mi Lotus Europa S2 1970 de carreras. Eso significó un salto significativo en los caballos de fuerza vs mi anterior motor de carreras. ¡Ahora resulta más difícil de desacelerarlo que antes!

Las especificaciones del motor son 1596 centímetros cúbicos, calibre 77.8, 11.5/1 de compresión y 160 HP. Le enviaré las especificaciones de fábrica a quien lo solicite, aquí les dejo algunas fotos del auto y del motor. 🍷



MOTORSPORT EAST
P.O. Box 264 • Owings Mills, Maryland 21117 • (301) 256-2012

MODEL TYPE 807-G ENGINE SPECIFICATIONS

4 stroke,
4 cylinder in-line,
Pressure cast aluminum alloy cylinder block,
Aluminum alloy cylinder head with combustion chambers designed for high turbulence.
Ball balanced, spherical graphite, 5 main bearing crankshaft,
Double roller chain driven lateral camshaft resting on 4 bearings,
V inclined overhead valves, push rod and rocker arm operated,
Intake valve 4.2mm,
Exhaust valve 37.5mm,
Centrifugal casting, wet, removable cylinder liners,
Power 162 HP SAE, 157 HP DIN @ 7000 rpm,
Torque 124 lb. ft. @ 6000 rpm,
Engine dry weight 227 lbs. including alternator,
Bore 77.8mm,
Stroke 84.0mm,
Cubic capacity 1596cc,
Combustion chamber volume 43.45cc,
Compression ratio 11.5:1,
Optimum operating temperature-water 80 deg. C, oil 90 deg. C,
Valve timing advance intake opening 53 deg., lag intake closing 81 deg, advance exhaust opening 53 deg., lag exhaust closing 53 deg,
Valve lift: intake and exhaust 30.37mm,
Initial ignition advance 30.37mm,
Spark plug Champion BC28,
2 horizontal double camshaft 4 deg., crankshaft 6 deg. & 1 deg,
45 DCM with intake barrel carburetors with manual choke, Weber 45 fuel pump with incorporated filter,
Ducellier distributor with initial setting adjustable according to the engine speed,
Centrifugal surge Renault X 267,
Swirl precessor number 436,
2.5 V. Motorola type A 14-30 Alternator,
Alternator weight 5 lbs.,
12 volt Ducellier 1920 coil,
Paris-Magne D6a 71 starter motor,
Pressure lubrication for all engine moving parts by means of an 4-centric pump, oil filter, and pressure relief valve,
Oil pressure 80 deg. C, @ 1000 rpm 30 psi, @ 4000 rpm 60-70 psi,
Oil pan capacity 4q U.S. quarts,
Minimum cooling system capacity 6 U.S. quarts.

Specifications subject to change without notice.

Import and Distributor for Competition Department of Division Renault Motors, and Renault Gordini

El Renault de James Bond

Por Larry Claypool

Nuestro club local hace una excursión de autopartes durante los meses que no son de verano y en el otoño fuimos a la bodega de la Fundación Ian Helling que vi mencionada en un número anterior de Renault News.

Bond es bien conocido por sus Aston Martin, Lotus, BMW y otros vehículos de alto perfil, pero el Renault 11 sin techo simplemente se integra a la escenografía cuando está en compañía del Cougar XR7, el Jaguar XKR, botes de agua, submarinos y otros artículos más espectaculares relacionados con Bond que están en exhibición.

Teniendo en nuestro haber 3 Renault y previamente un GTA por unos 5 años fue como nuestro carro de diario, yo me interesé más que nadie en él. Doug Redenius, Vicepresidente de la Fundación y nuestro amable anfitrión estaba ávido de cubrirme con los detalles. El Renault R11 (mejor conocido aquí como Encore) era uno de los 3 autos usados en la filmación de "A View to a Kill" (1985) con Roger Moore como Bond.

Bond está siguiendo al villano hacia arriba en la Torre Eiffel hasta que este se lanza en paracaídas. Bond baja velozmente de la Torre y toma un Taxi (El Renault) y comienza a circular escaleras abajo, sube una rampa, por encima del techo de un autobús y regresa al pavimento, luego se topa con una barrera que por cierto pasa a toda velocidad rasurándole el techo. El R11 sin techo continúa por las calles (en sentido contrario, por supuesto), luego es chocado de costado por otro auto que destroza la mitad trasera del Taxi prestado y continúa con solo la mitad delantera del auto, (una maniobra destacable de tracción delantera, sin duda) hasta que Bond se encuentra con el villano que aterriza. Aquí hay un buen video de la persecución en You Tube en:

<http://www.youtube.com/watch?v=mDZm9SQ2Ge4>

Este auto en particular fue el usado en la escena donde se le arranca el techo y también en los brinco, como lo evidencian las debidamente usadas placas de derrape y los significativos refuerzos que se agregaron a los rieles del marco, torres de amortiguamiento y brazos de control. Tenía amortiguadores H. D. Koni al frente. Todas las puertas excepto las de los conductores iban soldadas. Estaba cableado a la usanza de los autos para derby de prueba con un simple interruptor de encendido/apagado y un botón para el arranque. El asiento del conductor iba montado sin los rieles e iba muy abajo, muy útil para agacharse en el momento indicado. El conductor "doble" fue Remy Julianne, uno de los mejores conductores "dobles" en la industria, quien además participó en otras 5 películas de Bond así como en la versión original de Italian Job

Había un pequeño detalle con el auto, el motor estaba



bloqueado, pegado por años de descuido. Observé que tenía un motor estándar 1.4 muy parecido a los usados en los Renault Alliance y Encore vendidos aquí entre 1983 y 1987. Le dije a Doug que estaría alerta por uno nuevo. En unas cuantas semanas de búsquedas en eBay dieron fruto y encontré un motor 1984 en funcionamiento en Minnesota, con una puja inicial de menos de \$400 dólares y sin competidores le señalé a Doug la dirección y él exitosamente compró y pagó al donador.

Doug me preguntó si me interesaría cambiar los motores, asentí y gané el trabajo. Además del obvio cambio de motor, había unos asuntos adicionales. El auto donante era originario de Kenosha bajo la especificación del modelo con inyección TBI, pero el auto Bond era un carro con la especificación europea de Carburador. Esto requería cambiar todo el manifold, así como las monturas que aparentemente son similares pero no son iguales. Una vez instalado, pasé un buen tiempo con el tema electrónico ya que el cableado europeo es completamente diferente al usado en los Estados Unidos en los estilos con los que yo estaba familiarizado. En su mayoría había sido cortado, encintado y puenteado. La meta era hacer un auto digno de un desfile, y eso significaba luces de freno, alternador en funcionamiento, radiador y faros para poder deslumbrar como cuando Bond lo hizo el ir en sentido contrario hacia arriba de la calle. También agregué una bomba eléctrica para protegerlo contra el bloqueo de valor y facilitar el encendido después de largos períodos de almacenamiento.

El Renault ahora está circulando después de 20 años de ser como un auto a tracción humana, listo para su próxima aventura Bond. 🟢



Los Alfa son Rojos, Los Jaguar Verdes y los Porsche Plateados

Por Renan Uflacker

Hay quienes dicen que hay demasiados Alfa en rojo. Otras personas preguntan si existe alguna razón especial para que los carros de carreras italianos sean siempre rojos. ¿Es por casualidad o por elección creativa? Obviamente hay una respuesta apropiada para todas estas preguntas, pero muchas teorías han emergido a lo largo de los años, particularmente entre las nuevas generaciones y gente con menos conocimientos sobre los autos europeos. He oído "Son rojos para que parezca que van más rápido" "Por que en rojo son más fáciles de ver" o "Por que así es como Enzo Ferreri quiso que fueran". Aún algunas personas relacionan el color rojo de los autos italianos con el color de la semilla del norte de Toscana, donde la mayor parte de la industria automotriz tiene su sede. No estoy seguro de lo que la gente estaba pensando cuando se hicieron estos enunciados pero la verdadera historia tiene más de cien años.

Alfa Romeo 1900, 1957



El Herald de Nueva York era el más grande periódico en los Estados Unidos y se autodenominaba "el diario de mayor circulación en el mundo". Fue fundado por James Gordon Bennett en 1835. En 1972 James G. Bennett Sr. murió dejando la operación desde 1866 a su hijo James Gordon Bennett Jr. Bennett Jr. había estudiado en Francia como muchos de su clase, viviendo la buena vida, yates, opulentos medios de transporte y elegantes mansiones. Él era el Comodoro más joven del Club de Yates de Nueva York. Habiendo servido a la Naval durante la guerra civil en 1866 ganó la primera competencia en bote transoceánica. Bennett Jr. elevó el perfil del periódico cuando financió en 1869 a Sir Henry Morton Stanley en su expedición a África para encontrar al Dr. David Livingstone, cuando él pronunció las famosas palabras a Livingstone cuando lo encontró "Dr. Livingstone, presume" Bennett Jr. frecuentemente escandalizaba a la sociedad con su exuberante estilo de vida y a veces con su conducta errática. En 1877 dejó Nueva York por París, después de un incidente que terminó con su compromiso con la señorita de sociedad newyorkina Carolina May.

Por un reto entre los equipos nacionales para que cada uno de los carros fueran construidos en cada uno de los países que estos representaban.

La primera carrera se efectuó en Junio 14 1900 en el camino de París a Lyon con el acuerdo de que la nación ganadora organizaría el evento del año siguiente con la opción de poder elegir la ruta. Francia ganó las primeras dos carreras con un Panhard- Levasseurs, luego ganó un conductor británico con un Napier, un Mercedes-Benz ganó en el circuito de Dublín, un francés en el circuito alemán de Taunus. La carrera regresó a Francia y se eligió una ruta de montaña para el Circuito D'Auvergne en Clermont-Ferrand para la carrera de 1905. En esa época el sabor internacional de la competencia estaba más fuerte que nunca y por primera vez se le dieron colores nacionales a los carros. Como las carreras eran entre equipos nacionales esto llevó a la reorganización y estandarización de los colores nacionales de carreras por el Conde Eliot Zborowski, padre del legendario corredor Luois Zborowski de Hingham, Inglaterra. Su vehículo más famoso fue un Mercedes-Benz conceptualizado para él y construido por los Hermanos Bligh, inmortalizado en el libro infantil y película de Ian Fleming Chitty Chitty Bang Bang con Dick Van Dyke y Sally Ann Howes.

Chitty Chitty Bang Bang



El Conde Eliot sugirió que cada nación que entrara se le repartiera un color diferente. Azul para Francia, blanco para Italia, plateado para Alemania, amarillo para Austria, verde para Gran Bretaña y rojo para los Estados Unidos. Francia volvió a ganar con They manejando un carro Richard-Brasier. El hecho de que nadie retara a los franceses de nuevo, nadie sintió que fuera su deber organizar una revancha, hasta que la era Trofeo Gordon Bennett llegó inesperadamente a su fin, pero los colores nacionales permanecieron. El año siguiente hubo un cambio entre Los Estados Unidos que tomaron el color negro, pero cambiaron inmediatamente a blanco con azul e Italia tomó el rojo (rosso corsa) manteniéndolo hasta

este día.

Para la década de los 20s y 30s, la era de las carreras Grand Prix, se establecieron los colores cuando los Bugatti azules, los Bentley en verde y los Alfa Romeo en rojo dominaban las carreras.

Bugatti 39 en azul de carreras francés y Bentley Le Man 8 en verde inglés.



Desde tiempos del Trofeo Gordon Bennett hasta finales de los 60, antes que las escuderías patrocinadoras se volvieran habituales, los vehículos compitiendo en Fórmula Uno, carros de carreras deportivas, carros de carreras de turismo y otros autos de competencias internacionales personalizaban la pintura de sus carros de carreras en colores que reflejaran la nacionalidad de origen del auto o de su conductor. El Renault Alpine por ejemplo utilizaba el ahora famoso Azul de Carreras Francés desde los 70.

Renault Alpine A110, 1973 Rally



Era más usual que no fueran diferentes a los colores nacionales usados en otros deportes, en política o en banderas nacionales. No hay muchas razones conocidas del porqué los colores se fueron asignando o eligiendo, pero hay algunas historias interesantes sobre eso: El equipo inglés era verde era una concesión a Irlanda donde se corrió la carrera de 1903 (Las carreras estaban prohibidas en los caminos públicos), los ingleses adoptaron el verde trébol como fue conocido el equipo inglés de carreras. Aunque el ganador de Napier de

1902 ya había usado el verde oliva. Los británicos tuvieron que elegir un color diferente a los colores usuales nacionales rojo, blanco y azul, ya que estos habían sido usados por Estados Unidos, Alemania y Francia respectivamente.

El Jaguar Tipo D 1966 en Verde Británico de Carreras



Otra elección interesante de colores ocurrió cuando dado el límite de peso a 750 Kg (1,656 lbs) para los carros Grand Prix en 1934, el encargado de la alemana Mercedes-Benz para autos de carreras Alfred Neubauer decidió remover la pintura tradicional blanca para ahorrar 1 kilogramo de peso dado que el nuevo Mercedes-Benz W25 registró 751 Kg justo antes del Grand Prix de Nurburgring de 1934 y usaron las hojas limpias de aluminio pulido como colores externos dando pie al nombre Silver Arrows (Flecha Plateada o Silberpfeile en alemán)

El Mercedes Benz W25 Silver Arroz, conducido Manfred Von Brauchitsch en la carrera Internacional Eifel de Junio de 1934; después de la remoción de la pintura blanca para reducir el peso máximo permitido el aluminio fue remplazado por materiales de fibra de vidrio en los años 60, algunos equipos alemanes (como Porsche y BMW) volvieron a pintar en blanco. Otros fabricantes Alemanes como Mercedes-Benz y Auto Union usaron pintura plateada cuando regresaron a las carreras en los años 90. El plata todavía ahora es considerado como el color para los carros alemanes de carreras. Interesantemente el color negro nunca se le reasignó a país alguno, aunque Colin Chapman uso el negro de 1972 a



1986 durante el patrocinio de John Player Special (Imperial Tobacco), haciendo los colores negro y dorado del Lotus 77 una de las escuderías más reconocidas hasta la fecha.

El asunto del esquema de colores nacionales llegó a su fin cuando la presión de un número de equipo, más notablemente por el equipo Lotus quienes deseaban usar el uniforme de la Hoja Dorada en el Lotus 49, en 1968 las regulaciones de patrocinadores se relajaron en la F1.

En 1970 la FIA le dio formalmente a Fórmula Uno una excepción de la regla de colores nacionales y el verde Británico que era común pronto desapareció de los autos Ingleses, siendo sustituido con las escuderías. Esta excepción desde entonces se ha extendido a todas las series de carreras, menos algunas regulaciones específicas que requieren la adopción de colores nacionales. Aunque los esquemas de color fueron abandonados por la FIA, aún se usa informalmente, especialmente por los fabricantes de automóviles Italianos, Británicos y Alemanes y los equipos que desean enfatizar sus tradiciones. Usualmente los contratos de patrocinios respetan esto. Muchos autos concepto siguen el esquema de color y muchos corredores amateur también los prefieren.

El Lotus 77 de Mario Andretti con la escudería John Player Special



Creo que podemos concluir que los Alfa y los Ferrari son rojos por que son rápidos. 🟢



Guía de Precios, Renault Fuego 1982 - 1985

por David LaChance, reimpreso de Hemmings Motor News

¿Será que su aceptación general sea suficiente para convertirlo en un coleccionable algún día? Si solo la escasez fuera suficiente para garantizar que se vuelva coleccionable el Fuego sería una de las mejores opciones para apostar entre los autos de los años 80. A menos que tu vivas en la misma cuadra que un coleccionista Renault, probablemente hace años que no has visto uno de estos hatchback GT de tracción en las cuatro ruedas aquí en el nuevo mundo.

En los tiempos en que se introdujo el Fuego, más de unos cuantos entusiastas encontraron razones de peso para pensar que el carro cambiaría la fortuna de Renault en los Estados Unidos – una meta jamás alcanzada por una cadena de predecesores, desde el Dauphine hasta el R12 y al R5 (alias “LeCar”). Aunque había prejuicios sobre “la tradicional incapacidad francesa para entender al mercado Americano” como decía Road & Truck “¿Podrán la combinación AMC/ Renault y el atractivo considerable del Fuego voltear la marea?”

En el papel, había mucho a favor del Fuego, su motor con inyección de gasolina no era quizás de lo más innovador, pero lo suficientemente económico para ganarse un certificado de rendimiento en autopista de 39 mpg- un gran extra en aquellos tiempos de preocupación por el rendimiento de combustible. Una versión turbo cargada ofrecía más potencia a un relativo bajo costo. Cuatro pasajeros podían sentarse confortablemente mientras que el manejo se consideraba no menos que justo aunque no mejor que bueno. El Fuego fue bendito con un estilo distintivo, hecho por el talentoso Robert Opron, cuya pluma también estilizó las líneas del Citroën SM, el medallón del hatchback ofrecía gran utilidad en el departamento de carga.

A pesar de las buenas reseñas, el Fuego no fue una bola de fuego en las listas de ventas. El Catálogo Estándar de Carros Importados no ofrece un desglose, pero el total de las ventas de Renault en Estados Unidos fue débil y debilitándose; de 37,702 en 1982 cuando el Fuego llegó a las concesionarias a 33,229 en 1983 a 12,243 en 1984. En 1985 Fuego tuvo su último año en los Estados Unidos, las ventas cayeron a un sótano de 4 dígitos a 7,205; disminuyendo a 4,152 en 1986, el último año en que Renault importó el Fuego a Estados Unidos. La ruptura de la alianza AMC/Renault dos años después y la venta de AMC a Chrysler marcaron el retiro total de la marca del mercado americano.

Como podrán imaginarse los precios de reventa cayeron en una espiral mortal y los Fuego se volvieron poco más que una transportación barata, frecuentemente cayendo en manos de dueños que o bien no podían costear su adecuado mantenimiento o bien no les interesaba. Incluso los propietarios más dedicados tuvieron tiempos difíciles dado que las partes y los mecánicos con experiencia se volvían



cada vez más difíciles de encontrar.

“Recuerdo hace cinco o diez años, yo compraba esos carros por \$200 o menos, incluso me regalaron alguno de esos autos” comenta Marvin McFalls. Pero recalcó que el interés por ese modelo ha ido en aumento. “Si me hubieras preguntado hace un año, te diría que no hay mucho interés en esos autos. En ese entonces se estaban vendiendo en un rango de entre \$1,200, \$1,500 y hasta \$2,500 por uno de primera.” Comenta Marvin “Sin embargo la primavera pasada un Fuego Turbo con solo 7,000 millas llegó a \$5,100. Desde entonces tengo a varias personas llamándome por Fuegos. El mes pasado vendí tres Fuegos en rangos entre \$1,000 y \$3,500.”

Compra un Fuego como inversión potencial y estarás jugando contra la historia. Pero compra uno por que es económico, divertido al manejar, y muy probablemente por que será el único que asista a cualquier show donde lo llesves, y estarás en el camino correcto.

Guía de Precios

1984	\$8,995
1989	\$2,300
1994	\$1,600
1999	\$1,900
2004	\$2,300
2009	\$2,500
Futuro	\$????? 🟢



Herb Miller, Miembro Junior

Por Herb Miller

Acabo de recibir la nueva contraseña y tengo la curiosidad de lo siguiente. Cuando me registré en la página del Foro, ¿Porqué me etiquetaron como "miembro junior?". A mi edad, 79 años, debería ser considerado como "miembro senior", por lo menos (nota del intérprete: En Estados Unidos a las personas mayores de 65 años se les refiere como "senior citizen" o "adulto mayor")

Si me permiten un momento de su tiempo, me gustaría contarles cómo me interesé en los Renault. En 1959 yo era oficial de Caminos del Estado de Nueva York, y mientras estaba en mi patrulla en una carretera del Estado de Nueva York, me topé con un Peugeot a 75 mph en una zona donde el límite era de 60 mph. Le pedí que se orillara y después de pedirle al conductor su licencia le pregunté ¿Dónde trabaja? (Eso no lo podríamos preguntar ahora, sería considerado una violación a los derechos civiles). El hombre respondió "Vendo carros, ¿le interesa uno, oficial?"

En esa época yo manejaba un Desoto 1950 que había comprado en 1953 cuando me encontraba en la Base de la Fuerza Aérea en Langley Virginia. Cuando le dije que sí, el me dijo "sígueme". Y aquí iba yo, siguiendo un vehículo foráneo del que nunca había escuchado con un tipo extraño que se decía estar en el negocio de los autos. Estacioné mi patrulla en la entrada de la agencia que decía Renault/Peugeot. En la sala de exhibición había un Dauphine azul con llantas blancas y quemacocos.

Me enamoré del Dauphine y me senté a que el hombre me arreglara el financiamiento conmigo aún portando mi uniforme. Me costó \$1,614. Regresé el día siguiente y me lo llevé a casa, tres meses después conocí a quien sería mi esposa y usamos ese pequeño auto por 5 años, en verdad lo amamos. Me arrepentí venderlo y desde que mi esposa falleció hace diez años he estado buscando uno .

Hace pocos años respondí a un anuncio por un Dauphine 1963 de un caballero en Wisconsin. El decía que le había pertenecido a una viejecita que al enfermar lo puso en la cochera de una Iglesia y murió. Le creí y mandé traer el auto a casa. Al hombre se le olvidó decirme que la mujer había muerto hace 30 años y que el techo goteaba. Hace dos años contacté a un señor en Toronto que anunció en las noticias del club un Dauphine 1964 en perfectas condiciones, mi hijo y yo manejamos hasta allá para traerlo a casa en una plataforma.

También poseo un "modelo reciente" de Renault. Siempre me gustaron los convertibles y elegí un Alliance 1985. El último año compré unas partes de "El Mecánico Sam" en Tennessee para mi Alliance convertible. El es una persona muy agradable y es un placer hacer negocios con él.

En realidad disfruto manejar mis Renault que me traen

tan buenos recuerdos. Espero que me puedan decir por qué soy un miembro junior.

Nota del Editor: Herb, no te sientas mal, yo también soy "Miembro Junior". Lo que sé, aparte de Kart Triffet nuestro webmaster tiene el título de Administrador y Mike Heather quien es moderador, el software nos refiere a todos como miembros junior.

Nota del Webmaster: Apenas consiga su poste contar hasta y pronto pasar a una más respetable "Senior Member" estado. :-) 🟢



El Renault Wind Debuta en Ginebra

Por Marvin McFalls

En el invierno de 2005 visité el Atelier Renault, la Antigua Sala de Exhibición sobre los Campos Elíseos, que ahora está convertido en un elegante de restaurante y una exhibición para la Colección Renault. En ventana principal tenían en exhibición el Renault Wind. Fabricado para el Auto Show de Ginebra, el Wind fue un gran éxito con la audiencia. A mí me pareció que era del mismo tamaño del Nissan 350Z, y entonces me pregunté si estaría hecho sobre el chasis del Z. Un año después, cuando salió la familia Z pensé que esos dos autos ciertamente eran similares.

Como versa el viejo dicho, todo lo viejo es nuevo otra vez. En el Show Automotriz de Ginebra, Renault reveló la versión de producción. Con solo 12.5 pies de largo, este Wind se transforma de coupé a roadster en 12 segundos, ofreciendo un auto deportivo que es prácticamente suficiente para el uso diario, tiene una cajuela generosa que no se ve afectada por la posición del capicete. El Renault Wind saldrá a la venta en Europa este verano con una elección de 100 hp, motor turbo cargado de 1.2 Lt o una potencia de 133 hp con 16 válvulas y 16 Lt.

Renault hizo una transformación similar en los 90 cuando introdujo la familia Laguna, seguido varios años después por el Renault Sport Spider. Mientras que la versión de producción del Wind es mucho muy diferente al concepto original, este roadster compacto parece haber encontrado la marca. El posicionamiento bajo de su dirección y su volante vertical positivamente te anima a encender el motor y manejarlo. La silueta musculosa y deportiva del Wind resulta una invitación para devorar esos caminos sinuosos con el viento revolviendo tu cabello.

Se distinguen las luces principales y la forma de boomerang de las luces traseras que le dan un sello de iluminación único. Dentro, todo el espacio del conductor está enfocado en el manejo, los instrumentos están ubicados en túneles metálicos circundados con motivos cromados, el conductor se desliza por un asiento tipo butaca con reposacabezas y un refuerzo lateral sustancial. El Renault Wind tiene las ventajas de una plataforma desarrollada por los Renault Sport Technologies para brindarle una inmejorable precisión en el manejo y emocionantes respuestas al conductor.

El Renault Wind un auto por demás seguro, con un nivel de protección entre los mejores en el segmento de convertibles, Renault Wind tiene un generoso juego de neumáticos (195/45 R16 o 205/40 R17) con rines de aluminio que albergan al frente rotores de 11 pulgadas y discos traseros de 9-1/2" con un desempeño libre de desvanecimiento

Hay un rango de 5 colores disponibles: Azul Majorelle,

Negro Aperlado, Blanco Glaciar, Gris Altica y Rojo Dyna. Los compradores pueden mejorar el exterior de su Renault Wind con un rango de estilos incluyendo difusor trasero con doble escape, faros para niebla con placas de soporte, cuerpo cromado exterior para espejos y acabado cromado para las defensas traseras. El ambiente interior del Wind también pueden personalizarse, gracias a un rango de diferentes diseños para el alojamiento de los instrumentos y las manijas de las puertas además de juegos alternativos de manivelas y pedales.

Y quién sabe, probablemente un día el Wind cruzará el Atlántico para visitar nuestras tierras. 🌍



El Regreso de Mademoiselle

Por Marvin McFalls

Desde nuestro reciente artículo sobre el accidentado viaje de Sharon, he recibido varios emails preguntando sobre su salud y las condiciones de Mademoiselle. Mientras que Sharon sufrió de rasguños y golpes que requirieron de frecuentes visitas al quiropráctico, finalmente comenzó a mejorar. En cuanto a Mademoiselle, ella también ha estado en camino de su recuperación.

Después de Navidad, Jonathan Burnette, voló a California para iniciar con las labores de repintado, se dio cuenta que solo el eje frontal se había lastimado en el accidente, después de cambiarlo y realinear el auto, estaba de vuelta en circulación. En relación con la reparación de la polvera y remplazar la defensa dañada, Jonathan decidió llevar el auto a Texas, así que decidió manejarla por 1400 millas con solo un incidente donde se quedó sin gasolina. Afortunadamente, llevaba gasolina consigo y rápidamente estaba de vuelta en el camino.

Una vez en Austin, comenzó el trabajo de reparar y repintar la carrocería. Después de unos meses salió del taller de pintura con sus polveras perfectamente igualadas con el resto del auto. Se agregó una nueva defensa, una luz direccional nueva, barras para la parrilla y luces principales; luciendo como nueva.

Para intentar mejorar el manejo, Jonathan llevó el carro al taller de un amigo especializado en autos de carreras. Él realineó el frente y la dirección mejoró mucho. Desafortunadamente los 4cvts no fueron ideados con la aerodinámica en mente y el tope de velocidad con el que se podía manejar el auto eran 62 mph. Cuando otro auto lo rebasa o una brisa fuerte sopla encima, Mademoiselle se vuelve inestable; de otra forma, si no hay otros vehículos a su alrededor o fuertes vientos ella puede alcanzar las 70 mph o más.

Además se le agregó un desempañador, solo en caso de que un frente frío golpeará San Diego. El siguiente asunto era reducir el ruido en el interior; con el motor atrás del asiento posterior se volvía muy difícil sostener una conversación con otros pasajeros. Para aminorar el ruido, Jonathan y yo instalamos aislamiento y una alfombra detrás del asiento trasero. También terminamos de instalar las piezas que quedaban pendientes dentro del carro, alfombramos la cajuela y le hicimos un compartimiento para el extintor.

Después de un viaje rápido al lavado estaba lista para la reunión. Sharon estaba muy complacida con las condiciones del auto y lo llevó a dar una vuelta por el vecindario. Después del accidente, pensábamos que Sharon se sentiría cautelosa de volverla a manejar. Para su sorpresa, el siguiente día lo manejó por la ciudad. Cuando yo no pensaba que ella conduciría por las autopistas de Los Angeles durante un tiempo, ella parece más que confiada de usarla para sus travesías cotidianas

y yo me siento muy contento de reportar que el regreso de Mademoiselle tuviera un final feliz. Esperen verlas en reuniones futuras. 🍷



**Necesita un Renault en Europa
por unos días o un año...**



Europe by Car 
le ayuda a ahorrar!

*Alquileres de coche con descuento
y arrendamientos a largo plazo*

(800) 223-1516 • (212) 581-3040

www.europebycar.com

Renault en Sudáfrica

Por Robert Huysamen

Aquí hay algunos Renaults que el Club de Johannesburgo tuvo en exhibición en el Picnic de Angela durante el fin de semana largo. Es una exhibición anual de autos que se realiza en memoria de Angela y todos los fondos que ahí se reúnen van a la fundación para el cáncer. Solo observen el Renault 1909, una absoluta belleza. También resulta muy interesante la Renault Estafette en los antiguos colores de apoyo automovilístico Renault. 🍷



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