

Noticias Renault

96
Verano
2010



Los Renault de la Copa Vanderbilt

En este número

New Members	3	Actualización del Phrog	21
Calendario de Reuniones 2010	4	Roy Smith Reseña: Alpine y Renault	23
Carlisle 2010	5	Los Renault de la Copa Vanderbilt	24
El Regreso del Encore GS	8	La Colección de Kirk Gibson	25
Hasta Alaska o Quebrarse ;Literalmente!	10	RACP 2010	26
El Quincuagésimo Aniversario del ALPINE BERLINETTE ...	12		
;Hacia el Norte, a Alaska!	15		
El Rally de Air-5	18		

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

Verano 2010 área para los miembros:

Nombre de usuario: alaska

contraseña: vanderbilt

Mayo 2010, Nuestras Miembros Postales

Hale, Robert, 3803 G Rd., Palisade, CO 81526
Yard87 birds@msn.

Mayo 2010, Nuestras Miembros Online

Buschman, Jim, 200 2 Golden pine, Goldendale, WA 98620
jim_buschman@yahoo.com

Clement, Louis, 58441 Bubba St. Plaquemine LA 70764
louisjclément@att.net

Eye, Gary, 3764 Eckhardt Rd., Hamburg, New York 14075
geye@taracares.com

Geslin, Guy, 41 Barlow Lane Rye, NY 10580
guy.geslin@renaultusa.com

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

Russo, Mark, 14 Bench Lane Levittown, NY 11756
rnrusso1@optonline.net

Stevens, Kenneth, 1004 Warwick St. Eagle Lake, TX 77434
cat9tails@gmail.com

Mayo 2010, Reafirmaciones

Alvarez, G. Eugene
Cottie, Wayne
Djelloull, Ali
Gardner, Michael
Geslin, Guy
Gilpin, Girard

Hamilton, Reita
Herrera, Miguel
Keenly, Mike
Warrick, Kriss
Williams, Joe

Junio 2010, Nuestras Miembros Postales

Fretes, Alberto, 10938-151 St., Edmonton Alberta, Canada
T5P 1W1, agrillon@hotmail.com

Grady, Larry, P.O. Box 6142, Longmont, CO 80501
larry7887@att.net

Junio 2010, Nuestras Miembros Online

Hahn-Troxler, Heidi, 9705 E. Mill Plain Blvd., Vancouver WA
98664, heidihahn2006@msn.com

Knox, David, 211 Wyatt Avenue, Clemson, SC 29631
knox2@clemson.edu

Santos, Jose Sanchez, Club de Golf Lomas 131-401A, Lomas
Country Club, Huixquilucan, Estado de Mexico 52779
Mexico, jassmx09@yahoo.com

Woodside, Charles, 1923 Creek Hill, San Antonio, TX 78259
clwoodside@sbcglobal.net

Junio 2010, Reafirmaciones

Asbell, Jaames
Atkinson, Clive
Bignell, George
Brown, Britton
Candy, Warren
Chattin, Daniel
Garbarini, Philip

Hockin, Richard
Majer, Paul
Muniz, Pedro
Reynolds, Ken
Weeks, Hank
Westcott, Gary

Julio 2010, Nuestras Miembros Postales

Felton, Edward, 10145 Nassau Court Seminole FL 33776
efelton@tampabay.rr.com

Julio 2010, Nuestras Miembros Online

Smallshaw, John726 Ascot Court, Libertyville, IL 60048
johnsmallshaw@hotmail.com

Julio 2010, Reafirmaciones

Amador, Agustin
Bourque, Jacquelyn
Driscoll, James
Lopez, Hector
Miller, Herbert

Moskowitz, Terry
Smith, Paul A.
Sorrels, Ken
Sy, Phillip



1967 Caravelle propiedad de James Spears.

Cartas al editor

iS aludos desde Hannibal, MO!
Mi nombre es Lyndel Gillespie. Mi yerno, Gary Stuhlman es el dueño del Renaultcito rojo de la edición del invierno 2010. Yo viví en Texas en 1960 y trabajé para un hombre que tenía una distribuidora Renault. Él tenía un Renault que si recuerdo bien parecía más un carrito de golf, estaba montado en el mismo chasis y llevaba el mismo motor que el resto de los autos

que se tenían en la sala de exhibición. Llevaba un toldo plano con flequillo y no tenía puertas. Era muy lindo. Me pregunto si habrá fotografías disponibles de estos modelos. Dicho sea de paso, yo soy el viejo excéntrico que le dio aquel 1963 a Gary. Le quité hice quitar el techo y lo recorté solo por diversión, Gary continuó e hizo todo el bonito trabajo en él. ¡Quedó hermoso!

Lyndel Gillespie 🍷

Calendario de Reuniones 2010

Por Marvin McFalls

Fecha	Evento	Lugar	Contacto
Ago 14	Woodward Dream Cruise	Detroit, MI	moose01@earthlink.net
Ago 21-22	Worldmeet 2010 Micro & Mini	Crystal Lake, IL	www.worldmeet2010.com
Sep 17-19	Road America Vintage Races	Elkhart Lake, WI	bahnzai@hotmail.com
Sep 25	Rally on the Lane	Nashville, TN	moose01@earthlink.net
Nov 7	Best of France & Italy en Woodley Park	Van Nuys, CA	jacques@renaultparts.us

Nuestra séptima reunion en Jerry's Deli y desfile al Auto Show de Lo Mejor de Francia e Italia tendrá lugar el 7 de Noviembre. Nos reuniremos a las 8 AM en Jerry's Deli para nuestro desayuno annual y después conducir al evento.

Jerry's Deli:

16650 Ventura Boulevard Encino, CA 91316

Teléfono: 818.906.1800

Recopilación de la Lista Nacional de Mecánicos Especialistas Renault

Por Jacques Lynn

Una de las preguntas más frecuentes que recibimos es ¿Dónde puedo llevar mi Renault al servicio? Estamos reuniendo una lista de los talleres especializados en Renault en el país. Si conoces uno o más háznoslo saber. Envíanos un email o una carta con: Tu nombre, modelo Renault, nombre del taller, dirección y teléfono. Tipo de trabajo realizado y calidad (excelente, regular, etc.)

Envíalo a:

Jacques Lynn

13839 Hwy 8 Business

El Cajon CA 92021

O e-mail a jacques@renaultparts.us

Jacques reunirá una lista para nuestro portal y nuestro boletín de noticias. 🍷



Carlisle 2010

Por Marvin McFalls

Estabamos tan emocionados por llegar a Carlisle. Normalmente nos vamos en viernes, pero este año, Sam y yo decidimos irnos un día antes, de modo que el Jueves en la mañana nos fuimos de Knoxville como a las 10:00 AM y llegamos a Carlisle después de las 6:00 PM. Nos registramos en el hotel y luego John Vogler llegó. John y yo fuimos a buscar un auto para un antiguo cliente, pero no tuvimos suerte, así que regresamos al hotel y nos fuimos a cenar con Sam. Seguido de una agradable cena y conversación regresamos al hotel para descansar.

Me desperté a la mañana siguiente y se acercó hasta el recinto ferial. Era un hermoso día soleado cuando comencé la creación de la pantalla de la tienda y el club. Alrededor de las 9:00 de la mañana, don McLaughlin llegó al recinto ferial. Él trajo a su plata de GTA. No pasó mucho tiempo antes de que tuviéramos nuestro segundo Renault. Dale Martin, de Midland, Michigan, llegó a un hermoso 1973 Renault 16 TL recientemente importado de los Países Bajos. Resulta que este modelo fue la base para el modelo TL EE.UU. y por suerte Matt algodón trajo a su modelo de EE.UU. por lo que fueron capaces de comparar, hay muchas diferencias sutiles

Una de mis actividades favoritas en Carlisle está buscando piezas de Renault, la literatura, y otros objetos coleccionables de los organizadores de certámenes. En mi primer intento no he encontrado nada, pero nunca con las manos vacías. Con el tiempo me encontré con el tío Charlie. Se vende amortiguadores KONI y he comprado varios conjuntos de él para mi Fuegos largo de los años. En realidad había un conjunto de ese día y yo no podía dejarla pasar. Tengo un cliente que quiere que su suspensión mejorada, que serán el primer paso.

Al correr del día llegaron Lloyd y Donal Mathis, después de manejar 875 millas en el Dauphine de Lloyd. Hace años Lee Weaver llevó su Dauphine sin restaurar causando sensación en el show, ahora, completamente restaurado tuvo una mejor recepción. Fue premiado como uno de los mejores 10 autos de Carlisle. David LaChance de Hemmings Motor News entrevistó a Lloyd y quizás aparezca en el siguiente número.

Nick Chennelle también llegó el viernes desde Rochester, NY en su GTA plateado equipado con modificaciones de Archer Brothers Racing. Junto con la vagoneta 18i de Sam se consiguió una linda exhibición de vehículos para un viernes. Así como avanzó el día, de estar soleado se nubló pero no llovió. Estabamos esperando con ansia el evento principal el sábado.

Sin conocer a Joe Wagner, el primero en llegar, nos estacionamos detrás del merendero. Todos los sábados está la invitación abierta para el Central PA Renault Club



al almuerzo en el merendero Middlesex, incluso tienen marcado el estacionamiento con señales que dicen "estacione su Renault aquí". Ahora sabiendo donde estacionarse cuando llegamos ahí estaban Joe, Lee Weaver, John Vogler y Mike Gipe junto con los forasteros Sandy Lea en su GTA plateado convertible, Nick Chennelle y Bruce Hunter.

Bruce llegó desde Baltimore desde donde había llegado en avión desde Salt Lake City. Bret y Joel Bartley llegaron manejando junto con Dan Barton de Ohio, luego llegaron más locales, Tom Gross en su GTA convertible rojo y Herb Mooney, seguidos de padre y hijo Mathis y Don McLaughlin. Se nos unieron John Mullin y su esposa. Finalmente hizo su aparición Héctor López en su GTA Negro con 292,000 millas.

Después de disfrutar el desayuno y la sobremesa nos fuimos en caravana a los terrenos, cuando llegamos, el último Renault nos esperaba. Mark Nicotera llevó desde Connecticut su R5 Turbo II en rojo. Mark anteriormente fue el editor de los Clasificados, le di una aplicación y esperamos tenerlo de vuelta. Luego alineamos los carros, no pregunten cómo termino ahí el Peugeot, hicimos planes para vernos a la 1 PM.

Sam, John Vogler y John Mullin hicieron vueltas pero no encontraron ninguna pieza o recuerdo este año, pero hicieron su tradicional helado anual. En tanto que Bret, Joel, Dan y yo intentamos ver los casi 1500 autos en exhibición así como los autos en venta y sus dueños en dos horas. Regresé a las 12:30 y monté la mesa de aperitivos. Agradecemos a John Vogler, Don, Joe y Sandy por los alimentos.

Una vez puesta la mesa de los aperitivos pasamos la urna para la presentación de los autos. John Mullin preparó los premios y él, Don y yo elegimos a los ganadores. Como siempre John hizo unos reconocimientos muy especiales que fueron para Hector López, Joe Wagner y Mark Nicotera; Luego pasamos a las menciones honoríficas que fueron para los GTA sedán de Nick Chenelle y John Vogler, en tercer lugar Dale Martin por su Renault 16 TL, el segundo para Mark Nicotera con su R5 Turbo II y el primer lugar y mayor distancia recorrida fue para el Dauphine de Lloyd Mathis.

Después de la exhibición seguimos paseando por los terrenos, algunos estaban interesados en ir con John para intercambiar, yo lo conecté por un anuncio de aceite Mobil que tenía, así que hicimos un largo viaje (aproximadamente tres millas) a la casa de Vogler, casi todos hicieron el recorrido desde el parque y nos encontramos para intercambiar. Héctor, Nick y Lloyd también terminaron comprándole partes a John. Cerramos el trato por el anuncio y nos regresamos a Tennessee.

Como ya casi daban las 6:00PM e íbamos a manejar 500 millas, nos despedimos de nuestros amigos Renoleros. Antes de emprender el camino nos detuvimos por combusti-



ble y comenzó a chispear, fue la primer lluvia que tuvimos en todo el fin de semana. Al acercarnos a la interestatal vimos una gran fila de autos en dirección al norte y nos fuimos po el centro de Carlisle con buen tiempo, en unos minutos ya estábamos en la I-81 al sur cuando aumentó la lluvia, después de una hora entrabamos a Virginia y continuó la lluvia, para cuando llegamos a Maryland ésta había bajado y cuando llegamos a Virginia estaba seco. Para las 8:30 decidimos pasar la noche en Harrisonburg.

Después de una buena comida y algo de descanso, nos despertamos para ver que la lluvia había pasado, continuamos hacia el sur, pasamos unos aguaceros pero nada como la noche anterior. El tráfico era ligero y nos lo pasamos bien. Paramos por un tardío almuerzo. Llenamos nuestros estómagos y condujimos nuestras últimas horas de regreso a Knoxville. Después de desempacar entramos a la casa y avisamos que estábamos de vuelta en casa.

Esta fue una exhibición muy emocionante y esperamos regresar a Carlisle el próximo año. En el show del 2011 se contará con todas las marcas Francesas, nos emociona mucho esta oportunidad de mostrar nuestros autos. A mi saber, esta será la primera vez que los autos Franceses sean la atracción principal de cualquier exhibición de gran escala en América, así que organicen su registro con tiempo en el Renault Owners Club.

Estamos preparando varios eventos especiales para el siguiente año incluyendo una exhibición especial de carros franceses únicos en los edificios del parque, varias sesiones de taller, reparación y restauración para tu auto francés, una sesión de pista con la participación del ganador de la carrera Vanderbilt de 1907. Tendremos nuestra carpa de hospitalidad, exhibición, intercambios y nuestra segunda rifa del Renault Club, así que si deciden venir, a todo aquel que traiga un Renault o un objeto relacionado valuado en más de \$20 usd se irá con un premio. Traigan refrescos y alimentos para la carpa de hospitalidad. ¡Allá nos vemos! 🍷



El Regreso del Encore GS

Por Fernando Zavala

Después de casi 5 meses el Encore GS está de vuelta en el camino a las andadas, aunque hay muchos asuntos por resolver, mi Encore GS está de vuelta. El 23 de Abril, Imanol Ordorica y yo fuimos a casa de Antonio Guzman a unas cuantas cuadras de mi casa en Monterrey, México para recoger el Encore, tan pronto cruzamos las rejas del vecindario, pudimos ver el Encore circulando por la calle principal, Antonio hacía las pruebas acompañado de su esposa Marisol. Finalmente nos encontramos en casa de Antonio, dimos algunas vueltas de prueba y recogimos algunas piezas sobrantes, de ahí nos fuimos a mi casa. Antonio cambió el marco, dirección y partes de suspensión, cilindros de frenos, booster de frenos, bomba de gasolina, baleros traseros y palanca de cambios

Después de disfrutar un delicioso spaguetti carbonara que preparó mi esposa Adriana nos fuimos a unas cuantas cuadras de mi casa para reunirnos con el resto del Clio Club de Monterrey que se habían reunido en casa de Marisol y Rafael Montes para una sesión de lavado. En realidad no iba a lavar el Encore pero Imanol probó limpiar la pintura en diferentes áreas, limpiarlo en su totalidad se tomaría una buena dosis de tiempo para completar.

En cambio, pensé que sería una buena inversión de tiempo si cambiábamos los pistones del hatchback que había comprado meses atrás e Imanol me sugirió iniciar el remplazo de los mecanismos de las ventanillas y las cerraduras de las puertas que le compré a George Smith el año pasado, así que eso hicimos, en su mayoría con la gran experiencia de Imanol, mientras que yo le asistí en lo que pude. Después de remover las cubiertas interiores de las puertas, Imanol encontró mucha basura, pedazos de madera, restos de cristal roto y mangueras, el orificio de frentado estaba tapado con basura así que se limpió a presión para evitar oxidación en las puertas, una vez terminada la instalación de los mecanismos cubrimos las puertas y todo se completo en cuestión de unas dos horas.

Ricardo, el hermano mayor de Imanol, nos dio una mano al final y ambos, experimentados con modelos Alliance en el pasado encontraron el trabajo de Antonio preciso; ahora con cerraduras y mecanismos de ventana, nuevas piezas de frenos, dirección y suspensión estaba listo para un nuevo inicio y aventarme a las calles para nuevas aventuras en el Encore GS, o eso pensé.

Mi primer trayecto fue a Wal-Mart por un nuevo juego de llantas que estaban en oferta. De regreso, el carro se calentó, lo llevé en grúa con al taller de Ricardo e Imanol, para entonces ellos ya habían comprado un empaque para la cabeza y yo tenía el material para el cambio de aceite, resultó que la bomba tenía un daño y conseguimos una nueva, la concha del carter se había dañado y como estaba muy pegada a la bomba, esta no pudo bombear más aceite provocando el sobrecalentamiento.



Pensamos en las posibilidades de un daño muy serio, pero el Encore GS puso de manifiesto su deseo de sobrevivir. Después de enderezar la concha del carter, de remplazar la bomba y el empaque, se inspeccionó la cabeza y los metales con sumo cuidado. Aunque liberó demasiado humo al arrancar, después de unos minutos ya no se presentaba el problema. Ricardo e Imanol llevaron el carro a nuestra reunión de los jueves después de trabajar un día y medio en él. Alex Cerda, Ricardo e Imanol se turnaron para rodarlo, luego nos fuimos a cenar tacos con el resto del club, de regreso a casa fui escoltado por Marisol en su EuroClio y su esposo Rafael en su Megane II, todo concluyó felizmente esa noche.

Cuando estaba a punto de salir de casa al trabajo me doy cuenta que la soldadura de la bisagra de la cajuela se había roto, se hizo una reparación sencilla en un taller cercano. La siguiente parada era el taller eléctrico, donde se le repararon los indicadores, muchas de las luces, también se repararon algunas fallas eléctricas. El GS salió del taller eléctrico el sábado pasado, está rodando muy bien, pienso en cambiarle el carburador Nissan de una garganta por un Solex de dos gargantas y muy probablemente regresarlo al sistema de encendido electrónico original. También necesitaría un nuevo sistema de escape ya que trae uno de Nissan.

En una próxima visita al eléctrico terminaremos las reparaciones faltantes ya que las siguientes piezas estaban quemadas así que voy a necesitar un diagrama eléctrico y el interruptor de luces, bulbo para la cajuela, sensor de abrir-cerrar para la cajuela, interruptor del desempañador, tanque y motor para el limpiaparabrisas, brazos, adaptadores y las luces

interiores que van arriba de las puertas.

Además de las reparaciones eléctricas todavía tengo que encontrar un nuevo quemacocos, Imanol descubrió que el piso tiene una quebradura debido al uso rudo aplicado al asiento del conductor que tiene cierto daño probablemente causado por un previo dueño con sobrepeso. Así mismo encontró que los asientos fueron intercambiados de lugar. Este auto tiene una historia en cada una de sus partes.

Ahora les reporto que actualmente estoy circulando cerca de 25 millas diarias al trabajo y de regreso. Debo armarme de valor porque deseo hacer un viaje de dos horas fuera de la ciudad. Estoy seguro que esta no será la última historia del Encore GS, avísenme si alguno de ustedes tiene las piezas que me hacen falta. Feliz Renaulte. 🍷



ABANDONADO

Por Fernando Zavala

Fernando Zavala Music Copyright 2010

Parece que no te importa demasiado
Cuánto te amo
Cuánto te he cuidado
¿Puedo todavía esperar algo bueno de ti?
Después de todo lo que he puesto en ti
¿Después de todo lo que me he preocupado por ti?

Me dejaste en medio de un camino solitario
Me abandonaste, me abandonaste
me dejaste en medio de la lluvia incesante
Me abandonaste, me abandonaste

Me rindo, me rindo
estoy tan frustrado que me doy por vencido
Me rindo, me rindo
estoy tan frustrado que me doy por vencido

Pero cada vez que tenemos un buen día
el camino es nuestro y se disipa la tensión
paseamos juntos y somos como uno

Abandonado
se entiende, te abandonaron
la culpa es mía, nunca lo sospeché
me llevé a casa lo que los demás dejaron

Vací mi billetera
Vací mi chequera
Vací mis bolsillos, es increíble amigo
Estoy perdidamente enamorado de mi Renault

Nota del Editor: Fernando escribió esto como un poema después de una falla casi fatal en el motor de su Encore GS, posteriormente la convirtió en una canción. Sus amigos creyeron que estaba cantándole a una chica, yo le pedí que la reescribiera en inglés y él la grabó. Ustedes pueden escucharla en nuestra página de descargas en renaultclub.us 🍷



Hasta Alaska o Quebrarse ¡Literalmente!

Por Patrick Beach

El Renault Dauphine no era un carro, era el remate de un chiste, veámoslo así, Time Magazine lo consideró entre los peores 50 autos de la historia. “Era, de hecho un escándalo del grueso de una hoja de papel que si te pones a un lado suyo puedes escucharlo corroerse. Su más destacado atributo era su lentitud, la tasa de aceleración la puedes medir con un calendario”. Y ahora mismo, Jonathan Burnette, tiene su “chistecito” apuntando directo a Alaska. Buena suerte con eso amigo. Planea salir el Martes 6 de Julio y dado que Burnette estará muy ocupado manejando el Dauphine, estará notificando sus avances como se lo permita la tecnología en su Facebook. Puedes intentar buscarlo por “Dauphine Destiny” y luego hacer click en “Alaska Round Trip” bajo “Gustos e Intereses”..

Manejar a Alaska ya no es lo que era, los caminos han mejorado, en otros tiempos ni existían, y la tecnología, hay mejores carros, más confiables y confortables. Hay dos cosas que no han cambiado. Todavía es una larga distancia y digas lo que quieras sobre el tráfico de Austin, pero no hay osos.

Esto no detiene a Burnette, soltero de 48 años ; y para entender porqué es necesario conocer dos cosas de él, la primera es un mecánico con décadas de experiencia especializado en autos importados singulares y con carácter. Adicionalmente a su Renault 1959 por el que pagó \$200 usd. tiene un Matra Bonnet, un Renault Fuego Turbo Diesel y otros dos en el patio de su casa en North Lamar Boulevard, colecciona estas cosas así como algunas personas adoptan perros viejos con tres patas. (Vigorosamente defiente el honor del Chevrolet Corvair 1965, el modelo que se hizo famoso en el libro de Ralph Nader “Inseguro a cualquier velocidad”).

Y si crees en el destino, que posiblemente ha afectado le ha afectado en todo esto, su difunto padre, Lawrence, que enseñó artes industriales por muchos años en la Preparatoria McCallum, llegó a casa un un flamante Renault R10 en el Halloween de 1968, “le echo la culpa” dice Burnette (Dato chistoso: Al Dauphine originalmente se le iba a llamar el Corvette. El nombre que Renault le puso es la forma femenina de “Delfin” un título nobiliario francés. Nota del Traductor: En Francés el automóvil “La Voiture” tiene género femenino, es por eso que muchos autos tienen nombres femeninos o bien se les refiere en femenino “ella”, a diferencia del español en que rara vez se llega a referir así.

Otra cosa que necesitas saber sobre Burnette es que él es una persona muy afable que ha hecho muchos viajes largos y no está casado con las bondades modernas como las transmisiones automáticas y el aire acondicionado, pero como él dice, solo será problema un día.

“Comenzaré por la mañana y no me detendré hasta que haga frío” (Intentará llegar a Colorado Springs en Colorado, unas 850 millas el primer día, la llegada a Alaska vendrá



después que visite los parques Denali, Fairbanks y Anchorage. Espera que la travesía total dure un mes) Renault News Edición 96

Puedes pensar que es un tanto chiflado sacar un carro que rodó el mismo año en que Castro depuso a Batista. Burnette lo ha escuchado todo, Hay gente que dice, “estás loco” “yo pienso”, “eh, irá” no quiero martillar este punto como a una hoja de metal pero recuerden de qué carro estamos hablando. Los tipos de “Car Talk” en National Public Radio, Tomo y Ray Magliozzi, nombraron el Dauphine el 9° peor carro de la historia, maravillándose de que estaba libre de la carga del proceso ingenieril.

Burnette trabaja por su cuenta en estos tiempos pero Patrick Whale su antiguo jefe en Revolution Motors dice “es un mecánico sorprendente” cuyas herramientas servirán más para ayudar a viajeros varados en su épica travesía más que en el suyo propio. Las habilidades mecánicas del hombre son bien conocidas fuera de Austin, aunque no haga alarde de ello. “Si tu tienes un Renault en los Estados Unidos, en algún momento alguien te dirá que veas a Jonathan” dice Keith Morton quien conoce a Burnette por 22 años y que actualmente vive en Seattle. “Cualquiera que vaya con él regresa porque es honesto y tiene un gran sentido de la aventura, lo conseguirá, de alguna forma o de otra pero lo conseguirá”

No es que no haya tomado el reto con anterioridad. Cuando Burnette tenía 16 manejó a California via Colorado en un Renault Caravelle 1961 con una amiga, recuerda su hermano menor David, la pareja el paso de la montaña donde no había camino. En su época el Caravelle de Burnette era uno de los dos vehículos conocidos por haber conseguido el reto luego se le averió la transmisión, manejó a San Francisco y la reemplazó. Recuerda, tenía 16 años, “él tiene una mente creativa” dice David “es una de esas personas que piensan en algo y va y lo construye, siempre le he envidiado eso, hay muchas cosas en su Dauphine que él mismo le ha construido. Como no lo tenía se lo construía. Es una de las personas más talentosas que conozco, no me sorprende que haga esto, y en realidad, de esto es lo que se trata.

Burnette desdeña un poco nuestra sociedad del desperdicio y le costerna que la gente crea que necesita, como él lo dice “400 botones en su radio”. Aunque el traerá un reproductor de CDs es solo demasiado escenario para lo que necesita un automovilista.

Otro aficionado Renault le ha prometido salmón fresco de Alaska, y ya se ha tardado en realizar el viaje, hace dos veranos ya planeaba hacer el viaje pero dos semanas antes de su salida un Mitsubishi Galant le chocó el Dauphine (menciona que el Galant resultó en pérdida total) es hora de irse, quizás no hay mejor razón de que él puede, puede manejar a Alaska en un auto de 50 años que le costó \$200 usd y que mucha gente lo recuerda como un chiste. El prefiere tomarlo como algo para comenzar una conversación. 🍷



El Quincuagésimo Aniversario del ALPINE BERLINETTE y el Trigésimo Aniversario del Renault R5 Turbo

Por Francisco Miranda

EL Club Alpine México marcó el XXIV Gran Concurso Internacional de Elegancia 2010 del Club Jaguar en Huixquilucan, Estado de México., con esta importante celebración.

En esta ocasión reunimos 12 Dinalpin A110 Berlinette y 2 R5 Turbo, flanqueados por dos hermosos A110LGT4.

Renault México estuvo gustoso de participar en este evento y decidieron que sería bueno que se juntaran las áreas de nuestro club con su stand de automóviles nuevos y así de esa manera podríamos compartir la suite de hospitalidad. Así se logró que tanto clientes como transeúntes fueran atraídos gracias a la belleza de los automóviles mostrados y a la llamativa área de hospitalidad en brillantes colores amarillo y negro, colores de la marca.

Debido a que el Berlinette original, el modelo A108, nunca fue vendido ni importado a México, pedimos a Historia y Colección en Francia que nos obsequiaran algunas fotografías y amablemente nos enviaron una foto, ya que era importante que los visitantes a nuestro stand conocieran el por qué de nuestra celebración. Juan Antonio Calvillo se encargó de imprimir un banner que definitivamente cumplió con el propósito y fue apreciado por numerosos visitantes.

Esta ocasión también tuvimos el “destape” o presentación de dos restauraciones de Gironella: José Díaz presentó su Dinalpin del 1973 en color blanco, con un motor de 2 litros de competencia, caja de 5 velocidades, diferencial limitado y mecánica de Grupo IV. Éste auto recibió el premio en la categoría de “Especiales”.

El otro auto, el Dinalpin 1970 amarillo de Mark Latiere, con cabeza hemisférica y motor de 1400cc, dos carburadores Weber 40, caja de 5 cambios, enfriamiento al frente. Este auto recibió la distinción de la recién formada categoría “Renault Motorsport AG”.

Otro ganador fue el Dinalpin 1969 color blanco de Guillermo Acosta dentro de la categoría de “Originales”

Este año el Club Alpine fue representado en el “Mejor de los Clubes” en “El Corral” con mi Dinalpin A110L GT4 de 1972 en color azul. Una distinción que recibí muy agradecido. Gracias a los miembros del Club que lo decidieron y me alentaron a participar.

Vale la pena mencionar algo al respecto de otro interesante Dinalpin. Modelo 1969 con motor 1100cc, su propietario el Sr. Jorge Herrera. Podías ver estacionado este automóvil por muchos años en un edificio residencial localizado en una céntrica zona en Ciudad de México. Muchos de nosotros, en



alguna ocasión preguntamos si estaba en venta y la respuesta siempre era negativa. Finalmente el Sr. Herrera fue el afortunado que pudo adquirirlo. Está muy bien mantenido y lo más importante, todo original incluyendo la vestidura, cielo, tapetes, motorización, etc. Nos comentan que este auto lo utilizaban una vez cada tercer día y a últimas fechas solo una vez por semana por el dueño original.

En otra áreas del evento se pudo apreciar a diversos Renault en exhibición de los clubes Gordini Sport, Auto Club Renault México y Grupo Auto francés. Todos ellos presentaron muestras muy finas de diferentes modelos, siendo el más antiguo el 4CV color vino de Pedro Mora, el cual, por cierto, también estuvo estacionado en “El Corral” por ser el elegido por los miembros de su club.

Los automóviles escogidos por el Club Alpine para ser premiados fueron los siguientes:

Propietario	Modelo	Año	Categoría Premiada	Color
Guillermo Acosta	1300 cc	1971	1 Originales	Blanco
Alejandro Cortés	1300 cc	1968	2 Originales	Rosa
Adrián Duarte	1400 cc	1969	3 Originales	Plateado
Mark Lathiere	1400 G	1970	1 RG	Amarillo
David Martinez	1600 cc	1971	2 RG	Azul
Alberto Gironella	1800 cc		3 RG	Tricolor
José Miguel Díaz	2000 cc	1973	1 Especiales	Blanco
Alfonso González Menchaca	1600 cc	1970	2 Especiales	Blanco
Juan Antonio Calvillo	2000 cc	1969	3 Especiales	Azul
Francisco Miranda	GT4 1300 cc	1972	Corral	Azul

Como siempre, agradecemos a las autoridades del Club Jaguar y a los organizadores de Promoclave por la invitación a tan distinguido evento.

El Renault Owners Club of North America siempre está representado por el Club Alpine siendo algunos de nosotros inclusive miembros ya por varios años. Les invitamos a inscribirse en este importante Club Internacional y formar parte de la Comunidad Renault del Mundo. 📍





¡Hacia el Norte, a Alaska!

Por Michael Muller

Para aquellos que no han oído de Carlos y Samanta aquí les va una introducción (pueden seguir sus aventuras en su página <http://conun12poramerica.blogspot.com/>): Hace quince meses la pareja de Argentina se alistaron para manejar desde la punta sur de Sudamérica hasta Alaska, in trayecto que pocos han intentado. ¡Quizás nadie lo ha hecho en un Renault 12 de 1981!

El Renault 12 es un auto popular en Argentina como aquí lo fue el VW Sedan, casi cada familia tuvo uno en algún momento. Aquí en Norteamérica es un bicho raro, especialmente uno fabricado en Argentina. ¡Cualquiera que soñara un proyecto así necesitaría de ayuda! Así que cuando leí sobre su viaje en una edición anterior de Renault News los contacté cuando todavía estaban en México, les ofrecí un lugar para quedarse y prepararse para la última parte de su trayecto hacia el norte.

Después de cruzar 14 países manejando unas 35,000 millas, finalmente llegaron a Seattle a mediados de Mayo con tres cosas en su agenda, ganar algo de dinero para el viaje vendiendo camisetas, conseguir Visa para Canadá y lo último pero no menos importante, arreglar su carro. Anteriormente Carlos diagnosticó ruidos inquietantes al frente como un desprendimiento del collarín del clutch. Naturalmente al manejar en Seattle no se oía ruido alguno – ¿no nos sucede esto cada que vamos al taller? – Pero se podía escuchar collarín al abrir la cajuela. Aparentemente esa pequeña pieza no fue hecha para soportar la arena y el desgaste de miles de millas de caminos sin pavimento y necesitaba remplazarse. Desafortunadamente con un R12 no puedes llamar a tu refaccionaria local y ordenar un collarín para liberar el clutch. Pero, mantener el carro en movimiento es parte de la aventura.

Afortunadamente yo sabía dónde conseguir la ayuda de Martin Moe. Coleccionista y especialista en partes Renault. Después de un breve vistazo debajo del cofre confirmó el diagnóstico. Él estaba positivo en contar con la pieza asumiendo que probablemente fuera compatible con R5 y R17. Las cosas comenzaron a iluminarse, mi amigable vecino Sam ofreció que se usara la entrada a su cochera y Carlos planeó la extracción de la transmisión el siguiente día. Al otro día las oportunidades de ganar algo de dinero para el viaje se acrecentaron y Carlos se dedicó a ello. El siguiente día el clima no favoreció (¡después de todo es Seattle en Mayo!) y el cielo se llena de nubes, le pusimos un gran toldo azul al carro y nos tomó más de lo planeado conseguir el collarín. Tenía mucha arenilla, prácticamente lo torció y seguramente hubiera fallado en el momento menos indicado. Ese martes por la noche los dos viajeros durmieron muy bien.

El miércoles por la mañana estaba soleado y agradable otra vez pero Martin tenía que ocuparse de otros menesteres y no fue sino hasta temprano por la tarde que lo vimos. El collarín



no era lo que él esperaba. Al final terminó siendo idéntico al usado en el R16 y se tomó un rato descubrirlo, mientras Carlos, Samanta y yo esperábamos ansiosamente. Cuando Martín regresó nos presentó una refacción original, nueva de casi cuarenta años, a esto siguió otro largo día y más tarde por la noche el carro estaba de vuelta sobre ruedas. La prueba de manejo con nosotros tres apretujados en los dos asientos delanteros ocurrió sin contratiempos.

Esa noche tuvimos otra cena maravillosa – empanadas hechas de cero. Los cuatro cocinamos juntos casi toda la noche, intercambiando historias de aventuras de viajes y por supuesto, ¡recetas! Mi esposa y yo escuchamos historias de pesca (Carlos es un ávido pescador) y aprendimos mucho de la cocina Argentina. No hay demasiados Argentinos en Seattle, pero encontramos una pequeña tienda en el Mercado Pike Place que vende especialidades Argentinas – yo me compré algo de Yerba de Mate, la bebida nacional Argentina, junto con un popote o paja metálico que funciona como filtro, la bombilla y la jícara tradicional para tomar de ella. ¡El sabor del Mate es simplemente adictivo!

Una disculpa por divagar, regresemos al auto. Después de la euforia inicial y unas 50 millas de un extraño ruido el carro regreso, y esta vez pudimos identificar sin dudar que se trataba del balero de la rueda delantera izquierda. Desafortunadamente Martín había salido de la ciudad por una semana y yo estaba quebrándome la cabeza para ver donde conseguir un nuevo juego de baleros. Afortunadamente Carlos contaba con dos baleros nuevos en su acervo de refacciones. De regreso en la cochera de mi vecino él sacó el nudo de la dirección esa misma noche y el siguiente día retiró el balero viejo del eje. Primero Carlos quiso usar el martillo grande para instalar los nuevo baleros, en cambio yo lo llevé con las piezas a un taller para que los insertaran. ¡Ahora si el carro estaba listo para llevar a los dos a Alaska!

Es fácil seguir tus sueños, digamos Carlos y Samanta, todo lo que se requiere es algo de esfuerzo y a veces una pequeña ayuda de amigos y extraños. Si tú quieres apoyar a estos dos amigos en su fantástica y única aventura en la vida, visiten su página. Cualquier donación será amablemente aceptada. 🍷





El Rally de Air-5

Por Marvin McFalls

Desafortunadamente no pude asistir a este evento pero pude conseguir algunas fotos de la reunión para intentar hacerle justicia. El evento fue promovido por el website de Renault-5.net. A lo largo de los años he tenido comunicación con miembros de su foro. El 25 de Febrero de este año, los miembros del foro crearon un club, le llamaron el club Air-5. En francés la letra "R" se pronuncia "Er" (sonido similar a "Air" en inglés) así como todos los Renault numerados se pronuncian "Erre (Air en inglés)" seguido de su número.

Una vez que se creó el club, se planteó hacer una reunión inaugural. Decidieron pasear y se reunieron en la ciudad de Orleans el 8 de Mayo. A las 10 AM los miembros comenzaron a llegar. Era una interesante mezcla de entusiastas del R5 jóvenes y mayores. Más de una veintena de autos tomó parte en el evento con una buena colección de R5, desde la primera generación de 5's con faros redondos, muchos de la segunda generación incluyendo R5 Alpine y el modelo Turbo, incluso una antigua patrulla policiaca y una nutrida colección de Supercinques, la versión final del R5 también estuvo presente. Finalmente se unió al contingente un R17 Gordini.

A las 11 AM inició el recorrido por la campiña Francesa. Después de encontrar un hermoso paraje para estacionar sus autos, tomar unas fotos y hacer una pausa para almorzar, regresaron al recorrido para terminar a las 5 PM llegando a su hotel.

En la mañana del 9 de Mayo condujeron hacia Romorentin, ahí visitaron Le Musée Matra. Matra inició como un fabricante de cohetes, lo siguen siendo hoy en día. En los años 60 iniciaron una división automotriz y comenzaron a construir autos de carreras, llegando a dominar ganando tres carreras de las 24 horas de LeMans. Al mismo tiempo produjeron en cantidades limitadas autos como el Djet, 530. Bagghera y Murena. Después del Murena, Matra continuó diseñando autos para otros fabricantes, el más famoso de estos era el Renault Espace y después el Renault Avantage.

Con frecuencia, el Museo recibe clubes automovilísticos y el Club Air-5 pareció disfrutar su estancia. Esperamos comenzar a construir relaciones con Air-5 y encontrar el espacio para reportar regularmente sus actividades, mientras tanto intentaré seguir sus actividades en www.renault-5.net y reportárselas. ☺







Actualización del Phrog

Por Greg Laws

Han pasado ya varios años desde que actualice a todos sobre mi progreso. Pensé que esta sería una buena oportunidad. El Phrog es más veloz que nunca pero el conductor se está desvaneciendo. Ocasionalmente he dejado que varios conductores del club prueben el Phrog, típicamente puntúan tiempos entre dos a tres segundos más rápidos que yo. Solo voy para divertirme así que eso ya no me molesta como cuando era más joven. En realidad lo estoy haciendo bastante bien tan solo por estar aquí compitiendo detrás de un volante al estar ya nueve años lidiando con la enfermedad de Parkinson. Lo que me hace feliz es que los tiempos que puntúan esos conductores, pondrían al Phrog a la mitad o mejor en los Nacionales Solistas. Al menos creé un potencial contendor de un auto huérfano.

A través de los años las preguntas más comunes sobre el Phrog son a cerca del múltiple de admisión. Temo que alguien interesado en conseguir uno esta sin suerte. No existen. Hice el mío y fue una ardua tarea a través de los años hasta que me sentí bien sobre los resultados. Finalmente también encontré el carburador perfecto para el, un Rochester 2 bbl de un Chevrolet Vega 1971. Bárbara potencia y troqué medio. El único problema es que el carburador apenas cabe debajo el capot. Sería mejor si el capot tuviese una entrada pero las reglas de la case no lo permiten.

Habiendo peleado la lucha para mejor inducción y ganado, ahora puedo decir que es seguro que hay otra forma más fácil de obtener los mismo o mejores resultados. Cambiar de inyección a carburación trae todo tipo de problemas a la meza. La bomba de gasolina dentro del tanque esta completamente errado para usos de carburación así que hay que rediseñar a una bomba correcta. La unidad dentro del tanque debe ser retirada y desviada ya que no fluiría si no esta funcionando. Luego el múltiple debe ser creado. Varillaje operable y confiable debe ser desarrollado. Luego por supuesto debes hacer algo acerca del encendido debido a que el original no es apto para carburación. Es un desastre.

La forma fácil de hacerlo sería usar un múltiple de un volvo Europeo 440 2.0L Turbo. He adjuntado fotos de la parte superior de uno que tengo debajo mi mesón. Tengo ambas mitades superior e inferior. Uno tendría que diseñar un sistema de inyección TBI para ello pero sospecho que esto no sería algo tan difícil para un hombre joven que comprendiese o estuviese deseoso de aprender los secretos de la inducción TBI. Creo que la caja electrónica original podría ser usada exactamente como Carl Holbrook lo hace en carreras, reemplazando los varios sensores y reóstatos. El múltiple dice VOLVO en el tope pero eso podría ser algo divertido para jugar con la mente de la gente. O simplemente limar el nombre. De todas formas



con esas entradas largas en el múltiple esperaba que el motor desarrollase excelente torque bajo y medio...perfecto para salir rápido de curvas.

Nunca usare ese múltiple Volvo por si alguien este interesado. Se los venderé a costo mas flete. Tendré que buscar los recibos para ver cuanto costó pero vino de una chatarrera en Inglaterra hacen varios años.

Finalmente deseo agradecer a mi auspiciador "Sam the Mechanic," que con su ayuda he podido mantenerme corriendo durante todos esto años. Por favor déjenlo saber que el Phrog lleva orgullosamente su nombre. 🍄



Roy Smith Reseña: Alpine y Renault; Los Prototipos Deportivos

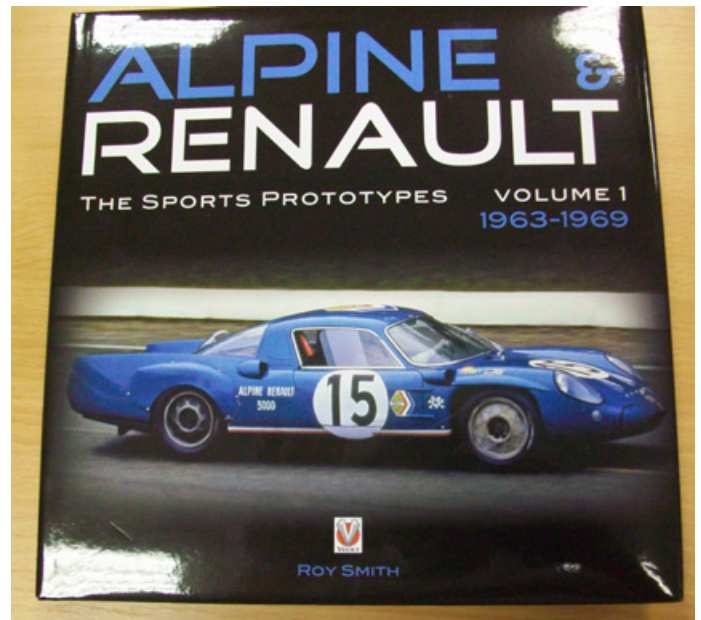
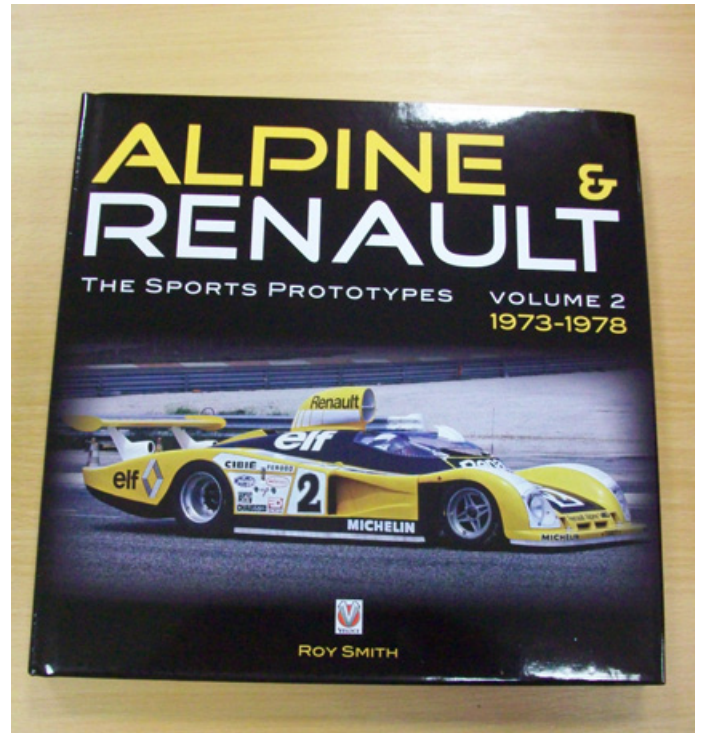
Por Hector Mackenzie-Wintle

Es inusual contar con un buen título en inglés para Alpine y Renault, en este casi esto es lo más notable porque es un trabajo detallado que cubre cada aspecto de estas marcas que nunca se había llevado a cabo con tal profundidad y precisión, incluso en francés. Alpine & Renault: The Sports Prototypes 1963 to 1969 and Alpine & Renault: The Sports Prototypes 1973 to 1978 cada uno de los cuales con un precio de \$69.95 usd. Pero gracias a una promoción de Veloce Publishing están disponibles a \$44.07 incluyendo envío gratis a través de Amazon.com. De primera instancia uno podría considerarlos caros pero francamente cada libro vale cada centavo de su precio original, a un 30% de descuento deberíamos considerarlo una ganga.

Es muy difícil que llegue a haber un trabajo que iguale la excelencia que en general este libro ofrece. Bajo la autoría del experto en Renault Roy Smith, cada libro está impecablemente producido en pasta dura, formato cuadrado, más de 200 páginas finamente ilustradas, información producto de una profunda investigación a través de una lectura que no lo indigestará. Un aspecto como común es la cantidad de reproducción de conversaciones de primera mano sostenidas por Roy con ciertos personajes establecen el Quien es Quien de Alpine y Renault con sus respectivos, pertinentes y reveladores recuerdos y anécdotas.

Si hay menores errores históricos, pero no seamos quisquillosos. Este es un trabajo estelar, que debe engalanar las repisas de cada aficionado a Renault y/o Alpine, si no los encuentra en su librería especializada como Borders o Barnes and Noble, visite la página de la editorial, Veloce Publishing Limited en www.veloce.co.uk y ahí encontrará mayor información.

Una lectura ampliamente recomendada 🍷



Los Renault de la Copa Vanderbilt

Por Marvin McFalls

La reputación de Renault se forjó en las carreras abiertas en Europa al inicio del siglo XX, en carros construidos y manejados por Luis y Marcel Renault. Aunque Marcel se mató en la carrera París-Madrid de 1903 y Louis se retiró de las carreras, el nombre de la compañía ya estaba establecido. Las competencias eran el vehículo ideal para promover los productos Renault, demostrar su velocidad y confiabilidad. En 1905 Renault construyó un monstruo de 12.3 Litros para la entrada de Gould Brokaw en la Copa Vanderbilt en Long Island. Conducido por Maurice Bernin, no terminó pero consiguió después ese año la Eagle Rock de montaña en Nueva York

Para 1906 la ACF anunció el Gran Premio del Club del Automóvil de Francia, el gran premio en competencias automotrices, organizado en un circuito de 103 kilómetros de caminos públicos localizados al este de Le Mans, se realizaba cada dos años con seis vueltas calendarizadas diariamente abierto a todos, era de suma importancia para los fabricantes. Renault sacó un nuevo auto de carreras hecho para el propósito el Tipo AK movido por un gigante motor de 13 litros, con cuatro cilindros con dirección de eje. El piloto Ferenc Szicz se enfiló a la cabeza, llevándose la delantera, dejando a todos atrás como para despreocuparse.

El desempeño de Szicz en el Gran Premio y el Renault de Brokaw en la Copa Vanderbilt llamó la atención de William Kissam Vanderbilt. Vanderbilt, como muchos colegas de dinero, era uno de los entusiastas pioneros y en 1907 arregló la fabricación de un Renault deportivo. Con la estructura del ganador del Gran Premio ACF de 1906 se basaron en un Renault AI de chasis ligero con un motor de 7.4 L y construido específicamente para sus amigos. A un precio de \$8500 usd cada uno, esos deportivos potentes, elegantes eran ideales para la diversión por la tarde en los suaves, riberanos y protegidos caminos de Long Island.

Vanderbilt ordenó diez carros de la Copa Vanderbilt y Renault los entregó a tiempo para la temporada 1908. Construido un onceavo Renault para publicidad. Es importante destacar que cien años después se sabe cinco de esos carros aún existen. Además del carro de Kirk Gibson en Harrisburg, Pennsylvania, otro buen ejemplo es el que perteneció a la colección de Otis Chandler, teniendo como dueños previos a Harry Payne Whitney, Winthrop Rockefeller, Bill Harrah y Peter Kaus se vendió por 1.1 mdd en la subasta de Gooding & Co. el 21 de Octubre de 2006, otros dos se encuentran en las colecciones de museos. Uno en el Museo del Transporte de Owls Head en Owls Head, Maine y otro en el Museo Price de la Velocidad en Salt Lake City, Utah.

El último de los autos de la Copa Vanderbilt se llama Agatha. Como el carro se vendió en subasta su primer dueño fue Harry Payne Whitney primo de Vanderbilt y heredero de la fortuna de las depapitadoras dealgodón, luego pasó al millonario minero Robert Guggenheim, antes de irse a Inglaterra antes de la primera guerra mundial para Lord Kimberley, el famoso cirujano Sir Harnold Gillies, entonces coleccionista Marcus Chambers de Clapham. El valor de los antiguos autos de carreras se colapsó cuando ya no eran elegibles

para competir y Chambers, quien luego sería gerente deportivo de la British Motor Corporation, lo compró en el fondo de su ciclo. Se anunció en Motor Sport en Agosto de 1935 entre los autos veteranos como "Renault Sport 1907, £30 o mejor oferta".

Los hermanos Anthony y John Mills lo llamaron Agatha y cuando Anthony, líder del escuadrón RAF fue abatido después del Día-D fue vendida a Charles Dunn hasta que se vendió a Wolfgang Augene subasta en 1992. Wolfgang Auge es un distribuidor Renault en Alemania y aunque estoy seguro que pagó más que los hermanos Mills hasta este punto un corredor de la Copa Vanderbilt no tiene precio.

Estos autos son los últimos vínculos con el primer ganador del Gran Premio, así este y todos los modelos originales AK no han sido vistos en casi un siglo. Yo sugiero una "búsqueda de objetivo duro" por los cinco o seis restantes Renault AI corredores de la Copa Vanderbilt iniciando con cualquier antigua propiedad, taller, lote, o edificio en la zona de Long Island, en "perímetro ampliado" en el área de los Tres Estados, el Noreste de los Estados Unidos, en Norteamérica y el Mundo.

Nota del Editor: Agradecimientos especiales a Howard Krozlick de Sports Car Market, vanderbiltcupraces.com y sport.scotsman.com por la historia de estos magníficos autos. También, para divertirnos, diez puntos extras para el que sepa de qué película tomé prestadas las expresiones "búsqueda de objetivo duro" y "perímetro ampliado" 🍷



La Colección de Kirk Gibson

Por Marvin McFalls

Cuando descubrí recientemente la historia de los Renault de la Copa Vanderbilt, me di cuenta que una estaba a menos de treinta millas de los terrenos de Carlisle, así que decidí intentar encontrar al dueño, Kirkland Gibson de Harrisburg, Pennsylvania. Después de una rápida búsqueda en internet y una llamada localicé a Kirk Gibson, le comenté del siguiente evento en Carlisle e hicimos planes para reunirnos. Le comenté que tenía planes de cenar con algunos miembros de nuestro club un viernes por la noche y él los invitó también.

El viernes 21 de Mayo hicimos planes para cenar cerca de la casa de Kirk. El restaurant Glass Lounge era el más cercano y el mejor conocido de los restaurantes del área, primero llegamos Don McLaughlin, John Mullin y yo, luego se nos unieron John Vogler, sam Stucky, Dan Barton, Joel y Brent Bartley. Después de disfrutar de una generosa cena, nos reunimos con Kirk. Aunque le había dicho a Kirk que tenía planes de cenar, no creo que estuviera esperando a ocho personas, una vez pasada la sorpresa, nos fuimos a iniciar el recorrido.

Kirk ha poseído el Renault por más de cuarenta años y este ha estado en su familia por aproximadamente 75 años. Su padre fue el anterior propietario y decidió vender el carro, pero Kirk no tenía el dinero para comprarlo, pero negoció un acuerdo donde él se comprometía a pagar una anualidad por treinta años, por algo así como una década él ha sido el único propietario. Por las últimas cuatro décadas Kirk ha completado la restauración del carro. En años recientes él solo ha mostrado su auto en contados eventos en Hershey y Newport.

Con el paso de los años Kirk ha tratado de aprender más acerca de su auto y otros Renault de la Copa Vanderbilt. Desafortunadamente, los Vanderbilts no hicieron un gran trabajo documentando sus autos, aunque se sabe qué carros ganaron qué carrera, nadie parece tener una lista de cuáles fueron los números de serie que coinciden con el número de competencia de los autos que participaron. De cualquier forma, Kirk ha podido establecer que de los cinco autos sobrevivientes, su auto es el único con todos los números coincidiendo, y que su carro es el único con la transmisión modificada como la del auto ganador, de tal manera que se presume que el carro de Kirk fue el ganador de la Copa Vanderbilt de 1908, pero esto no ha sido confirmado.

El solo hecho de ver el Renault valió la pena de manejar 500 millas, además, él también tiene otros dos carros franceses, un De Dion Boutons 1897 y otro 1903. De Dios fue el primer fabricante en perfeccionar el motor de combustión interna, de hecho ellos vendieron más motores que ningún otro fabricante antes de 1900. Los primeros Renault y Peugeot tenían motores Dion-Bouton. El 1897 era un carro de carril sólido y Kirk lo ha conducido en una pista estilo antiguo. El 1903 es un excelente ejemplo de un primitivo sedan.

Además de los autos franceses, Kirk tiene una pequeña pero rara colección de motocicletas, incluidas dos NSU, dos BMW, una Swiss Army Condor y una Kawasaki. Si las motocicletas no son de tu interés ¿qué tal un poco de acero de Detroit? Su más reciente adición es un Ford T Convertible muy original y para terminar un Porsche 911 Targa de principio de los Setenta.

Estamos esperando el Show de Importados de Carlisle de 2011. Kirk estará mostrando y exhibiendo el Renault 1907 y ojalá también muestre el De Dion-Boutons. Tan agradable como fue ver esos hermosos autos en su bodega, ¡no puedo esperar verlos rodando! Bueno, un año no es demasiada espera, considerando que el Renault no ha estado en una pista de carreras por casi un siglo. 🟡



RACP 2010

Por Marvin McFalls

Recientemente me contactó Francois Damide del Club Alliance Renault Passion. Francois vive en Nueva York y ha sido miembro de nuestro club desde sus primeros días. No ha estado muy activo en años recientes en Renault pero desde hace algunos meses ha decidido dedicarle un poco más de tiempo a su hobby. Francois se ofreció para ser el interlocutor entre nuestro club y el Club Alliance Renault Passion. Yo le pedí a Jesse Patton nuestro enlace del club que trabaje con Francois en este tema y esperamos que ambos clubs comiencen a comunicarse regularmente.

Como si el tiempo no fuera todo, el Club Alliance Renault Passion tuvo su reunión anual en el poblado de Montelimar en el Sur de Francia. El evento de este año incluyó 15 Renault, destacando la presencia de varios Alliance convertibles de 1985, 1986 y 1987 así como algunos GTA Convertible y un Alliance 3 puertas 1987 (conocido en los Estados Unidos como Encore) Los autos se abrieron paso por la plaza del poblado y finalmente se reunieron para la foto de rigor frente a la Alcaldía.

Entonces el grupo viajó a Les Amis de Camion (Los Amigos del Camión), un restaurador de vehículos de comerciales antiguos y clásicos en Europa, que se dedica a recuperar, restaurar y competir camiones antiguos. Los restauradores con base en Montelimar eran una visita obligada para el Club Alliance Renault Passion durante su estancia en Montelimar

Gracias por las estupendas fotos y esperamos llegar a conocer mejor al Renault Alliance Club Passion en años venideros. Yo los he invitado a participar en la reunión internacional del siguiente año en Carlisle, Pennsylvania donde se destacará especialmente una exhibición de diferentes modelos de Renault Alliance. 🍷



www.renault-alliance-club-passion.com

**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

La Última Página

Miembro del Club de Clayton Hoover "Renault meseta" (*Más sobre esto en la edición de otoño*)



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