

Noticias Renault

97
Otoño
2010

Lo Mejor de Francia e Italia 2010



En este número

Nuevos Miembros	3	Viajando por la Ruta 66	17
1937 Simca?	4	Comprando Renaults en Detroit Page	19
Bay a Birdwood Run 2010	6	Actualización del "Pequeño"	21
Lo Mejor de Francia e Italia 2010	8	Le Mans Clásico	23
Alpines en Glen	12	Reunión Anual 2010	25
El Plantel Renault	15		

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	Fernando Zavala
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

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

Otoño 2010 área para los miembros:

Nombre de usuario: simca

contraseña: birdwood

Agosto 2010, Nuestras Miembros Postales

Jones, Steven, 850 Dewayne Dr. Florissant, MO 63031

Agosto 2010, Nuestras Miembros Online

Gaudette, Kevin P.O. Box 2791 Vineyard Haven, MA 02568
kg1148@aol.com

Golden, Kevin, 29300 S.W. Outer Rd., Harrisonville, MO
64701, tinyauto@aol.com

Tessier, Agathe, 273 RTE 138, Cap-Santé Quebec G0A1L0
Canada, location.acmat@globetrotter.net

Agosto 2010, Reafirmacions

Bonaime, Matt

Brokaw, Kevin

Dixon, Gary

Downes, John

Erne, Robbert

Etemad- Moghadam, Cyrus

Evans, Richard

Gordillo-Mendez, Julio

Marrese, Damian

Meyers, Allan

Nickolauson, David

Petrosie, Tom

Rapport, Jed

Reynolds, Ken

Rineau, Patrick

Sahli, Theodore

Symonds, Chester

Vandemerghel, Gerard

Westcott, Gary

Septiembre 2010, Nuestras Miembros Postales

Austin, Victor 1068 Kalmia, Boulder, CO 80304
jvaustin@yahoo.com

Reed, James, 1720 S 11th St W, Missoula, MT 59801
james.mike.reed@gmail.com

Septiembre 2010, Nuestras Miembros Online

La Chance, David 186 Stratton Road, Williamstown, MA
01267, rubellachance@gmail.com

Septiembre 2010, Reafirmacions

Aldridge, Buddy

Breeden, Lester

Fosburg, Karl

Guizar, Timothy

Harding, William

Henning, Mary Ann

Hubbard, Gary

Integrated Solutions

Macek, James

Maxted, Dean

McCarthy, Steve

Pfau, Edward

Rabinovitch, Mauro

Ray, Michael

Roy, Bruno

Smeaton, John

Sparks, Carl

Story, Paul

Thorpe, Timothy

Toda, Frank

Weinroth, Joshua

Octubre 2010, Nuestras Miembros Postales

Gokey, Mike 4721 Buchanan St. Hollywood FL. 33021,
MJGokey 911@aol.com

Guido, Christopher, 74 Mosle Rd. Far Hills, NJ 07931,
tallquapie@aol.com

Seely, David, 1233 E. 2nd St., Jamestown, NY 14701
davesclassics@gmail.com

Octubre 2010, Nuestras Miembros Online

Black, Christopher M. 612 Tapawingo Rd. SW, Vienna, VA
22180, CMBXR10@yahoo.com

Doherty, Daniel, 4343 N. Clarendon #1007, Chicago, IL
60613, Dandy1007@hotmail.com

Plamondon, Tim, 6110 Napa Woods Way Naples, FL 34116
bonmarche51@yahoo.com

Vye, Bryan 4325 Chuwhels Mountain Road Kamloops British
Columbia V1S 1Z2 Canada, btvye61@gmail.com

Octubre 2010, Reafirmacions

Albertus, Anthony

Ashcraft, Mark

Bacus, Jade

Cardaciotto, Nick

Croteau, Frank

Curtis, Stanley

Ebert, Clyde

Kuch, C.W.

Menzel, Clancy

Nelson, Eric O.

Perryman, Richard

Robinson, George

Snyder, Scott

Zimmerschied, John



1937 Simca Gordini?

Por Marvin McFalls; con Roy Smith y Fotos de Hisashi Masui

Siempre que visito el museo Lane me atrae el pequeño auto de carreras con el símbolo Simca Gordini en el cofre. Sin embargo nadie me ha podido dar mucha información sobre el carro, incluido Jeff Lane. Se describe como un Monoplaza Simca 1948 construido sobre el chasis de un Simca 500 1937 (Fiat Topolino) y estando Roy Smith escribiendo un libro sobre Gordini quería conseguirle unas fotos en caso de que este se tratara de uno de los primeros autos de carreras.

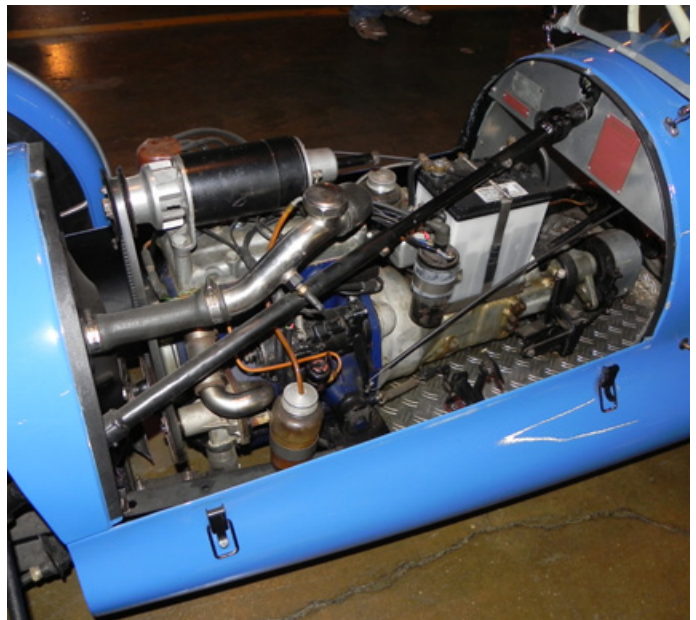
En mi más reciente visita al museo hablé con David Yando, el creador del Museo y el pudo conseguir todos los números de serie y otros datos que tuvo a la mano, que no fueron muchos. Supimos que el auto fue restaurado por Han Hartsink en Holanda, durante la restauración el contactó al mismísimo mago, Amedee Gordini con quien encontró los colores exactos para pintarlo entre otras cosas. Su intención era dejar el carro lo más original posible. Escaló el motor y la carburación aumentando el cabajalle de 13 a 16.

Una vez que Roy pudo ver las fotos y revisar la documentación dio su veredicto: "Interesante, esto es lo que pienso - porque aunque tengo detalles de cada Gordini de Christian Huet de París (quien fue el primero en profundizar en Gordini en los 80 después de la muerte de Gordini, pero que lo conoció en los 60 y 70) y quien probablemente tiene toda la documentación de Boulevard Victor presume que no hay nada que relacione particularmente este auto, por lo tanto no puedo estar 100% seguro y creo que este caso debe quedarse como está hasta ahora."

"El chasis probablemente data de 1936/37/38, puede ser un tipo SIMCA (Fiat) usado para el SIMCA 5, aún creo que los amortiguadores telescópicos son posteriores. No tengo evidencia de Gordini o SIMCA usando tales amortiguadores antes de la Segunda Guerra Mundial. Sobre el motor, creo que es un SIMCA 560 cc que en sus días no desarrollaba más de 20 caballos de fuerza o seguramente menos a 5000 rpm. Hay una válvula del período comprendido entre 1936 y 1938".

"De la carrocería, no tengo idea, no tiene par con nada que haya visto en Gordini. PERO esto no significa que no haya sido creado por alguien (quizás Gaby Beausser) en Gordini en ese período, o por alguien en SIMCA, creo que es especial, probablemente por aquel caballero holandés."

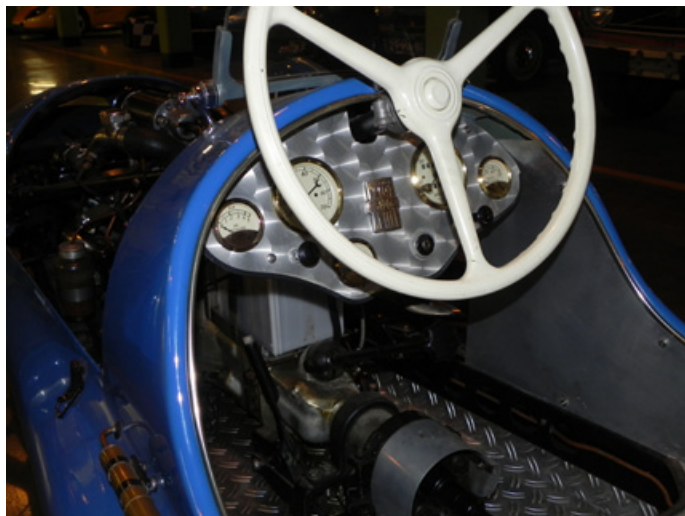
"¿Período 1948?, para 1948 Gordini corría autos en la Fórmula 2 y Fórmula 1 que recién se habían creado. Los carros y los chasis eran marcos de tubo y sofisticados, aunque simples para la época. Las suspensiones estaban cambiando y Gordini tenía diferentes diseños pero los amortiguadores telescópicos que aún no salían. Para esta época los motores a válvulas ya eran cosa del pasado. Por tanto el motor de este auto era obviamente fabricado mucho antes. Para las



carreras, ni SIMCA ni Gordini corrieron autos como este en los 40, tenían bonitos autos deportivos y los carros de Fórmula estaban en un par antes de 1950 con Maserati, Ferrari, Cisitalia, etc. Si corrió fue solo de forma privada, pero para 1948 debió ser muy lento comparado con otros de su tiempo.

“¿Pero qué nos deja? Bueno, parece un motor SIMCA 5 y un chasis SIMCA 5. Si fue restaurado antes de 1970 es muy posible que este caballero holandés haya entablado contacto con el mismo Gordini. Es también posible que el motor sea correcto, dado que Gordini afinaba motores SIMCA en los años 30. Sin embargo muchos de los primeros autos Gordini fueron destruidos durante la guerra, solo existen unos pocos. El que has encontrado puede haber sobrevivido como un chasis/ motor. El diseño de la carrocería todavía pienso que pudiéramos llamarla especial, es similar al diseño de GC de 1948 que se reconstruyó. (El 9 GC era totalmente un auto de carreras tipo 15) sin embargo solo es similar, no el mismo.”

Por ahora creo con seguridad que Jeff Lane tiene un chasis SIMCA 5 que parece ser 1937, aunque podría ser posterior. Ciertamente un motor de 560 cc 1938 con una carrocería muy especial. Espero que después de leer esta historia quizás alguno de ustedes pueda aportar algo más de luz sobre este misterioso carrito. Por ahora es un auto de carreras Francés fuera de serie y espero que lo disfruten. 🍷



De Bay al Run de Birdwood 2010

Por Col Redmond

Mi preparación para este evento inició tres semanas con anticipación. En el viaje de Bodertown en mi 4CV el fin de semana anterior me di cuenta que conforme avanzaba, era cada vez más evidente que perdía potencia. Sentía que me quedaba sobre las montañas por las que antes había volado, en algunos lapsos tuve que bajar a primera velocidad. Una prueba de compresión reveló que un cilindro no tenía compresión y que a los otros tres no les quedaba mucho. Después de un par de revisiones más decidí quitar la cabeza e investigar más a fondo. Me di cuenta que las válvulas de escape no sentaban bien a pesar de tener los espacios adecuados. Discutiendo con la gente del taller llegué a la conclusión de que el problema radicaba en unas válvulas guía muy desgastadas combinado con la inclinación de 30 grados en el ángulo de asiento de la válvula.

Como tenía un nuevo juego de válvulas y guías a la mano decidí rectificadas la cabeza. Recibí la cabeza con una semana para instalarla durante el fin de semana antes del Run & Classic y darme una vuelta el domingo. ¡Qué diferencia con el desempeño! Sentía que traía un V8 comparado a lo que había estado desempeñando, lo mejor fue el costo de \$700 pero fue dinero bien invertido.

El día antes del Run fue muy intenso, instalé el nuevo cable del embrague a mi R17 (se había roto 2 semanas atrás y tuve que conseguir que me hicieran uno ya que ya no están disponibles) y replacé algunas líneas de combustible que fugaban. El siguiente trabajo fue apretar la cabeza de cilindros y reacomodar los espacios en las válvulas del 4CV. Después de ello me di a la tarea de limpiar el carro para el Concours. Para las 6:30 decidí que ya estaba listo para irme y ya tarde.

La siguiente mañana, el último domingo de Septiembre, Halinka y yo nos levantamos a las 6:00 AM para darle de comer a los gatos, vestimos y salir para las 6:40 en el inicio en la Reserva Barrett en West Beach al Sur de Australia. Una vez que llegamos ahí nos alineamos con los otros participantes Concours y me quedé impresionado con la vista de tales participantes. Había MG, Mercedes, Morris, Ford Thunderbird, Packard, Napier, y la lista continúa. No estoy seguro pero ahí habían entre 60 y 70 Concours. Todos en absolutamente bellas condiciones y habiendo costado una pequeña fortuna restaurar y en medio de todos ellos estaba el mejor auto del lote, mi Renault 4CV, ahí había más de 1300 participantes, todos ellos producidos antes del 31 de Diciembre de 1955, había un par hechos antes de la guerra, uno era un Essex 1928, y no estoy seguro del otro, que parecía que lo habían guardado en un cobertizo por unos 50 o 60 años y los dueños solo le quitaron el polvo, le pusieron aire a las llantas, algo de gasolina y batería para llevarse a la línea de inicio. Se veían muy bien y vale la pena hacer este evento lo que es.



El primer auto dejó la Reserva a las 9:00 AM. Ellos son los Veteranos y Antiguos (incluyendo un Oldsmobile de Tablero Curvo de 1903) seguido por los participantes del Concours, luego las Motocicletas, los Clásicos y los Comerciales. Les llevó 90 minutos para que los participantes pasaran cualquier punto de la ruta de 72 kilómetros (o 44 millas) a la recta final del Museo Nacional del Automóvil en Birdwood. El clima en aquel día estaba perfecto y ayudó a los miles de asistentes que se alineaban a las orillas de las calles de inicio a fin. Esta es quizás la multitud más grande que he visto en los Runs & Classic a los que he asistido.

Al llegar a Birdwood recogimos nuestras placas del evento y fuimos guiados al área Concours. Una vez ubicados le di un trapazo para remover los insectos que se hubieran pegado en el camino, limpié la alfombra para quitar cualquier rastro de césped levantado al principio. Se trató de una espera ansiosa para que los jueces revisaran cada vehículo. Hay un número de jueces y cada equipo ve diferentes aspectos desde la entrada. Una vez que cada equipo ha hecho su inspección se le envían los resultados al comité de jueces para deliberar y se anuncia más espera para los diez finalistas. Durante este período de tiempo la concurrencia inspecciona los vehículos finalistas de Concours y cada uno de los dueños está muy ocupado contestando preguntas sobre sus autos. Yo tuve tiempo para una pequeña atención de uno de ellos y de nuevo estaba impactado por la calidad de los autos ahí presentes.

Entonces se anunciaron los 10 finalistas que fueron - 1931 Packard 8 40, 1949 Rover P3-75, 1938 Morris 8/40, 1914 Napier 768, 1950 MG TD, 1929 Sunbeam 20.9, 1927 Packard 433, 1928 Indian motorcycle, 1929 Indian motorcycle y ...¡sorpresa! 1955 Renault 4CV. Todos esos autos estaban impecables y yo me sentía en la luna con la selección de mi carro ahora que han pasado 19 años desde que terminé su restauración. Todos los finalistas se movieron a un área fuera de la cerca de un lado del podio para que el jurado determinara al ganador. El ganador fue el Napier 1914 que muy merecido lo tenía.

Supongo que tengo algo de trabajo por delante para mejorar y terminar mi carro y sé de un número de áreas que pueden trabajarse. Después de todo fue un día memorable y hermoso, y es una pena que no hubiese más de nuestros miembros involucrados. Recuerden que no necesitan un carro Concours para entrar. Piénsenlo para el evento del próximo año que es el Clásico para vehículos de 1956 a 1978 y tenemos muchos miembros con Citroën, Peugeot y Renault en el área.

Desde que inicié a escribir esto decidí que era tiempo de iniciar una serie de mejoras en mi carro. Ya es tiempo de retapizar los pisos, los paneles de las puertas y las viseras. Cuando lo tenga de regreso me dedicaré a otras áreas que he identificado que necesitan atención para mejorar su acabado. 🍷



Lo Mejor de Francia e Italia 2010

Por Marvin McFalls

Bueno, el show de este año cayó una semana más tarde, en Noviembre 7 hicimos planes para regresar a la reunión anual en Woodley Park. Si mal no recuerdo el show de Lo Mejor de Francia e Italia ocurriría el primer sábado de Noviembre. Nos levantamos alrededor de las 6 de la mañana. Jonathan Burnette, Brent Bartley y yo empacamos y esperamos a que llegaran Jacques Lynn y Sharon Desplaines como a las 6:30 AM. Sin embargo íbamos tarde y Dene y Pat Berret llegaron después de las 7 AM. Nos dirigimos calle abajo rumbo a la casa de Shin Yoshikowa donde él y Hisashi Masui nos esperaban con paciencia. Yo tenía planeado ir con Hisashi dado que él nunca había asistido al desayuno, pero como yo iba manejando el auto más lento, el 2CV de Dene y Pat decidimos continuar siendo ya las 7:15 AM.

Nos dirigimos al Deli de Jerry en el Boulevard Ventura: Llegamos como 15 pasadas las 8 AM, Deme hizo un gran tiempo en su pequeño 2cv. Chris Davidson, Mike Heather, Kurt Triffet y Jim Miller nos esperaban dentro. Mientras la camarera nos tomaba la orden de bebidas nosotros nos saludábamos con quienes no nos veíamos desde el año pasado.

Después de un buen desayuno, nos encaminamos a Woodley Park. A diferencia del día soleado del año pasado, este año había neblina al Sur de California. El show se estaba llenando de carros, esta vez con una concurrencia promedio, por lo general a mejor clima, más autos tenemos. Este año Jim trajo el toldo, pero olvidamos traer la mesa, así que desplegamos nuestra bandera francesa y usamos los cofres de nuestros autos para exhibir la literatura del club.

Aunque el clima no estaba en su mejor momento reunimos una buena cantidad de autos. Tuvimos tres 4cv, dos R8, un Caravelle, un R10 y un A110 todos con motor atrás. Cinco R5 Turbo, incluyendo un R5 Turbo que antes era de Brian y Shannon Peters de Washington DC, algunos de la época AM: cuatro LeCar de 4 puertas, un Fuego Turbo Diesel y un Renault Alliance GTA. También Hisashi Masui manejó su Talbot Matra Murena. Aunque no es técnicamente un Renault, en lo concerniente al Estado de California se trata de un Renault 1973. Nos faltó mi recientemente adquirido R4. Viajé a San Francisco a principios de semana para llevármelo y llevarlo al show, pero el radiador no estaba listo para el viajes, así que tuvimos que dejarlo al Norte de California.

La mayor parte del show es ver todos esos autos únicos, pero también es divertido pasear y contestar preguntas sobre los autos. Durante el día tuvimos a varios compañeros llegando. Estaba Shakib Alanoori en su flamantemente restaurado R8 de 1963 desde Encino. También fue agradable saber que Chris Davidson aún maneja a diario su GTA y está buscando un Medallion Automatic para su esposa Gloria. También vimos a Larry Peacock, y aunque no manejaba su 4cv este año fue agradable verlo otra vez.



Como es usual en estas exhibiciones, inició alrededor de la 1 PM. Shin llevó su Alfa Romeo Sprint Special para unirse con el resto de los franceses. Primero Dene y Pat salieron a encontrarse con la hermana de Pat. Yo comencé a desempacar el exhibidor y estuve conversando con tantos miembros como pude durante la siguiente hora. Comenzamos a empacar a las 2 PM nos despedimos y Jacques, Sharon, Jonathan, Brent y yo íbamos de regreso a las 2:30 PM.

De camino al Show, Sharon y Jacques vieron una tienda Bass Pro en la I-15 así que decidimos detenernos en Rancho Cucamonga, para comer en histórica Ruta 66. Después de una gran comida y de ver la tienda regresamos a la autopista pero no tardó mucho en que nos topáramos con un accidente y tuvimos que prara por un rato. Finalmente, el tráfico se normalizó y regresamos a San Diego. Brent y yo nos fuimos al aeropuerto en el 4CV de Sharon mientras que Jacques, Sharon y Jonathan se regresaron a la casa de Sharon.

Para las 7:30 Bret y yo habíamos llegado al aeropuerto. Yo tenía un vuelo a las 10:30 que casi se cancelaba pero para las 11:15 nos consiguieron un avión de remplazo y salí de San Diego. Para las 8:30 del día siguiente estaba de vuelta en Tennessee. Antes de irme Jacques me invitó a regresar el año siguiente, así que supongo que podemos empezar a hacer planes para Lo Mejor de Francia e Italia 2011. Espero que se nos unan. 🍷







Alpines en Glen, 2010

Por Bradford A. Stevens

Resultó aparente el año pasado durante el Road America cuando Terry y Judy Zabransky organizaron su ritual anual septembrino de camino al Lago Elkhart en Wisconsin que algo nuevo iba a suceder. Antes en 2009, Mike Deak, Eric Vonviller y Norm Presser dijeron que vendrían, este fue un evento extraordinario. Terry y Judy facilitaron un A-110, A310GT y un R5T2, agrégale el A310de Eric, el A310 de Norm y el GTA Turbo de Mike más el Alliance GTA de Lloyd Mathis y ahí teníamos una gran exhibición. Cuando Terry volteó, me dijo "Stevens, hay que regresar a Glen el próximo año".

Ahora hay una pequeña presión, en verdad me gustaría organizar un evento pero Glen es un pueblo rural. Si hay una buena pista ubicada en Upstate New York, fue el hogar del Gran Premio de Estados Unidos, la pista tuvo sus altibajos, pero ha conseguido sobrevivir con la ayuda de NASCAR, soy afortunado de vivir a una hora. Como todos sabemos hay Alpines en la zona pero están tan dispersos que intentar reunirlos no es cosa fácil. Septiembre es una temporada difícil porque la gente tiene compromisos. Norm Preser dijo que no llegaría, iba a Alemania para el cumpleaños de su madre. Eso significaría una gran baja en mis cálculos pero Eric Schneider de Maryland que había estado en Glen el año pasado durante las Carreras de Antiguos dijo que aparecería en Glen este año. Gary Eye de Búfalo dijo que llegaría para el Festival de Viernes, así que estoy confiado de que igualaremos la cifra de carros del año pasado.

Durante la primavera y el verano de este año, no escuché mucho sobre asistentes potenciales, conforme se acercó la fecha esto comenzó a tomar forma. El A310 de Dave Hazen tenía un problema con el regulador de voltaje y esperaba refacciones. El clima Texano se volvía muy húmedo y había encharcamientos muy expandidos para Mike Deak. A las 3 PM del miércoles Mike no había salido de Austin. Mi A310GT blanco tenía problemas de encendido. Mi carro azul rueda muy mal cuando hace frío y tampoco quería encender. Bueno, hacemos lo mejor que podemos, al menos los carros están limpios y el rojo rueda bien.

El jueves 9 de Septiembre muy temprano por la mañana Terry y Judy salieron de Chicago en su A110, haciendo un viaje de 11 horas a Canandaigua. Mi amigo Rich Speihler me ayudo con el A310 GT Blanco en Watkins Glen, en mi hotel. Ahora que el embrague se estaba portando mal, quizás necesitaba purgar. No habiendo tiempo para ello tuve que regresar a casa para preparar los carros rojo y azul. Terry y Judy llegaron bien en Cananadaigua, así que los registramos en el hotel cerca del Lago y luego cenamos en el Steamboat Landing, viendo el Lago Canandaigua. El pronóstico del clima no era bueno. Dave Hazen llamó diciendo que no podría llegar por que no recibió la refacción. ¿Dónde está Deak?

Eran las 8 de la mañana del viernes y Terry y Judy apare-



cieron por mi casa, había llovido la noche anterior pero el piso se estaba secando. Les di un breve recorrido y decidí retirarme por Glen. Judy arrancó el A110 y encendimos nuestros autos. El 310 rodaba un poco rudo pero ya nos habíamos arrancado, el azul se paró y comenzó a gotear. Empujamos el auto fuera del camino y recibimos ayuda de otro automovilista. El carro encendió y regresamos. El resto del viaje continuó sin incidentes, viajamos como una hora por la villa de Watkins Glen.

Conforme nos acercábamos a nuestra zona de estacionamiento vimos el hermoso A110 de Gary Eye, pero no vimos a Gary, dejamos a Judy y Tom me llevó al Motel Longhouse por el A310 Blanco. Arrancó y lo llevamos al estacionamiento, comenzó a llover. 5 Alpines, nada mal. Entonces Eric Vonwiller y el su amigo Brian llegaron con el 6°. Eric había dormido en otro pueblo la noche anterior y estaba descansado de su viaje desde Carolina del Norte. Mike Deak se merece el premio de resistencia por haber manejado desde Texas prácticamente sin detenerse, con él éramos 7 Alpines todos de fibra de vidrio, todos brillando en la lluvia. Dave Hazen llamó, llegó la pieza, demasiado tarde.

Nos preparamos para salir a la 1:00 pm para hacer dos vueltas en el antiguo circuito que va por el pueblo, por las Colinas y por el valle, por encima del viejo puente de piedra y las vías de ferrocarril, cada vuelta es de 6 millas. El sol hizo su aparición y los autos salieron. Gary encabezaba la caravana con el A110 azul, Judy Napoleon conducía su A110 amarillo, Terry Zabransky traía mi A310GT azul, seguido iba yo en el A310GT azul, seguido de Rich Speihler en mi A310 rojo y justo atrás Eric Vonwiller en su A310 rojo con rayas blancas, y Mike Deak en el GTA Turbo color vino. ¡Qué vista! La gente en las calles estaba encantada.

Aunque la marquesina de honor para este año fue Alfa Romeo ¡Nosotros fuimos un éxito! Nos replegamos dentro del estacionamiento después de 2 vueltas en la antigua pista nos alineamos de forma diferente, fue divertido juzgar y Terry y Judy ganaron el Galardón Renee Duffus. No se rían, también se ganaron una botella de vino. El resto de la tarde vimos cientos de autos deportivos llegar de sus rallies y estacionarse en las áreas designadas. Cerca de las 4:30 pm, aproximadamente 100 autos de carreras habían abandonado la pista oficial y el estacionamiento en las calles. La multitud estaba maravillada con esto y tuvieron oportunidad de ver los autos de cerca, como no podíamos abandonar nuestra área de aparcamiento, paseamos entre la multitud y nos turnamos para vigilar nuestros autos y resolver las dudas de los curiosos.

El sábado nos dormimos tarde, el viernes fue extenuante. Nos fuimos del hotel para hacer nuestro paseo por la villa, el carro azul se ahogó y se negaba a arrancar. El resto del equipo se fue a la pista así como yo hice un reconocimiento buscando a Terry. Encendió el carro azul y nos fuimos. A una milla de la pista y de la línea de inicio. Se para, enciende, se para y ahora el carro blanco no cambiaba bien. Dejé ir a Terry y fui a registrarme y me dirigí al campo para encontrarme con



el grupo.

Primero eran solo nuestros cuatro Alpines. Decidimos ver si Eric Schneider había conseguido hacer el viaje desde Maryland, así que fuimos a explorar y no nos resultó difícil divisar el A310 amarillo en el área de estacionamiento de los pits. Eric, sonriendo como de costumbre, dijo que traería su carro al área de césped. Ahora éramos cinco. Llegaron Eric Vonwiller y Brian, ya éramos seis, justo después arribó Mike Deak con el GTA Turbo, éramos siete. Lloyd Mathis y Mike llegaron con su impresionante Alliance GTA. Gary Eye solo pudo estar en el evento del viernes así que técnicamente éramos ocho Alpines con siete en exhibición.

El clima se mantuvo durante el día, anduvimos por los carriles y por los talleres viendo unos super carros, todos deberíamos ser ricos. Después de pasar todo el día en la pista nos retiramos a nuestro respectivo hotel, después de un breve descanso, manejamos por al Glen Motor Inn y al Restaurante Montage. manejado por su propietario Vic Ranzese, quien también corre un carro Can-Am en la pista, en esta instalación se ve el hermoso Lago Seneca, allá en los tiempos del Grand Prix, esta era la favorita de los manejados europeos. Bob y Marcia Armitage llegaron a la hora de la cena y les tocó vista a la ventana. Bob y Marcia nos compraron unos sombreros del Glen Motor Inn. Vic estuvo en nuestra mesa y conversó con nosotros. ¡Espléndido!

Después de una espléndida comida, para la cual Terry y Judy pagaron la propina, nos relajamos en un salón abajo. Eric Vonwiller trajo su computadora y estuvimos viendo Alpines a lo largo de un par de cervezas. Qué día, Alpines, Carreras y Cena en un restaurante clásico de carreras.

La mañana del domingo el clima no era favorable. Arrancamos tarde, estaba llovisnando, húmedo, imagínense. Terry, Judy y yo nos dirigimos a la pista. Mi esposa Jan manejó el Alpine Rojo a la casa el sábado por la noche. Eric Vonwiller y

Bryan se fueron a Carolina del Norte temprano, también Lloyd Mathis y su amigo Mike se fueron a St. Louis, Missouri. Eric Schneider también se fue a Maryland y solo quedamos tres. Mike Desk llegó a la pista y nos estacionamos cerca del pabelón. Faltaron las multitudes por la lluvia, de hecho muchos pilotos no se aparecieron por la mañana. ¿Porqué estropear una carrera de autos antiguos pro una pista resbaladiza? Pasamos mucho tiempo en el garaje mientras se secaba y vimos los autos desde lo alto de las habitaciones de Watkins Glen. Aunque el entusiasmo decaía, el clima iba mejorando, quizás debíamos salirnos de la pista temprano para ir por una buena cena, estábamos hambrientos, atacamos la barra de ensaladas y disfrutamos la comida. Nos retiramos temprano en la noche ya que Terry y Judy se dirigirían a Chicago en la mañana y Mike se iría al mediodía.

Los Números

5400 Kilómetros, viaje redondo que hizo Mike Deak con su Alpine desde Texas
1987 el año del brillante y muy negro Alliance GTA de Lloyds Mathis
1300 cc es el tamaño del motor del hermoso A110 de Gary Eye
22 horas que les tomó el viaje redondo de Terry y Judy Zabransky
8 Alpines hicieron acto de presencia en Glen en 2010
5 velocidades en el A110 amarillo 1979 de Eric Schneider
3 colores: azul, blanco y rojo de los Alpine de Brad Stevens
2 continentes en los que Eric Vowiller ha manejado su Alpine Rojo A310
1 estupendo fin de semana con Alpines y amigos

Hay demasiados agradecimientos por ayudarme con este evento. Fue estupendo ver esos hermosos autos. Por 15 años, que he estado haciendo el boletín y este año fue especial por tener estos autos en esta famosa pista. Ya son más de 20 años desde la última vez que tantos Apline se habían reunido en EUA y Canadá. 🍷



El Plantel Renault

Por Marvin McFalls, Fotos: Don McLaughlin

Es difícil de creer que conocí a Clayton Hoover hace quince años. En aquellos días cualquiera interesado en Renault visitaba el Centro Renault de Katrina. Clayton y yo nos hicimos amigos y el pasó años intentando promover el Show de Autos Importados de Carlisle. Hace como diez años, Eventos Carlisle se separó de la gente de Importados Tuner del show y finalmente nos conocimos en persona. El siguiente año él vino a Tennessee y visitó la Granja Renault, entonces me invitó a conocer su colección de Renault en Pennsylvania. Casi cada año desde entonces regreso a Carlisle, pero nunca había llegado a la casa de Clayton.

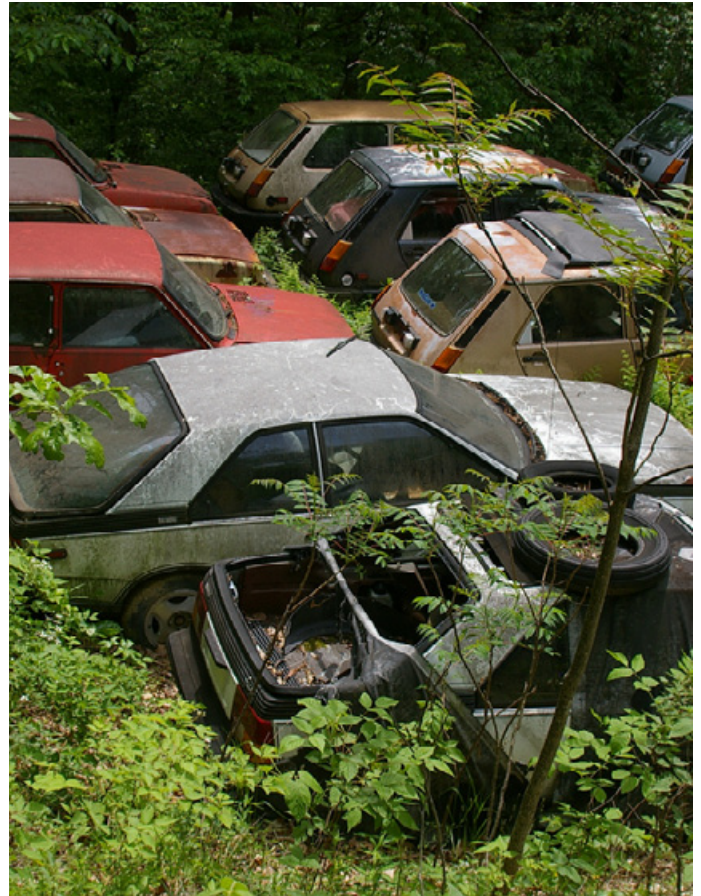
Finalmente este año decidí que era hora de visitar a Clayton. Don McLaughlin y yo dejamos el show temprano un viernes, y nos alejamos del territorio Amish. Cuando Clayton se casó e inició una familia, compró una casa junto a la carretera, así que primero visitamos su nueva casa. Había movido cuatro de sus LeCar a su cochera. El todavía tiene el modelo deportivo plata que suele llevar a Carlisle cada año, agregó un rojo, un blanco y un deportivo negro en años recientes.

Detrás de la casa tiene un baldío así que teníamos que ver lo que tenía ahí, resultó que tenía dos R17 Gordini 1974 que planea iniciar su restauración. Mientras revisábamos lo que tenía mencionó dos historias, abajo en el sótano tenía otro Renault que mostramos. Por muchos años leí una historia sobre los Tractores Renault de Clayton, él había movido el más pequeño a su casa. Lo arrancó y lo trajo para mostrárnoslo, tenía motor a gasolina, similar a los bloques un camión Renault.

Después de calentar en la casa de Clayton estábamos listos para el evento principal, como media hora en lo profundo del territorio de granjas y luego directo hacia la colina. Clayton tenía como veinte gatos esperando nuestra llegada, lo que me recordó la Granja Renault. El padre de Clayton es como Sam, los gatos lo esperan para que los alimente, una vez que dejamos atrás los gatos nos dispusimos a ver algunos de sus carros.

Desafortunadamente, debido a las fuertes precipitaciones de años recientes todos los toldos textiles en los LeCar y Fuegos fueron destruidos. Hace pocos años él vendió sus GTA's, principalmente a la gente de Carlisle, tiene recuerdos de cada carro, incluso tiene su primer carro, un LeCar azul prácticamente consumido por la corrosión. Había dos Fuegos, un Turbo y un 2.2 que parecía que tenía una vida en ellos. Ellos van a necesitar algo de trabajo, sin embargo espero encontrar un nuevo hogar para el Turbo.

Antes de irnos teníamos que ver el otro Tractor Renault. Este era mucho mayor y tenía motor Diesel. Clayton había esperado restaurarlo pero no tuvo mucha suerte encontrándole partes. El motor todavía enciende y lo arranca de vez en cuando. Lo compró en una subasta local. Nos mencionó que



se lo ganó a un granjero Amish, al parecer a ellos les gustan los tractores europeos.

Bueno, estoy seguro que pudimos habernos quedado por más horas (o días), siempre es agradable ver a Clayton, estoy contento de al fin haber visitado el Plantel Renault, pienso que ya puedo marcar esto en mi lista de cosas por hacer, si alguna vez te invitan, vale la pena la manejada. Espero ver a Clayton regresar a Carlisle el próximo año. 🍷



Viajando por la Ruta 66

Por Marvin McFalls

En 2009 cuando se anunció la Reunión Mundial De Microcarros, Larry Newberry de Knoxville, Tennessee comenzó a organizar rally de carros menores a 500 cc. "Todos decían que me había vuelto loco" Dice Newberry "Por supuesto, eso solo le echaba gasolina al fuego, tenía que hacerlo". En Agosto 8 el rally de 8 pequeños autos antiguos que incluían dos Goggomogils, tres Vespa 400s , dos Fiat 500 y un BMW Isetta salieron de Santa Monica hacia la histórica Ruta 66.

A una velocidad promedio de 45 mph planearon manejar entre 10 y 20 horas diarias. Los primeros días eran los más difíciles sorteando el desierto de Mohave a más de 40°C. tuvieron su primer baja cuando en Kingman Arizona uno de los Vespas sucumbió. El caballero que construyó ese motor puso los pistones hacia abajo y eso causó la falla masiva. "tuvimos que bajar el motor y reconstruirlo por completo", dijo Larry.

Una vez que se reparó el Vesta era hora de la gran subida, Viajar a Flagstaff Arizona no es difícil en un auto moderno pero en carros con menos de 500 cc es casi imposible. Básicamente los cambios de elevación de alrededor de 3000 pies de latitud a 7000 pies en una subida doce millas. La buena noticia es que conforme vas subiendo baja la temperatura y los ocho autos consiguieron el cometido. Con esta subida continuaron su trayecto por el desierto sin incidentes.

Para cuando llegaron a Oklahoma el camino se volvió casi imposible dado que no se ha dado gran mantenimiento desde los años 60. Para cuando entraron a Missouri los caminos mejoraron, mas no así la suerte para uno de los Fiat 500 cuyo eje voló antes de llegar a Joplin, MO. Afortunadamente el dueño no vivía lejos en Kansas City y un miembro de su familia pronto le envió una refacción. "Hicimos todas las reparaciones por las noches y manejábamos durante el día" dice Larry. Así que hubo varias noches en las que casi no dormimos.

Haciendo a un lado dos mayores deslices hubo otros incidentes menores, El Fiat 500 de Jeff Lane tuvo un incidente con su línea de combustible al aflojarse y rociar combustible al mofle caliente, pero afortunadamente no pasó a mayores. También uno de los Vespa, que había sido convertido en un moderno Geo Metro, su motor Suzuki dejó de revolucionar, Pero con una transmisión de 5 velocidades, incluso en reposo pudo continuar. 12 días después de salir de California los microcarros llegaron a Navy Pier en Chicago, habiendo recorrido 2600 millas.

El vehículo más impresionante de toda la travesía fue en definitiva el camión Goggomobil 1962 traído a Los Angeles desde Alemania antes del evento, durante el cual el camión no requirió refacciones. Para su dueño Uwe



Staufenberg "Es el sueño de toda una vida", "Incluso en Alemania, la gente sueña con hacer la Ruta 66 en un auto clásico" Staufenberg que vende partes para microcarros en línea se aficionó en los autos pequeños a una corta edad, cuando eran lo común en Europa.

Una vez que terminaron la Ruta 66 hicieron un largo viaje de 40 millas a Chrystal Lake, IL para la reunión anual de Microcarros. Después de una larga travesía, Larry dijo "espero dormir de nuevo de manera normal" cuando se le preguntó si lo haría otravez esto fue lo que dijo "hay planes de manejar de Knoxville a Costa Rica".

Felicitaciones a Larry y todos los demás participantes, a mi saber, nunca había escuchado de autos de este tamaño viajando tan lejos. Definitivamente creo que el camión Goggomobil logró establecer un record con solo 250cc. Todo un logro. 🍷



Comprando Renaults en Detroit

Por Marvin McFalls

Durante los meses de invierno no hay muchas exhibiciones a las cuales ir, así que durante este tiempo pasé mucho del tiempo leyendo. Un día abrí la Hemmings Motor News y vi un anuncio de la siguiente subasta RM en Detroit. Generalmente examino cualquier subasta en Detroit por que usualmente son de autos Americanos pero esta era diferente. Bueno, no exactamente, aunque destacaba principalmente autos Americanos, junto con Corvettes, Mustangs y Camaros estaban ofreciendo el primer AMC Renault que se construyó. Después de una pequeña investigación determiné que la colección Walter P. Chrysler estaba liquidando algunos de sus activos. Nunca supe si esto fue forzado por el gobierno, por los accionistas o fue una decisión propia.

Con el paso de las semanas comencé a hacer planes de asistir a la subasta, mientras comenzaron a emerger varios Renault en la zona de Detroit. Siempre tengo gente llamándome sobre Renault, dos clientes me pidieron investigar autos para ellos. Uno era un Fuego Turbo y el otro un Alliance cuatro puertas similar al de la subasta. Salió otro Fuego a la venta así que decidí verlo. En la semana del 24 y 25 de Abril me fui a Detroit, primero fui a Detroit para verme con Brent Bartley quien también estaba interesado en ver el primer Alliance así como otros autos en la subasta. Cuando nos fuimos hasta compramos un tráiler en caso de que pudiéramos adquirir más de un vehículo.

Nuestra primera parada fue ver el Fuego Turbo. Fue casi imposible comunicarse con el actual dueño que tuvimos que ir a ver el auto por nosotros mismos. Una vez que nos dimos cuenta que el carro no estaba tan bien como el dueño decía nos fuimos al evento principal. La subasta RM se realizó en la sala de exhibición del Rock Financial en Novi, Michigan. Cuando llegamos la subasta había iniciado y estaban vendiendo algunas bellas bombas de gasolina y otra memorabilia. Para cuando nos pudimos registrar y conseguir número para participar ya se habían vendido algunas motocicletas antiguas y algunas réplicas.

Conforme los carros rodaban la cuadra se volvió aparente que muchos de estos carros se estaban vendiendo por debajo de su valor. Generalmente en estas subastas, más de la mitad de los carros no logró el precio de reserva y las pujas se cerraban. Entonces se comunicaba el valor esperado por ellos o le ponían un precio en el parabrisas. En este día muchos de los vendedores quitaron la reserva y permitieron que los carros se vendieran incluso diez o hasta veinte mil dólares debajo de su valor. En mi cabeza esto eran muy buenas noticias. Si no se estaba pagando precio de mercado por carros de calidad supuse que no se estaría pagando gran cosa por carros que tenían parados 25 años o más.

Vaya que estaba equivocado, no tardé mucho en ver



lo que la colección Chrysler tenía para ofrecer. El primer carro en la línea era un AMC Marlin de 1966, posiblemente el mejor restaurado de la colección. Me impacté cuando se vendió por \$33,000 y a penas era el comienzo, el siguiente carro que me interesaba era una pickup Jeep Comanche, esta era única en su género, incluso había corrido en Bonneville Salt Flats. Se le habían ido quitando varias piezas a lo largo de los años, no había corrido como desde hace 30 años, se vendió en \$8,000. El siguiente auto era aún más raro, un Rambler 1904. Qué decir sobre en qué década debió correr ese carro por última vez, pero se vendió en ¡65,000! Continuando en la misma línea, un Overland 1904 se vendió por \$37,500.

Cuando comenzaron a vender modelos más recientes los precios permanecían altos, pero esperábamos poder todavía comprar el Renault (Alliance #1) Unos pocos minutos después se vendió el Renault, vi de reojo la camiseta de uno de los compradores, tenía el logo del Museo del Motor de Lane, así pensé que no podría comprar el carro. La subasta comenzó en \$1000 y pensé que quizás no se iría muy alto, pero había un tercer comprador sentado detrás de nosotros y no tardó mucho para que el carro llegara a los \$4000. Eso era más de lo que yo deseaba pagar y así dejé que se resolviera entre los otros dos compradores. Para cuando terminaron el carro terminó en \$5400. Con un 10% los compradores valoraron el carro apenas por debajo de los \$6000, con \$1500 en reparaciones el nuevo dueño tendrá un Alliance 1983 como nuevo por un poco más de lo que le hubiera costado nuevo. El comprador que ganó estaba en el equipo con el de la camiseta de Lane así que probablemente el carro termine en Tennessee.

Con la decepción de la subasta Brent y yo decidimos ver nuestro segundo Fuego del día. Este carro era más prometedor que el pasado y su dueño, Bill estaba contento de recibirnos. Resultó que mucha gente ha visto este fuego, es el carro rojo usado en todos los anuncios originales. Bill era ingeniero en AMC en Detroit compró el auto al Departamento de Mercadotecnia cuando terminaron con él. Le voló el empaque de la cabeza a mediados de los 80 cuando tenía menos de 25,000 millas. El carro tenía hermosos interiores en piel, pero en años recientes Bill dejó el carro afuera y tuvo incidentes menos con un tractor de jardín al golpearle el cuarto trasero y en otra ocasión alguien le cortó la cubierta convertible perfecta ¿para robarle el reproductor de cassettes? Le hice a Bill una oferta justa pero le tenía un alto valor sentimental para él y la rechazó. Sin embargo antes de irnos Bill nos contó algunas buenas historias de sus días en AMC, y con ello el viaje bien valió la pena.

Ahora que estaba libre en nuestra última parada en la ciudad de los motores. Dennis Ciaky estaba vendiendo el Alliance cuatro puertas de su suegra. Ella había fallecido recientemente, el auto tenía pocas millas y necesitaba un nuevo hogar. Cuando le llame había otro comprador interesado en el carro. Mi cliente me había expresado

su interés en el auto si este era de transmisión manual. Cuando le mandé un correo a Dennis preguntándole si el carro tenía transmisión manual o automática me contestó una sola palabra, manual. Así que fuimos a casa de Dennis, cuando llegamos estaba mostrándole el carro a un joven de nombre Mike.

Comencé a inspeccionar el auto y estaba muy complacido después de los dos fuegos que había visto. Los siguientes es que sabía que Brent mencionó que era automático. Miré a Dennis y le dije que acababa de perder un cliente potencial. Entonces comencé a abogar por el carro y virtualmente se lo vendí a Mike. Desafortunadamente no recibí comisión. Desde entonces he escuchado de Mike, ha hecho algunas reparaciones que le aconsejé y está feliz con el auto. Está rodando muy bien y lo maneja regularmente. Le di indicaciones adicionales y espero que pronto lo tenga impecable.

Aunque me fui 0 - 4 en mi visita a Detroit, en general fue una buena experiencia. Aunque me tocó la parte más difícil fue agradable salir de la ciudad por un par de días, pasear con Brent y conocer gente interesante. Ha pasado mucho tiempo desde que estuve disponible para salir de casa y ver cuatro diferentes Renault en venta aunque el sitio estaba a 500 millas de distancia. Estoy seguro que no pasará mucho para que regrese a las andadas a la caza de Renault y espero mejorar mi marcador. 🍀



Actualización del "Pequeño"

Por Marvin McFalls

La semana pasada Steven Weinberg complete la parte norteamericana de su viaje, pensé que esta sería una gran oportunidad para actualizar sus avances, partió su viaje por América del Norte en cuatro segmentos. En cada segmento tuvo un acompañante diferente.

La primer parte del trayecto, de Nueva York (NY) a Winter Park (Colorado) 4054 km en 17 días (promediando 238 km/día) estuvo acompañado por Anna Luijten una exalumna suya de 20 años. En la siguiente parte de Winter Park (CO) a San José (California), 4539 km en 23 días (promediando 197 km/día) fue acompañado de Marie-Xavier Lassauzet. Maria también lo acompañó estando en Luxemburgo, su hogar, y se le unió para esta parte del camino. Ella hubiera querido acompañarlo para el viaje completo pero ella trabaja.

Para la siguiente parte del viaje de San Francisco (CA) a Vancouver (Columbia Británica) 2353 km en 13 días (promediando 181 km/día) lo acompañó un amigo de la infancia Jaao Van poelgeest con quien había viajado en la juventud. Supongo que él pensó que ya era tiempo para otro viaje. Finalmente, lo acompañó Anne-Marie Vasseur una amiga con quien comparte su pasión por Alaska. Ellos viajaron de Vancouver (CB) a Anchorage (Alaska) 5463 km en 27 días (promedio: 202 km/día)

Después de completar más de 16000 km (10,000 millas) de camino. Mientras Anne-Marie preparó su equipaje para su viaje de regreso, Steven fue con el agente que manejó la transportación del "Pequeño" a Japón por China Airlines. Había dos problemas que resolver. Primero, le dieron un documento que establecía que el auto, clasificado como "bienes peligrosos" se liberaba para el avión, entonces había un problema de aduanas: No podía exportar un vehículo que nunca había sido importado.

¡Estaba atorado en Anchorage! Tenía que lidiar con Lynden International, su agente de transporte quien por su parte tenía una batalla con Aerolíneas Chinas, con La Administración de Seguridad del Transporte y con Aduanas de Estados Unidos. Ahora la adivinanza era: ¿Cómo exportar un vehículo que a todas luces no es Americano? Cuando uno no cuenta con la prueba escrita de que había sido debidamente importado a territorio Americano. Cada día había un formato que llenar, un documento que mostrar, las ruedas de la administración del Gobierno de Estados Unidos se movían lento.

Después de 5 días finalmente recibió sus documentos de exportación y se le pidió que entregara el auto para ponerlo en una tarima. Steven no podía creer que ellos fueran a poner su auto en una tarima de madera, pero cuando llegó a la terminal se aseguró que lo pusieran en una tarima a la que le hubieran cabido dos o tres 4CV. Así que el 7 de Octubre se había concluido la primer parte de su viaje alrededor del mundo. Steven y El Pequeño iniciarán su manejo en Noviem-



¡Que loco! El Pequeño en el Valle de la Muerte, con una temperatura afuera de 113°F y más caliente en el interior



¿Sismo en San Francisco? No ¡se me movió la cámara!



El Pequeño conoce el Züst de Harry y Shirley Blackstaff de la carrera de Nueva York a Paris de 1908 en Ladysmith, Columbia Británica

bre en Tokyo, Japón.

Si quieres seguir la travesía de Steven puedes visitar su website www.weinber.lu que está disponible en francés e inglés. Esperamos que Steven continúe enviándonos fotos de sus viajes para mantenerlos actualizados una vez que complete su viaje.

2a Parte Asia (Noviembre – Diciembre 2010)

Yokohama - Tokyo – Toyama – Vladivostok - East Siberia - Dalnerechensk - Khabarovsk - Birobidzhan - Obluche - Svobodnyi - Mogocho - Chita - Khilok - Ulan-Ude - Irkoutsk - Tulun - Kansk - Krasnoyarsk - Tomsk - Novosibirsk - Barabinsk - Omsk - Ishim - Tyumen – Yekaterinburg. 📍



El Pequeño sobre el Glaciar Salmón en Alaska



El Pequeño y las luces del Norte en el Círculo Ártico en Alaska

Le Mans Clásico 2010

Por Roy Smith reportando desde Le Mans Julio 2010

Esta era la quinta edición de este fabuloso evento llevado a cabo en el circuito de La Sarthe justo al Sur de la Ciudad de Le Mans al norte de Francia. Le Mans desde 1923 tiene una magia en sí misma y siempre apoyado para los museos de las fábricas de los equipos. Esta ocasión Porsche era quien celebraba el 40 aniversario de su primera victoria en las 24 de Le Mans. El Circuito de 13 km es usado para este evento que tiene un programa sin pausa de 24 horas. Las clases de carros están divididas en 6 plateas. Cada uno practica de día de noche y en la carrera que ocurre en cada platea 3 veces día y noche. 96,000 espectadores asisten en condiciones de mucho calor para ver esos 460 autos y 1000 pilotos que ocupan el carril. 41 de esos carros han competido en este período. Para los entusiastas de Renault estaban a la vista 4 imponentes autos. El Chasis Alpine 1701 en las primeras posiciones de las carreras de prototipos deportivos de la compañía de Jean Redele, que databan de 1963 y que había sido fabricado por el equipo de Hitoshi Kato, Kiyoshi Misaki y Kazuo Fujita.

En la línea de pits, el fabulosamente restaurado M63 se veía como en casa, le pregunté a un mecánico Japonés si podía hablar inglés, el dijo, perfectamente con una sonrisilla "No, solo Japonés! pero él continuó para confirmar que este carro llevaba ahora un motor A210 1470. El segundo carro en esta platea era el hermoso y recientemente restaurado M65 por el equipo de Jean-Louis Le Tohic en Flins; este era el primero de los nuevos carros con chasis Richard Boulleau / Marcel Hubert y el último que fue creado con Bernard Boyer. El diseño se llegó a convertir el exitoso A210 de 1966 a 1969. Manejado por Jean Ragnotti y Alain Serpaggi. Jean Ragnotti hizo la primera aparición el viernes y mientras yo esperaba en el pit con el equipo de Historia y Colección, había sonrisas por todos lados y palmaditas en la espalda de Jean-Louis cuando Jean se alzó mientras dejaba en Alain Serpaggi y se acercaba a conversar. Le pregunté si disfrutaba el nuevo carro, el se iluminó y habló ensalzando sus virtudes durante algunos minutos, el tercer carro en correr era el fabuloso A220 de Sylvain Stepak y Jean-Luc Blanchemain en su V8 corriendo vertiginosamente en el famoso circuito. El cuarto carro también era del establo Stapak y se trataba del Alpine A210 1966 conducido por Henri Stepak y Francois Bourdin. Los resultados de los carros con motor Renault Gordini también estuvo interesante, con todos los Alpines desempeñando bien así fue como terminaron:

Está claro que todos los equipos lo hicieron muy bien, con el frecuentemente visto A220 de Sylvain Stepak haciéndolo excepcionalmente bien. Podría irme sobre otros de los autos que compitió, pero, me dijeron que callara si empezaba a hablar de Ferrari, Mercedes o Alfas. Pero antes de retirarme por completo de la edición 2010



Índice de desempeño

Plata 4

Pos #	Pilotos	Vehículo	Tiempo	Coef	Tiempo	Diferencia
17	Ragnotti/Serpaggi	Alpine M65	2.34.35.00	1	2.34.35.007	33.09.139
51	Kato/Misaki/Fujita	Alpine M63	3.37.02.549	.95	3.26.11.422	1.24.45.554

Plata 5

6	29	STEPAK	Alpine A 220	2:25:45.727	1.2	2:54:54.872	12:06.644
42	58	STEPAK /BOURDIN	ALPINE 210	3:35:33.32	1.1	3:57:06.662	1:14:18.434
				3:35:33.329			

Cambios de posiciones

Plata 4

Pos #	Piloto	Vehículo	Vuelta	Tiempo	Diferencia
17	Ragnotti/Serpaggi	Alpine M65	24	2.18.26.469	2.11.947
51	Kato/Misaki/Fujita	Alpine M63	95	3.04.08.183	39.52.395

Plata 5

5	Stepak	Alpine A220	30	2.25.45.727	7.27.081
44	Stepak/Bourdin	Alpine A210	19	2.35.10.193	7.20.134

estaba el LeMans de los Pequeños Grandes – autos miniaturas, gente pequeña y un espectáculo alegre. Finalmente no debemos olvidar los muchos cientos de autos Renault y Alpine que aparecieron en el área de estacionamiento como el lector puede ver en la fotografía, esto fue una gran exhibición. Aquí está para la próxima edición en 2012. 🍷



Reunión Anual 2010

Por Marvin McFalls

Allá por el otoño de 2008 recibí un comunicado de prensa de Ken y Sylvia Weger. Ken es un antiguo miembro del Club Renault y en ese tiempo estaba en el proceso de abrir un museo de micro carros: En conjunción con la apertura decidió patrocinar este evento. En 2006 tuvieron la reunión nacional en Chrystal Lake que tuvo buena asistencia. Unas semanas después viajaron a Europa para la reunión y de ahí la idea de ser organizar y así nació la reunión internacional.

Los nombres de los fabricantes de Microcarros te van a mandar profundizar en la Enciclopedia del automovilismo con múltiples entradas de fabricantes que duraron poco en fabricación durante los 40, 50, 60 como Bantam, Berkeley, Bond, Corbin, Crosley, Cyclops, DKW, Freeway, Goggomobil, Goliat, Heinkel, Kleinschnittger, Invacar, Iso, KV, Messerschmitt, Peel, Reliant, Rolux, Steyr-Puch, Victoria, Vellorex y Zundapp que ya son historia.

Los microcarros usualmente son impulsados con motores menores a 500 cc enfrizados por aire adaptados de scootes y motocicletas. Los microcarros son más sustanciales si se impulsan con motores entre 500 y 1000 que se enfrían con agua. Para este evento se abrió a carros de hasta 1600 cc incluyendo los Nash Metropolitanians que han sido un gancho en las reuniones nacionales por años. Generalmente estas reuniones solo se abren a carros por debajo de 1000 cc lo cual solo incluye unos cuantos modelos Renault. En años pasados hemos tenido 4CV, Dauphin, Caravelle y R8 en estas reuniones. Esta reunión se abrió a modelos como el R12, Fuego y otros con motor de 1.6 Litros. Estaba tan entusiasmado con las noticias que inmediatamente contacte a Ken y confirmé.

Durante el siguiente año y medio le avisé a todo el mundo lo que sabía sobre el evento. Muchos querían asistir pero conforme se acercaba la fecha recibimos muchas cancelaciones y algunos asistieron pero sin sus carros. En la mañana del viernes a las 12:01, para ser exacto salí de mi trabajo en camino a Indianapolis. Llegué antes del amanecer en mi Renault Supercinco justo a desayunar. Intentar descansar unas horas hasta que llegó Brent Bertley, Brent venía arrastrando su Caravelle 1966. Pronto regresamos al camino y llegamos a Chrystal Lake a las 11:00 AM.

Descargamos el carro de Brent y decidimos llevárnoslo para un pequeño paseo por Wisconsin. Desafortunadamente el carro de Brent no era conducido con frecuencia por su dueño anterior así que a medio camino a nuestro destino ya habíamos encontrado problemas. Primero, el carro no quería prender, luego tiró gasolina fuera del carburador mandando gasolina al múltiple de escape. Empujamos el latón para hacerlo encajaren el carburador y llevarlo al taller más cercano, ahí pedimos prestado un martillo para asegurarnos que el acomodo aún estuviera en su lugar. De ahí decidimos ir a Chrystal Lake, pero el carro decidió morirnos una vez más. Parecía que la bomba de gasolina esta que quería y no quería funcionar. Finalmente



nos pudimos regresar.

Cuando regresamos, Lloyd Mathis, miembro del club, estaba haciendo una sesión de taller en el Sunbeam de Larry Claypool. Lloyd estaba demostrando la forma correcta de hacer esta tarea frecuentemente intimidatorio de quitar, remplazar y sellar el parabrisas. El carro de Larry lo necesitaba mucho y le tomó a Lloyd casi dos horas hacer la instalación. El resultado fue genial y Larry estaba muy complacido y todos los presentes salieron sabiendo más sobre la instalación de parabrisas. Uno de nuestros amigos Renault, Joe Wagner, desafortunadamente no pudo tener su auto listo para la hora del show pero todavía interesado en la sesión y se pregunta si alguien la llegó a grabar.

Con todo el trabajo completado e instalado el exhibidor del club nos dirigimos al hotel para visitar con los héroes de la conquista a los conductores de la Ruta 66 Larry Newberry, Jeff Lane, Uwe Staufenburg y otros miembros del grupo se quedaron en el lobby. Escuchamos varias historias mientras esperábamos a la familia Mathis. Lloyd se reunió con su papá Donald y su hermano Shawn. De ahí nos dirigimos a Woodstock, Illinois para cenar con Yves Boode. Yves ha sido por mucho tiempo un entusiasta y corredor de Alpine. El asiste a cada evento que tenemos en el área de Chicago.

Llegamos al taller de Yves y pronto se nos unió Phil Ross, otro miembro del club que llegó a la reunión sin su Renault. Yves y su socio Rich Range nos dieron un tour por su taller. Mientras su esposa Deb dejaba todo listo. Una vez que vimos todos los hermosos vehículos en su establecimiento incluido un raro Alpine de carreras. Nos sentamos a tomar alimentos y mientras que los disfrutábamos el sol comenzaba a ponerse. El calor de la parrilla atrajo a miles de mosquitos. Afortunadamente no tenían hambre o hubiéramos tenido que terminar en un hospital por una transfusión. Desafortunadamente nuestros visitantes inesperados arruinaron nuestra reunión. Le agradecemos a Yves por su hospitalidad y esperamos verlo en el show.

Todo el camino de regreso a Chrystal Lake llovió y nos preocupó cómo estaría el clima la mañana siguiente- Esta solo cuestión de segundos para que mi cabeza rozara la almohada y me desconectara. Dormí un día y medio. Me desperté temprano la mañana siguiente. Phil estaba desayunando con un miembro del club NSU cuando me les uní. Me alegré al ver que se terminó la lluvia. Había más de trescientos autos exhibidos en el campo, más una exhibición de carros dentro del Museo Volo de Automóviles.

Cuando recorriamos el campo se nos unió otro Renault. Este resultó ser un R11 único, de la película de James Bond A View to a Kill. Este auto en particular fue usado en diferentes escenas incluyendo: Conduciendo sobre un autobús de dos pisos, tiene el techo recortado por pasar debajo de un semi tráiler. Recientemente Larry Claypool le cambió el motor y Doug Redenius de la Colección Ian Fleming exhibe orgullosamente el auto.

Cuando habíamos visto todos los autos recibí una llamada de



los propietarios de Renault Jason y Rhonda Best. Habían llegado en el Renault Fuego de Jason. Jason me había comprado el carro el invierno pasado y era bueno verlo nuevamente. Hubiéramos esperado que Rhonda manejara su Alliance Convertible pero la lluvia que vimos la noche anterior lo ensució y no hubo tiempo de volver a lavarlo.

La siguiente pareja en llegar eran Dave y Karen Da Vaney. Ellos viven en Portage, Indiana. Dave había manejado su R12 Amarillo Canario en muchas reuniones pasadas, y lo hubiera traído al show pero estaba desarmado para repintarse. El padre de Dave era su dueño original y planea mantenerlo en la familia tanto como pueda.

En el transcurso de la tarde saludamos a más miembros y firmamos algunos nuevos. El día se fue muy rápido y no tardó mucho antes de la cena. Brent, Phil y yo representábamos al Club Renault y yo estuve cerca de ganar el premio para el carro que llegó desde más lejos pero se fue para Michael Harrell quien manejó más de 2000 millas desde Shoreline, WA en un MG Metro arrastrando un KV Mini que hizo mi corto trayecto de 2000 kilómetros desde el puerto de Nueva Orleans parecer insignificante.

Después del banquete regresamos al hotel donde vimos las fotos del día en el evento. Posteriormente nos salimos con muchos de los demás participantes donde degustamos diferentes cervezas de Europa del Este, luego me encontré en un concurso de ingesta de Tequila, de lo que me arrepentiría el día siguiente. De cualquier modo, después Brent y Lloyd me ayudaron a ir a la cama para despertarme tarde el día siguiente

y arreglarme para asistir al show.

Fue un inicio lento del show para mí y un número de autos en el campo de exhibición. Sin embargo mejoró el negocio cuando Terry y Judy Zabransky llegaron en su Alpine A110. No tardó mucho para que un buscador para películas se acercó, dijo que trabajaba para la nueva película de Ron Howard y quería usar el carro de Terry y Judy. Una vez que rodee el carro de los Zabransky, ellos intercambiaron datos así que esperamos ver el carro en la pantalla grande muy pronto. También Yves y Jan llegaron a visitar.

El aparador Renault estuvo ocupado por el resto de la mañana y temprano por la tarde. John Smallshaw, otro entusiasta Renault local llegó a visitarnos, igual que Pat (apellido desconocido). Pat fue mecánico Renault en los tiempos de AMC y aún posee un bonito Fuego 1985 que ya necesita un nuevo hogar. Luego llegaron los dueños de un Matra DJet de Florida. Era gratis para todos los entusiastas Renault.

Para las 2 PM la concurrencia disminuyó así que Brent y yo recogimos el aparador y lo cargamos en su Caravelle. Para las 3:30 PM ya veníamos de regreso a Ohio. Llegamos a Dayton antes de las 11 PM. Después de un buen descanso descargamos el Caravelle y nos regresamos a Tennessee. Llegué justo a tiempo para regresar al trabajo. No necesito decir que había hecho la mayor parte de mis días de descanso, ver la forma de regresar a la unión Nacional de Micro Carros y espero que muchos de nuestros amigos con microcarros nos acompañen para nuestra reunión internacional de carros importados franceses en Carlisle el siguiente mayo. 🍷

AWARD	Car #	Owner	City/State	Car
El Mejor de la Exhibición	145	Larry + Anita Garber	Mentor, OH	1938 Bantam Roadster
2o Lugar	72	Brad Swiggart	Lincoln, NE	1966 Wolseley Hornet "Heinz 57"
El Microcarro Único	207	Craig Heavenridge	Hartford City, IN	1982 Bearcub Commuter
El Minicarro más Único	5	Kenny Robins	Cary, IL	1951 Crosley Good Humor Truck
El Más Original	51	Bob Poprawski	Prospect Heights, IL	1968 Velorex
El Que Llegó de Más Lejos	105	Uwe Staufenberg + The Route 66 Gang	Berlin, Germany	1962 Goggomobil Transporter Pickup
El Que Hizo la Ruta Directa Más Larga	30 + 31	Michael Harrell + Bruce Harrell	Shoreline, WA (2090 miles)	1980 KV Mini + 1982 MG Metro
Premio a la Mala Suerte	N/A	Ian Hellings	Momence, IL	Camión lleno de coches dañados en la ruta no válida para el Reunión Anual
Mejor Motor	2	David Brower	Wake Forest, NC	1968 Isetta
Mejor Pintura	40	Mac Jones	Somerville, TN	1955 Messerschmitt



La Última Página

La Mejor Foto de un Renault en Alaska

En 2010 tuvimos la visita de tres Renault en Alaska, primero fueron Carlos y Samanta en el R12 desde Argentina, después Jonathan Burnette en su Dauphine y finalmente Steven Weinberg en El Pequelo. Sin embargo en mi opinión la mejor foto de un Renault vino de Larry Claypool. Un amigo de Larry que visitó Seward Alaska y tomó tres fotos. Simplemente no ves un Alliance en el polo todos los días. —*Marvin McFalls*



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