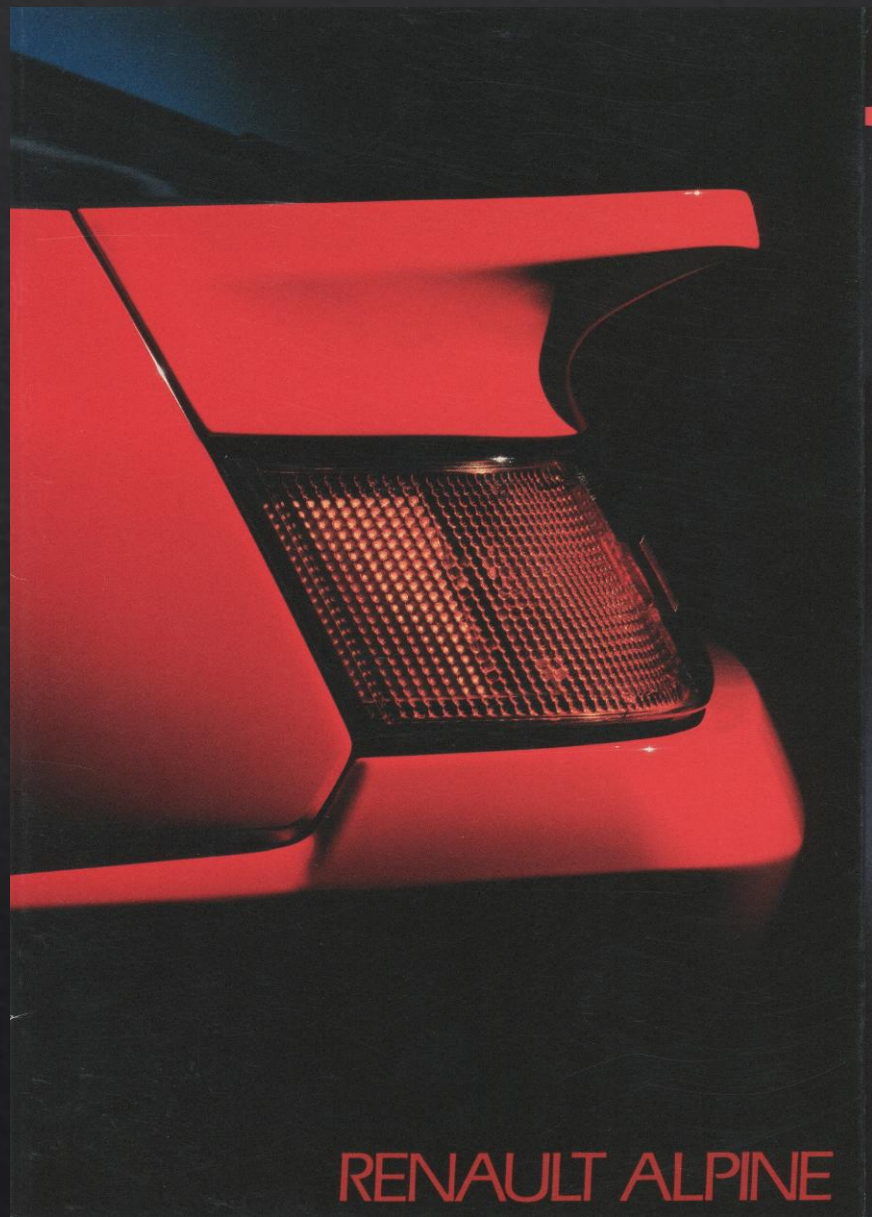




RENAULT ALPINE

## V6 GT V6 TURBO

De wereld van de topsportwagens is klein. Daarom valt de komst van twee nieuwe Renault's Alpine V6 des te meer op. Twee nieuwelingen van grote klasse, de Alpine V6 GT met zijn 2.8 liter zescilinder in V-vorm en de Alpine V6 Turbo met zijn 2.5 liter zescilinder met turbocompressor. Goed voor een vermogen van 147 kW ofwel 200 DIN pk en een topsnelheid van liefst 250 km/h.

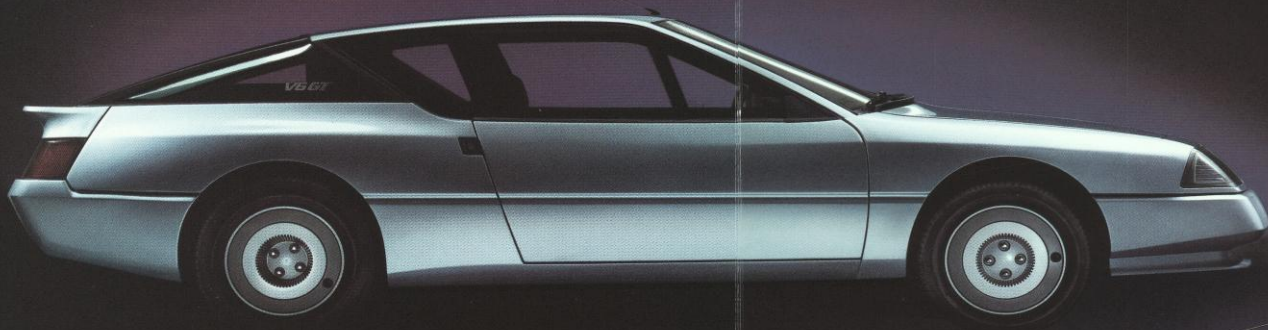
De Renault Alpine V6 Turbo stelt nieuwe maatstaven in zijn klasse. Hij toont dat Renault als eerste een Formule 1 motor met turbo uitbracht en derhalve over een enorme ervaring op dit gebied beschikt. Geen ander merk is dan ook zo in staat deze geavanceerde techniek te vertalen in een grote mate van souplesse en in absolute topprestaties. De Renault Alpine V6 GT beschikt over de 116 kW sterke (160 pk) V6 met een inhoud van ruim 2.8 liter. Een machine die deze ranke sportwagen aan een topsnelheid helpt van 235 km/h en aan een acceleratie van slechts 8 seconden van 0 tot 100. Trouwens nog altijd een seconde langzamer dan de V6 Turbo.

De hoge topsnelheden van de beide nieuwe Alpines zijn overigens niet alleen te danken aan de forse motorvermogens waarmee de wagens zijn uitgerust. Ook de extreem lage Cx-waarde van 0.28 draagt ertoe bij en vooral de lage totale luchtweerstand die tot stand komt door de Cx-waarde te vermenigvuldigen met het frontale oppervlak. De zo verkregen SCx-waarde vestigt met 0.48 een absoluut wereldrekord dat ook tot uiting komt in een gunstig brandstofverbruik.

## SCHOONHEID

Maar de zuinige en snelle Renault Alpines met hun achterin geplaatste V6 en handgeschakelde vijfversnellingsbak, zijn niet alleen technische hoogstandjes, ook de vormgeving van de wagens is van grote allure. Niet alleen vanwege de extreem lage luchtweerstand, maar ook omdat de glad afgewerkte carrosserie – gemaakt van kunststof – een schitterende lijn volgt. Een lijn waaruit het temperament van de nieuwe Renault's Alpine V6 duidelijk spreekt.





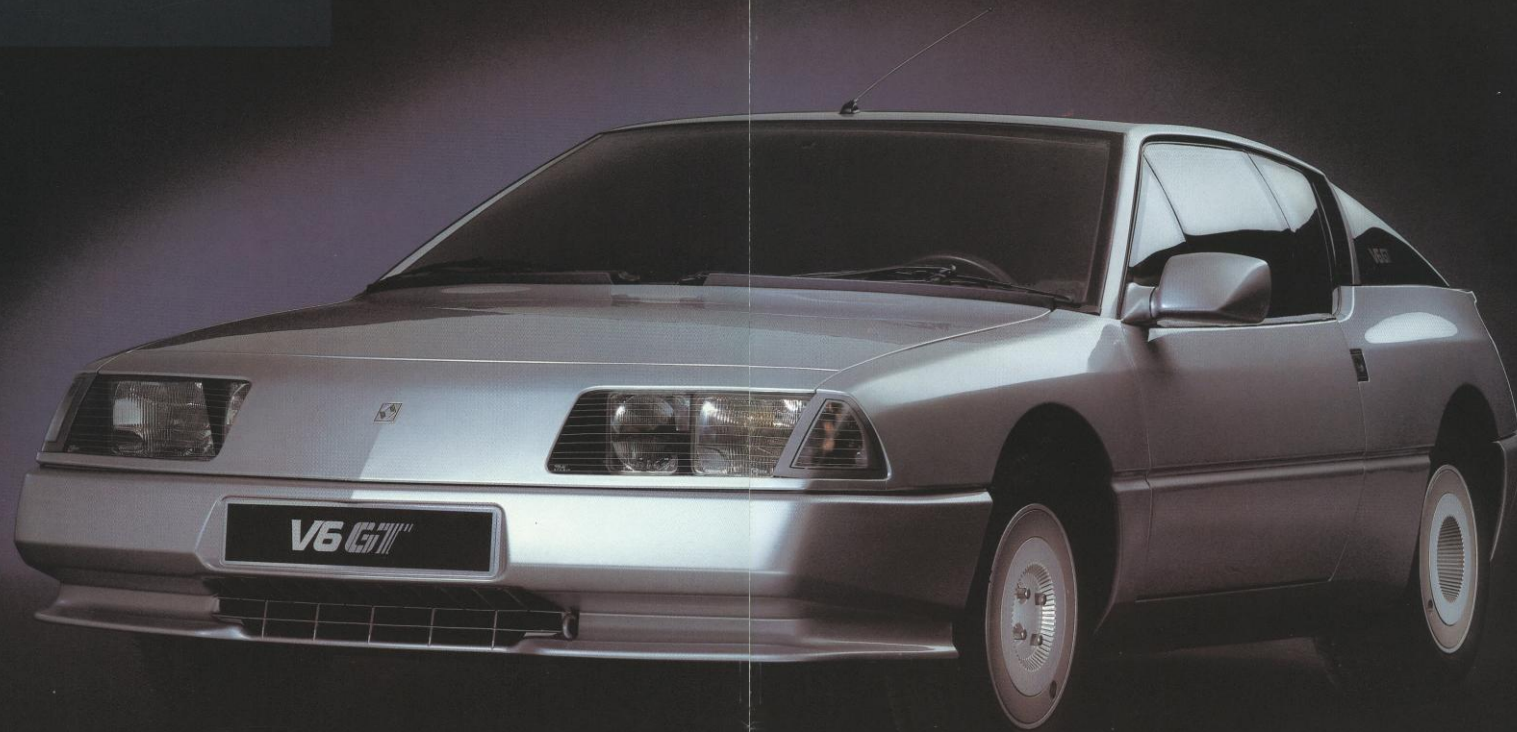
## SCHOONHEID

Maar de zuinige en snelle Renault Alpines met hun achterin geplaatste V6 en handgeschakelde vijfversnellingsbak, zijn niet alleen technische hoogstandjes, ook de vormgeving van de wagens is van grote allure. Niet alleen vanwege de extreem lage luchtweerstand, maar ook omdat de glad afgewerkte carrosserie – gemaakt van kunststof – een schitterende lijn volgt. Een lijn waaruit het temperament van de nieuwe Renault's Alpine V6 duidelijk spreekt.



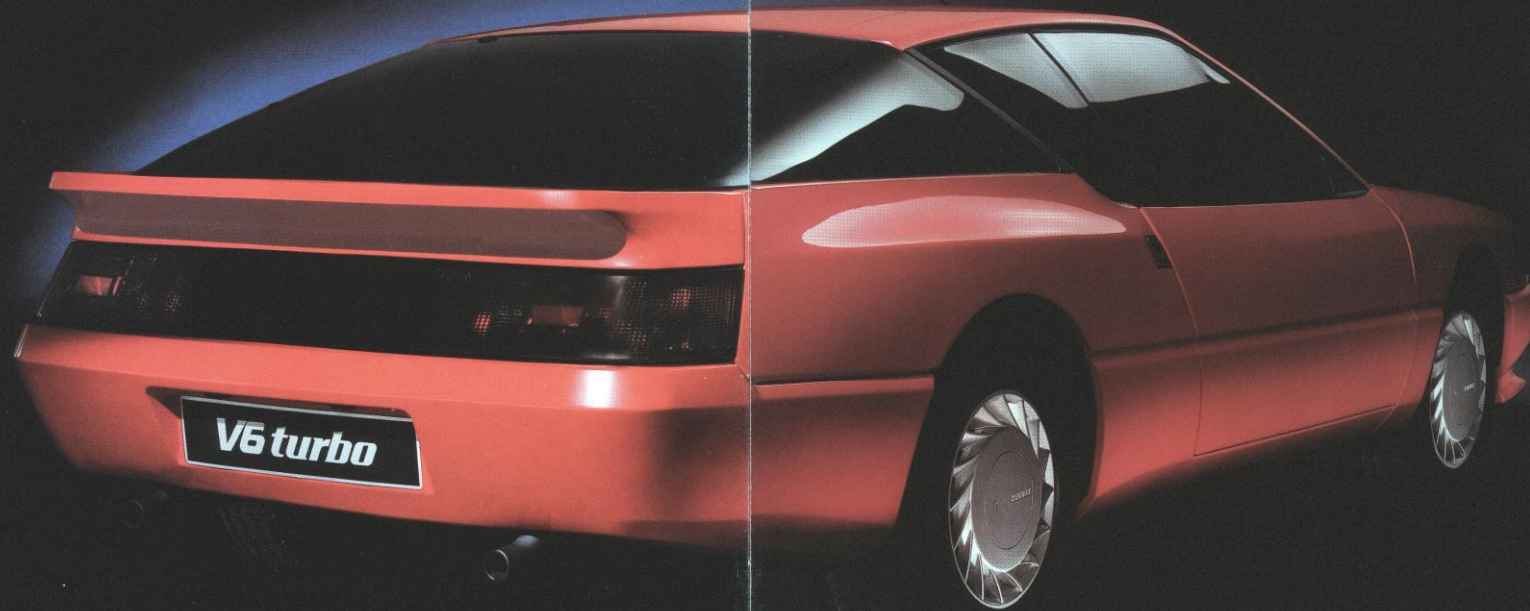
## V6 GT: 160 PK – 235 KM/H...

235 km/h: hiermee behoort de Renault Alpine V6 bij uitstek tot de sportieve klasse. Met een exclusief vermogen: dat van de atmosferische V6 motor, cilinderinhoud 2.8 liter, die 160 DIN pk levert. Paardekrachten die zich ook bij laag toerental laten voelen en zich soepel kunnen ontplooiën. Daar komt nog bij de Cx van 0,28 en een SCx van 0,48, schitterende wegligging en een remsysteem dat ruim tegen de losgelaten krachten is opgewassen. Met de Renault Alpine V6 GT wordt sportief rijden puur plezier.



## V6 TURBO: 200 PK – 250 KM/H...

Deze cijfers spreken voor zichzelf. Zijn onthullen de aristocratie van de autowereld: een sportwagen op het hoogste niveau.  
De Renault Alpine V6 Turbo komt heel duidelijk voor deze eer in aanmerking, met z'n comfort en z'n veiligheid. Deze ware schoonheid is met recht een volbloed. Een raspaard dat zich graag laat leiden. Kortom een wagen van topklasse met formidabele prestaties.





## VERBAZENDE RUIMTE

De brede portieren van de Renault Alpine V6 gaan wijd open – daar zijn de stoelen, ontworpen voor een sportieve rijstijl, maar met ongekend comfort. Leer, stof, velours... altijd tot in de finesses afgewerkt, altijd van buitengewone kwaliteit. Als handwerk. De klasse van deze luxe Grand Tourisme: ruimte en verfijnde afwerking.



## P PUUR PLEZIER

Neem plaats achter het lederen stuur van de Renault Alpine V6, ontdek het uitgekiende dashboard, het bedieningsgemak – dat alleen al is puur genoeg. Het stuur, type Formule 1 racewagen, is ontworpen om uiterst precies te rijden. Aan de inrichting van de Renault Alpine zijn geen concessies gedaan.

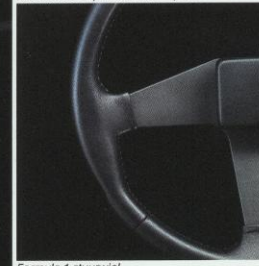
Rug zijdelings gesteund, schouders vrij, rugleuning en zitting verstelbaar, pedalen precies in de as van het stuur, versnellingshendel daar waar de hand ernaar zoekt, de mens één met de wagen. Een instrumentarium dat uitmunt door precisie. Moeiteloos schakelen. Met volmaakt bedieningsgemak. Dat is pas rijden met plezier.



Ruitewisser bestrijkt elliptisch vlak.



Mechanisch openen van het portier.



Formule 1 stuurwiel.



Opbergvak op de middentunnel.

## P RESTIGE

Renault Alpine V6 rijden is een belevenis, een geheel nieuwe gewaarwording, het ontdekken van ongeken- de dimensies in autorijden. Maar het is ook: zich thuisvoelen, omdat aan alle praktische dingen is gedacht: brede portieren, makkelijk instappen, elektrische portiervergrendeling met afstandsbediening, elektrisch bedienbare portierruit, elektrisch verstelbare buitenspiegel, grote afsluitbare aflegvakken, enzovoort, enzovoort. Nóg meer rijplezier, want u wordt geholpen door een onvermoeibare altijd alerte en precieze co-piloot, de boordcomputer. Veiligheid door permanente elektronische bewaking: een detail dat telt!

Zitkussen en rugleuning afzonderlijk verstelbaar

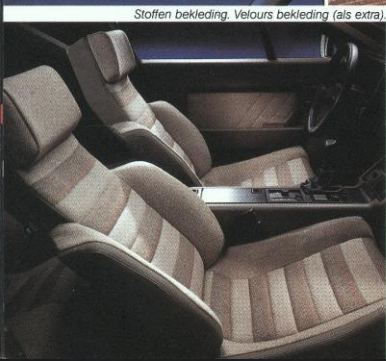


## 2+2 COMFORT

Een echte 2 + 2, dat vind je niet vaak bij een sportwagen. Ook daarom is de Renault Alpine V6 zo bijzonder. Achter, twee comfortabele kuipstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. De grootste zorg is besteed aan de geluidsinstallatie en zes luidsprekers schenken de inzittenden het luistergenot van de Renault 4 x 20 W stereo-installatie, die (als extra) kan worden geleverd.



Ontvanger voor afstandsbediening portiervergrendeling.



Stoffen bekleding. Velours bekleding (als extra).

# WERELDRECORD SCx: 0,48

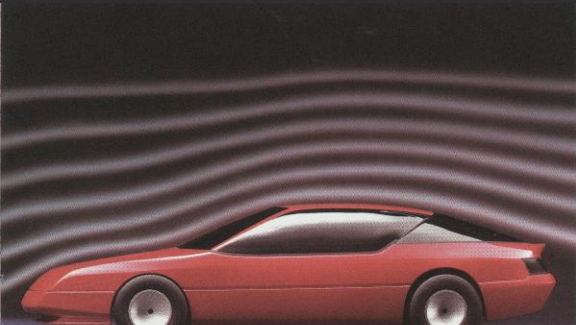
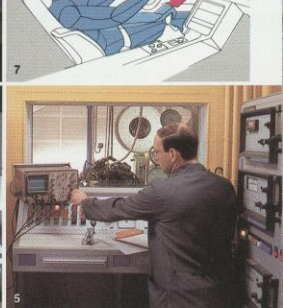
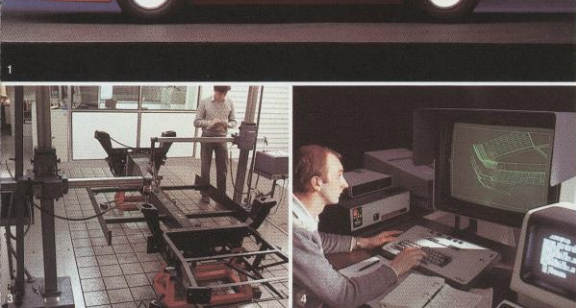
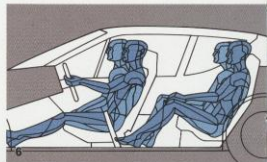
In het begin een schetsontwerp dat opviel tussen honderden andere schetsen door de zuiverheid van lijn, de harmonie, de dynamiek die sprak uit de vorm. Maar de wagen moest voldoen aan een uitgebreid eisenpakket: forse binnenruimte, motor achterin, uitgebalanceerde gewichtsverdeling.

Langzaam werd dit werkelijkheid, eerst als drie-dimensionaal schaalmodel (1:5), dan als model op ware grootte, dat getest en vergeleken werd met andere ontwerpen om als beste uit de bus te kunnen komen: met windtunnelproeven en technische haalbaarheid.

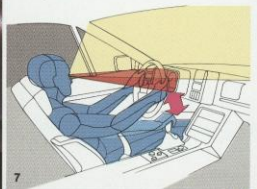
Zo werd de Renault Alpine V6 geboren: een vormconcept waarop vervolgens de verschillende disciplines van Renault werden losgelaten: de ontwerpafdelingen voor de verschillende organen (motor, ophanging, remmen), de computers (in dienst van de ontwerpers), testbanken enz. De ergonomen, die de binnenruimte indelen, de vorm van de stoelen bepalen en de exacte plaats van iedere hendel ieder knopje, van elk pedaal, van alle meters, om zo het bedieningsgemak en het comfort te optimaliseren.

Met de Prototypen werden honderdduizenden kilometers gereden ten behoeve van veiligheid, betrouwbaarheid en prestaties. Daarbij is onophoudelijk gestreefd naar verfijning van de wagen.

De Renault Alpine V6 GT maakt inderdaad een droom waar. De SCx: 0,48 van de GT-versie (produkt van Cx en frontaal oppervlak, dat nog beter de aerodynamische kwaliteiten van een wagen uitdrukt) is zelfs een wereldrecord.



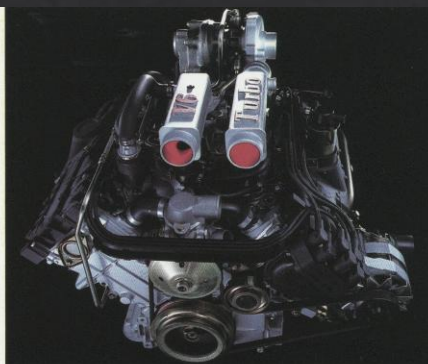
1. Model 1:5.
2. In de windtunnel.
3. Rijmreiking: verificatie van maten.
4. Ontwerpen m.b.v. de computer.
5. Motortestbank.
6. Interieur.
7. Bestuurdersplaats ergonomisch ingericht.



## P PUUR GENIETEN

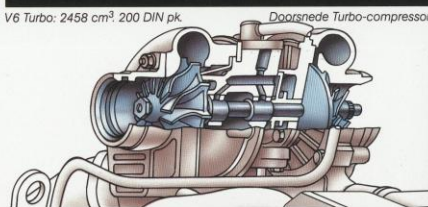
Achterin geplaatste V6 motor, record in verhouding gewicht/vermogen, prestaties op het hoogste niveau.

Bij Renault profiteren alle modellen van het pionierswerk in Turbo-techniek opgedaan tijdens rallies en Formule 1 races. De motor met elektronische insputing waarmee de Renault Alpine V6 Turbo is uitgerust is het eindresultaat van een perfect beheerste techniek. Cilinderinhoud 2458 cm<sup>3</sup>, vermogen 200 DIN pk bij 5750 t/min - 250 km/h.



V6 Turbo: 2458 cm<sup>3</sup> 200 DIN pk

Doorsnede Turbo-compressor.



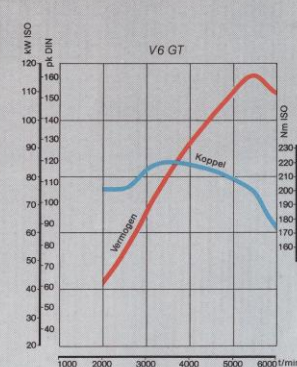
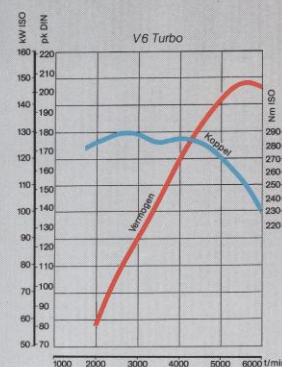
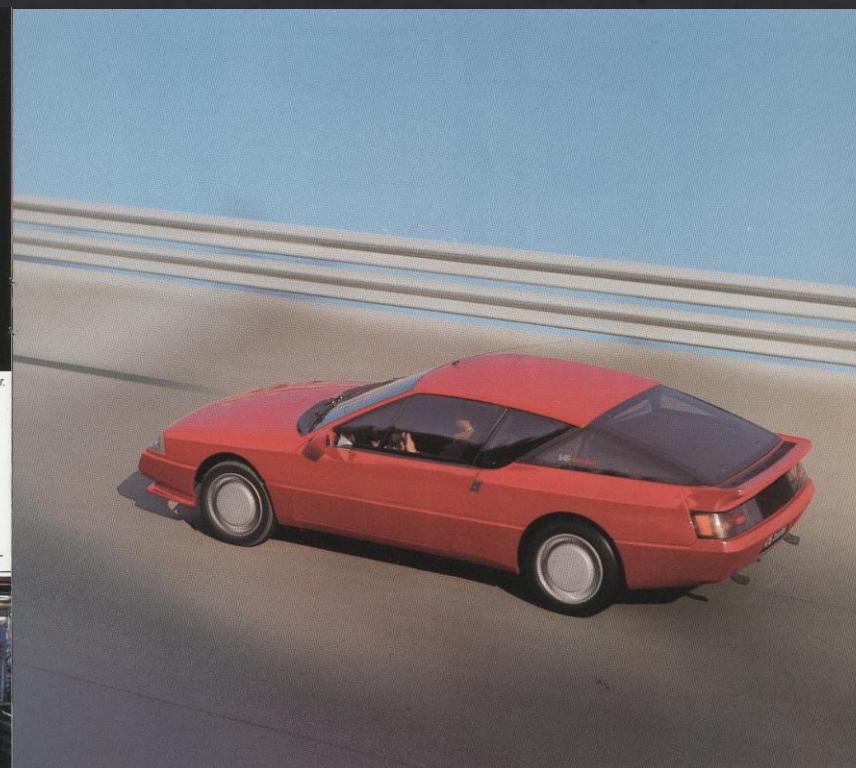
Dat plaatst de wagen aan de top van de auto-hierarchie. Max. koppel: 29,6 mkg bij 2500 t/min. En uit de optimale verhouding tussen gewicht en vermogen resulteren een paar opvallende prestaties:

- van 0 tot 100 km in 7 seconden,
- 1000 m vanuit stilstand in 26,8 seconden. Een adembenemende acceleratie, die toch soepel aanvoelt.

De vorm van de krukas, met ongelijk geplaatste drijfstaangtappen zorgt voor trillingvrij draaien bij elk toerental. Hoe uitgebalanceerd de motor is merk je daarom ook bij stationair draaien: laag toerental, stabiel en geruisloos. Of de teugels gevierd worden op de grote weg of aangetrokken in de stad - altijd geeft de Renault Alpine V6 Turbo dat puur rijgenot.

Ook de motor van de GT is een 6-cilinder V-model: hetzelfde motorblok als de Turbo, maar met 2849 cm<sup>3</sup> cilinderinhoud, max. vermogen 160 DIN pk bij 5750 t/min; max. koppel 23 mkg bij 3500 t/min. Uitgerust met dubbele carburateurs, integrale elektronische ontsteking en een 5-versnellingsbak waarvan de overbrengingen zijn berekend op een zo gunstig mogelijk gebruik van het vermogen, geeft deze motor de Renault Alpine V6 GT een top van 235 km/h en vooral ook het acceleratievermogen van een echte sportwagen.

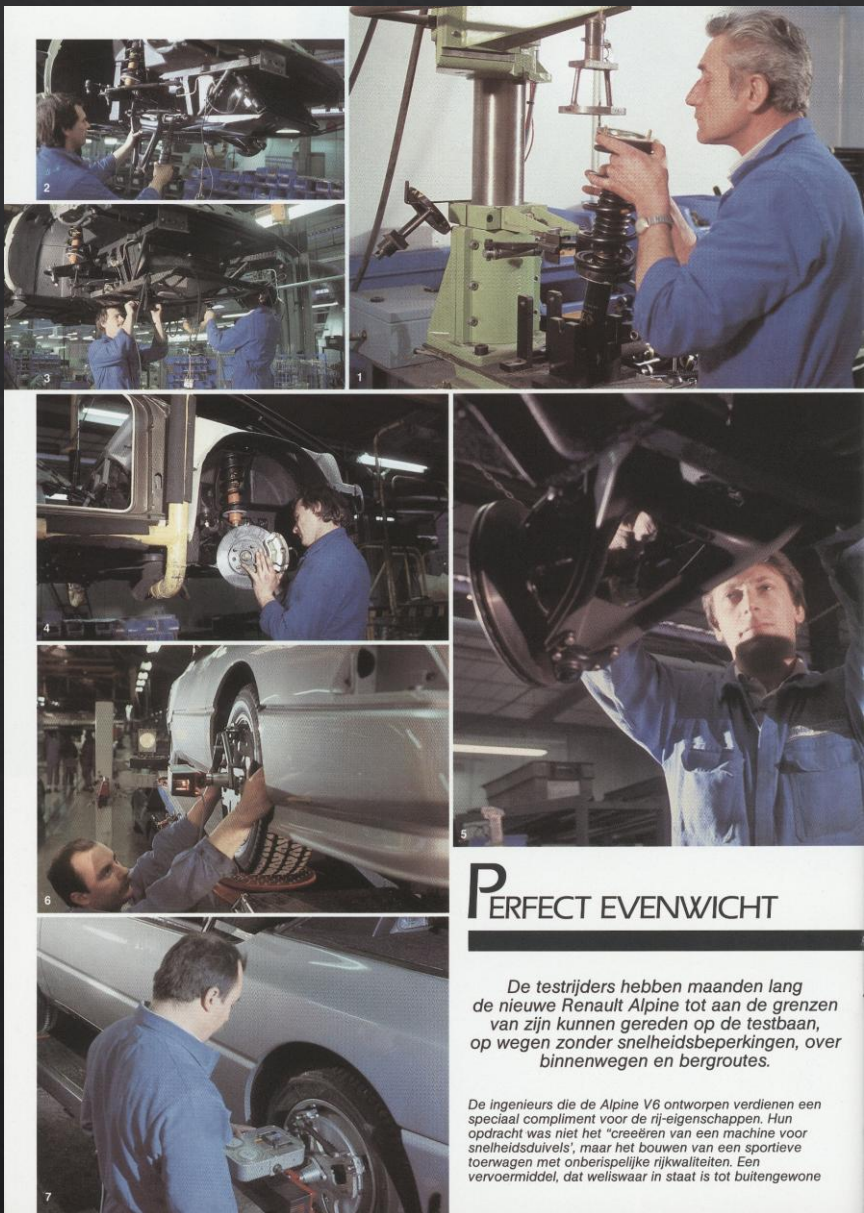
- van 0 tot 100 km in 8 seconden,
  - 1000 meter vanuit stilstand in 28 seconden.
- Een druk op het gaspedaal is een sensatie.



Koppel en vermogenskromme

1.2.3. Montage van motor en versnellingsbak.

4. De aandrijving wordt op z'n plaats gebracht.

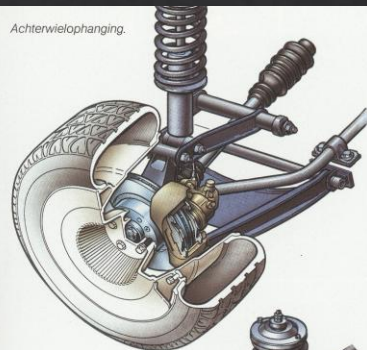


## P ERFECT EVENWICHT

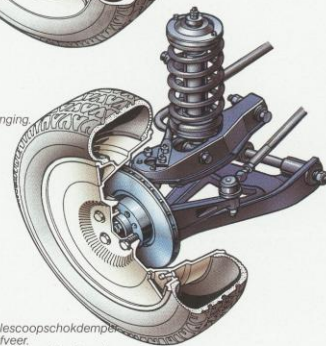
De testrijders hebben maanden lang de nieuwe Renault Alpine tot aan de grenzen van zijn kunnen gereden op de testbaan, op wegen zonder snelheidsbeperkingen, over binnenwegen en bergroutes.

De ingenieurs die de Alpine V6 ontworpen verdienen een speciaal compliment voor de rij-eigenschappen. Hun opdracht was niet het "creëren van een machine voor snelheidsduivels", maar het bouwen van een sportieve toerwagen met onberispelijke rijkwaliteiten. Een vervoermiddel, dat weliswaar in staat is tot buitengewone

Achterwielophanging.

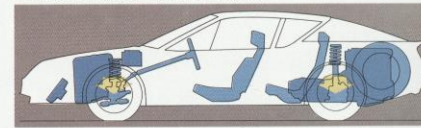


Voorwielophanging.



1. Montage telescopschokdempers met schroefveer.
- 2.3. Montage van de wielophanging.
4. Montage van de schijfremmen.
- 5.6. en 7. Afstelling van de wielstanden: fuseehelling, wielvlucht, toespoor, enz.

Gewichtsverdeling leeg - vóór 40%, achter 60%.



prestaties, maar wel door iedere ervaren chauffeur te bedienen is. Opdracht geslaagd, kunnen we wel zeggen. Ook bij hoge snelheden, op de rechte weg of in de bocht, bij het optrekken en bij het afremmen behoudt de Renault Alpine zijn stabiliteit. Alleen de meter verradt hoe hard het gaat.

Hoe werd dit opzienbarende resultaat bereikt? Gewichtsverdeling: 40/60. Met de motor en versnellingsbak achterin en een bijzonder laag zwaartepunt, zorgt deze verdeling van het gewicht voor een ook uiterst evenwichtige wegligging.

Ophanging tot in de finesses uitgewerkt. De grondprincipes voor de ophanging zijn: vier onafhankelijk geveerde wielen en een grote wielbasis. Voor een maximum aan comfort is de combinatie telescopschokdempers/schroefveren toegepast. Stabilisatorstangen vóór en achter. Voor grotere veiligheid en efficiënt remmen is de voortrein zo ontworpen dat er nauwelijks een "duikeffect" optreedt. Zowel in de bocht als bij het remmen ligt de Renault Alpine V6 Turbo buitengewoon vast op de weg.

Constante druk. 235 km/h voor de V6 GT, 250 voor de V6 Turbo. In de vliegerij is dat de snelheid waarbij het toestel loskomt van de grond. Maar bij de Renault Alpine V6 is geen enkele verandering in de wegligging te voelen. De wagen blijft op z'n top even stevig op de weg als bij kruissnelheid. De opwaartse druk die de voortrein ondervindt blijft, dankzij de vloeide lijnen, onder alle omstandigheden constant. De vorm van de voorruit en de aerodynamische bescherming van de ruitewissers zorgt ervoor dat ook bij snelheden boven de 200 km/h niets van de noodzakelijke doelmatigheid verloren gaat. Vier geventileerde schijfremmen met grote diameter; rembekrachtiging; gescheiden remcircuit; lichtmetalen velgen; banden met laag profiel (topklasse in hun soort); al deze factoren dragen bij aan de buitengewone veiligheid die men ervaart achter het stuur van de Renaults Alpine V6 GT en Turbo.



# MODERNE MATERIALEN

## Nieuwe materialen in de auto-industrie: ideaal voor kleine series.

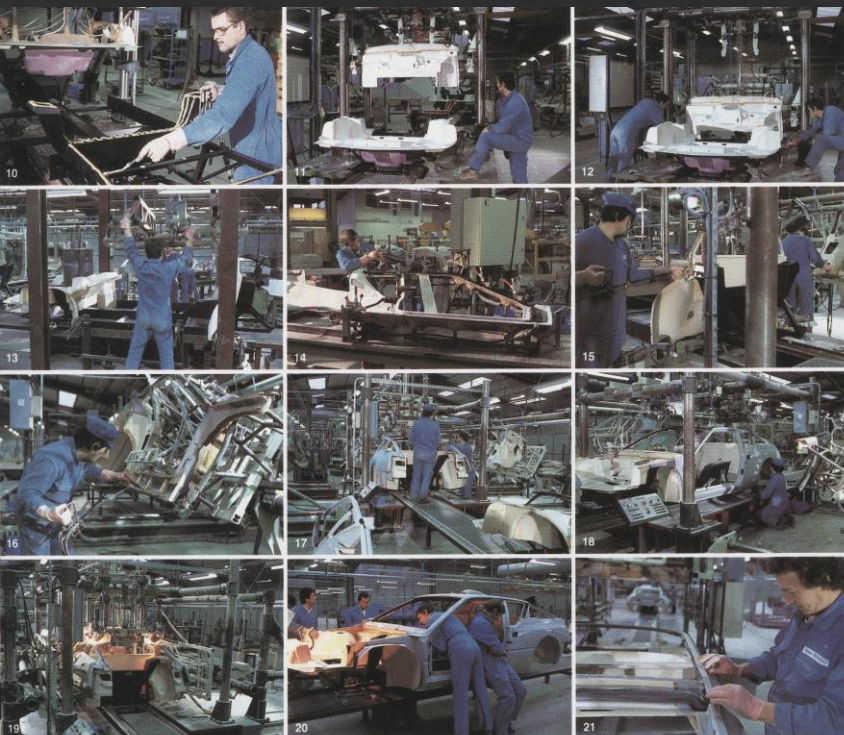
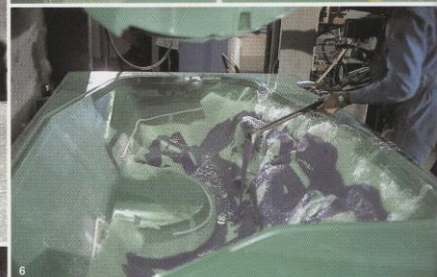
Kunststoffen die in hoge mate bestand zijn tegen mechanische en thermische invloeden worden al op grote schaal toegepast in belangrijke sectoren als scheeps- en vliegtuigbouw, ruimtevaart, enzovoort. Er worden onder andere rotorbladen voor helicopters van gemaakt, draagvlakken van vliegtuigvleugels, liftcabines, rompen voor mijnenvegers en Formule 1-racewagens. Het zijn materialen die nu ook in de auto-industrie worden gebruikt voor specifieke toepassingen zoals beschermende zijstrips, bumpers enz. Met de Renault Alpine V6 krijgen zij er een bestemming bij.

### Gewapend polyester...

Het gewapend polyester dat werd gekozen voor de carrosserie van de Renault Alpine V6 is een samengesteld



- 1, 2, 3 Aftekenen en uitsnijden van de verschillende onderdelen uit een glasvezeldek (bekleding).
- 4, 5, 6, 7 Zo wordt een onderdeel van de carrosserie vervaardigd: bewapening wordt in de vorm gelegd; kunststoflaag wordt in de vorm gespoten; deze wordt geïmpregneerd met hars; lossen na polymerisatie.
- 8 Gietstuk (linker-achterspatieschem).
- 9 Na elke 60 tot 80 keer wordt de vorm schoongemaakt.



10 tot 21 Assemblage met behulp van structuurlijm. Aanbrengen van de lijn (10); montage onderbouw en schutbord (11-12); montage bodem (13); voorbereiding en montage zijkast: voorbereiding, op zijn plaats brengen en verlijmen van het dak; afwerking en controle (14 tot 20).

materiaal. De elementen zijn glasvezel – voor de wapening – geïmpregneerd polyester (thermogehard), geperst in verschillende delen, waardoor deze carrosserie een buitengewoon grote weerstand en stijfheid krijgt.

### ...en structuurlijmen.

Het is zeer interessant om te zien hoe in de fabriek te Dieppe de Renault Alpine V6 wordt geassembleerd. Stukje bij beetje groeit de carrosserie als de verschillende delen, onder druk in vorm geperst, op de metalen balken van het chassis worden gelijmd. Aan de gebruikte lijmsorten worden uiteraard zeer hoge eisen gesteld. Ze zijn in de luchtvaartindustrie ontwikkeld, de werking berust op polymerisatie en ze worden "structuurlijmen" genoemd omdat zij bijdragen aan de weerstand en stijfheid van de onderdelen die zij bijeen houden. Na proeven die meer dan twee jaar hebben geduurd kan de garantie worden gegeven dat deze lijmsorten in alle opzichten berekend zijn op de belastingen die carrosserie en chassis moeten doorstaan. Ze zijn bestand tegen invloeden van vocht, hitte, kou (pekel) en trillingen. Op de trilbank werden talloze proeven genomen met prototypes op ware grootte. Dan de duurzaamheidsproeven: eerst op de testbaan, daarna op de weg onder de slechtst denkbare rijomstandigheden. In het research centrum te Lardy werd de schokweerstand getest, om te komen tot nog grotere actieve en passieve veiligheid. De Renault Alpine V6 is een samenspel van materialen en technologie van de toekomst.



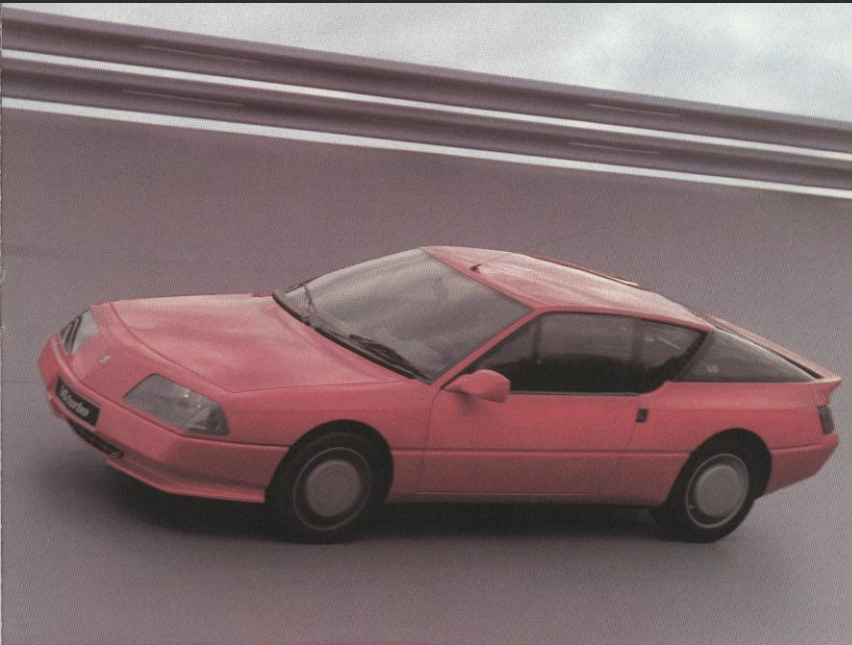
# DE LIEFDE VOOR AUTO'S

Een ieder die meewerkt aan de produktie van de Renault Alpine V6 houdt van auto's. Dat is tijdens het hele fabricageproces te merken.

Een zeldzaam model, met zeldzaam veel zorg geconcentreerd. De Renault Alpine V6 wordt zo'n beetje gemaakt als een kunstwerk. Met de modernste middelen, maar met de mentaliteit van handwerkslieden. In de fabriekshal, waar de wagen stukje bij beetje zijn vorm krijgt, levert ieder zijn aandeel in een creatie. En iedere Alpine wordt behandeld als een unicum.



1. Behandeling onderzijde.
2. Opbrengen van de grondlak.
3. Spoelen van de grondlak.
4. Aanbrengen deklak (koud).
5. Inbakken.
6. Controle.
7. Afwerking met de hand.
8. Elektronische controle van de elektrische installatie.
9. De laatste handtekening.



Volledige controle. Na afbouw komt de wagen in handen van een groep experts die alles naregelen: motor, vóór- en achtertrein, remmen – alles wordt nauwkeurig afgesteld. De bekleding, de bedieningsorganen, de lak – niets ontsnapt aan hun aandacht. En pas als de Alpine deze contróles heeft ondergaan, als alles tot in de puntjes is afgesteld, dan volgt nog een allerlaatste test: de proefrit. De wagen mag niet de fabriek verlaten vóór het fiat van de testrijder. Hij zet als het ware zijn handtekening voor het collectief dat de wagen heeft gebouwd.

## TECHNISCHE GEGEVENS MODEL 1985.

### ALGEMEEN

#### TYPE

Personenauto. Aantal zitplaatsen: 4.

#### MODEL VAN DE CARROSSERIE

2 deurs coupé.

### CARROSSERIE

Zelfdragend, van gelaagd polyester, bevestigd op stalen chassisbalken.

| GEWICHTEN (in kg)                  | V6 GT | VT Turbo |
|------------------------------------|-------|----------|
| Leeggewicht, rijklaar              | 1100  | 1210*    |
| Waarvan op de vooras               | 420   | 460*     |
| Waarvan op de achteras             | 680   | 750*     |
| Max. toelaatbaar totaalgewicht     | 1460  | 1550*    |
| Max. aanhangergewicht, geremd      | 800   | 800*     |
| Max. aanhangergewicht, niet geremd | 500   | 500*     |

\*onder voorbehoud typekeuring

### MOTOR

V6 - 90°, bij de turbo-uitvoering zijn de lagertappen van elk paar drifstangen t.o.v. elkaar verplaatst. Motorblok en cilinderkoppen van lichtmetaal. Kleppen in V-vorm opgesteld in de cilinderkoppen en bediend door tuimelaars. Twee bovenliggende nokkenassen (één per cilinder) aangedreven via kettingen (één per nokkenas).

#### TECHNISCHE GEGEVENS

|                               | V6 GT     | VT Turbo   |
|-------------------------------|-----------|------------|
| Cilinderinhoud (cm³)          | 2849      | 2458       |
| Boring x slag (mm)            | 91 x 73   | 91 x 63    |
| Compressieverhouding          | 9,5:1     | 8,6:1      |
| Max. vermogen kW ISO (DIN pk) | 116 (160) | 147 (200)  |
| bij t/min                     | 5750      | 5750       |
| Max. koppel Nm ISO (DIN pk)   | 221 (23)  | 285 (29,6) |
| bij t/min                     | 3500      | 2500       |

#### BRANDSTOF- / ONTSTEEKINGSSYSTEEM

V6 GT: 1 34 TBIA carburateur met enkele venturi, 1 35 CEI carburateur met dubbele venturi - Contactpuntloze transistorontsteking.  
V6 Turbo: Integrale elektronische injectie met stationaire regeling (Renix).  
Ontstekingsvolgorde: 1-6-3-5-2-4

#### KOELSISTEEM

Met vloeistof, gesloten systeem met radiator, pomp, thermostaat, expansievat en door thermocontact bediende elektrische ventilateurs.

### KRACHTOVER-BRENGING

#### KOPPELING

Enkelvoudige droge plaatkoppeling ø 235 mm - met diafragmaveer - druklager met kogels en geleider - hydraulisch bediend.

#### VERSNELLINGSBAK

Met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Lichtmetalen huis dat tevens de differentieeltandwielen bevat.

| V6 GT     | Aantal tanden | Overbrengings-verhouding | Snelheid bij 100 t/min (km/h) |
|-----------|---------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1         | 11 x 37       | 3,364 : 1                | 9,58                          |
| 2         | 17 x 35       | 2,059 : 1                | 15,65                         |
| 3         | 21 x 29       | 1,381 : 1                | 23,33                         |
| 4         | 27 x 28       | 1,057 : 1                | 31,07                         |
| 5         | 39 x 32       | 0,820 : 1                | 39,27                         |
| Achteruit | 11 x 39       | 3,545 : 1                |                               |

| V6 TURBO  | Aantal tanden | Overbrengings-verhouding | Snelheid bij 1000 t/min (km/h) |
|-----------|---------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1         | 11 x 37       | 3,364 : 1                | 9,58                           |
| 2         | 17 x 35       | 2,059 : 1                | 15,65                          |
| 3         | 21 x 29       | 1,381 : 1                | 23,33                          |
| 4         | 28 x 27       | 0,964 : 1                | 33,41                          |
| 5         | 41 x 31       | 0,756 : 1                | 42,61                          |
| Achteruit | 11 x 39       | 3,545 : 1                |                                |

Bij overbrengingsverhouding van het differentieel van 9 x 31 (3,444 : 1) en bandenmaat 220/55 VR 365 (V6 GT), 225/50 VR 15 (V6 Turbo) met een afrolomtrek van 1,850 m en 1,843 m.

### VOOR- EN ACHTER-TREIN EN VERING

#### VOOR- EN ACHTERTREIN

Voor en achter twee dwarsgeplaatste wieldraagarmen boven elkaar met positieve stuurstraal, onderste voorwiel draagarm onder een hoek van 7 graden (tegen duikeffect).

#### VERING

VOOR: Schroefveren, gecombineerd met teleskopische schokdempers. Invering: 24 mm/100 kg. Stabilisatorstang: ø 16 mm.

ACHTER: Schroefveren, gecombineerd met teleskopische schokdempers. Invering: 16 mm/100 kg. Stabilisatorstang: ø 22 mm.

### REMME

Voor en achter geventileerde remschijven (ø 259 mm - dikte 20 mm). Gescheiden systeem met bekragtiging. Remdrukvreder op het achterste circuit. Vloeistofniveaucontrole.

### STUURINRICHTING

Met tandheugel, overbrengingsverhouding: 20 : 1  
Draaicirkel tussen trottoirs: 11,40 m  
Diameter stuurwiel: 350 mm  
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag: 2,94

### WIELEN EN BANDEN

|                                 | V6 GT         | V6 Turbo     |
|---------------------------------|---------------|--------------|
| Lichtmetalen wielen Voor        | 135 R 365     | 6" x 15"     |
| Achter                          | 195 R 365     | 8,5" x 15"   |
| Banden Voor                     | 190/55 VR 365 | 195/50 VR 15 |
| Achter                          | 220/55 VR 365 | 225/50 VR 15 |
| Reserve wiel: 4 J 15 van staal. |               |              |
| Bandenmaat: 125/70 R 15.        |               |              |

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

|                    |       |
|--------------------|-------|
| Spanning           | 12 V  |
| Accu               | 50 Ah |
| Wisselstroomdynamo | 90 A  |

### INHouden

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Motor           | 6,75 l  |
| Versnellingsbak | 3,00 l  |
| Koelsysteem     | 15,00 l |
| Brandstoftank   | 72,00 l |

### BRANDSTOFVERBRUIK

Bij constante snelheid, in liters per 100 km.

|              | V6 GT  | V6 Turbo |
|--------------|--------|----------|
| 90 km/h      | 7,0 l  | 6,4 l    |
| 120 km/h     | 7,9 l  | 8,1 l    |
| Stadsverkeer | 14,7 l | 12,8 l   |

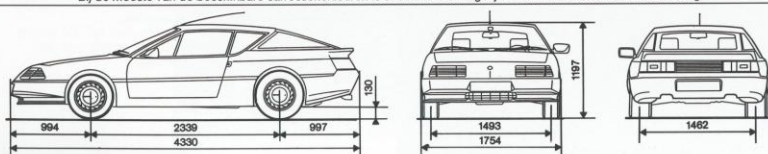
### PRESTATIES

|                         | V6 GT    | V6 Turbo |
|-------------------------|----------|----------|
| 0 - 100 km/h            | 8 s      | 7 s      |
| 400 m vanuit stilstand  | 15,5 s   | 14,5 s   |
| 1000 m vanuit stilstand | 28 s     | 26,8 s   |
| topsnelheid             | 235 km/h | 250 km/h |

### EXTRA'S

- Metaalkleur - of irisglak met vernislak.
- Banden, achter 255/45 VR 15 (V6 Turbo).
- Rundlederen bekleding.
- Radio Renault 4 x 20 W stereo met cassettespeler, 6 luidsprekers
- Airconditioning\*
- Velourbekleding\*
- \*Nog niet leverbaar.

Bij de meeste van de beschikbare carrosseriekleuren is er een keuze mogelijk uit diverse kleuren binnenbekleding



## KLEUREN EN BEKLEDINGEN



Rouge 075 verni



Noir 655 verni



Gardénia 303



Cognac 014 métallisé verni



Gris argent 069 métallisé verni



Gris volcan 068 métallisé verni



Nacre 158 irisé verni



Rouge Titien 076 irisé verni



Lichen 097 irisé verni



Marine 403 irisé verni



Velours beige



Velours noir



Drap loutre



Drap lichen



Drap cendre



Cuir noir

# RENAULT

De Renault-fabrieken behouden zich het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving haar modellen, almede de technische eigenschappen, uitrusting en accessoires hiervan te wijzigen.



