

RENAULT *Alpine*

**V6 turbo
V6 GT**





*Es lebe
die Leidenschaft*

Alpine V6 Turbo Kat
 Kommt. Folgt dem eigenen Willen.
 Das Erlebnis Alpine V6 Turbo Kat
 begeistert Auge, Nase und Gehör.
 Leichter, elegant, kraftvoll und dynamisch.
 Turbo, Radbremse, Lenkdrückknopf und

Kontroll-Ledertuch, Doppelsitz (2,3) der Turbo
 Inboard mit 108 kW/145 PS, Schaltkasten
 nach 50 Jahren durchgängig 3 Gang-Getriebe.
 Getriebe 13, Turbokühler, vier Leuchtblöcke und
 Leuchtstabscheinwerfer. Übersichtsreiche
 Dashboard mit zentraler Drehzahlweiser bis
 0 auf 100 km/h in 8,7 sec. Höchstgeschwindigkeit

Mit 243 km/h ABS-Scheinwerfer, universell.
 Eine Möglichkeit mehr, die Leidenschaft auf
 Ihren zu bringen.

RENAULT
 Autos zum Leben.

Renault empfiehlt Motorenöl.

Die Geschichte der Sportwagenschmiede



Alpine ist eng mit zwei Namen verknüpft: Jean Rédélé und Renault. Der französische Rennfahrer träumte wie viele seiner Kollegen von der Entwicklung eines eigenen Sportwagens. Mit Renault hatte er einen starken Partner an seiner Seite, mit dem er sich diesen Traum erfüllen konnte.



Zu Beginn der 50er Jahre kam Rédélé auf den Gedanken, auf Basis des kompakten und äußerst robusten Renault 4 CV einen reinrassigen Sportwagen zu bauen. Das Ergebnis war der Renault 4 CV „Spéciale“, der 1952 sogleich einen Klassensieg bei der legendären „Mille Miglia“ errang. Bei der Fertigung der Karosserie experimentierte Rédélé in den darauf folgenden Jahren mit verschiedenen Verbundmaterialien wie glasfaserverstärktem Kunststoff, der später typisch für seine Fahrzeuge werden sollte. 1955 gründete er schließlich in Dieppe die „Société des Automobiles Alpine“. Der Name „Alpine“ erinnerte an den Alpenpokal, den der Franzose im Jahr zuvor gewonnen hatte.



Sieben Jahre später debütierte mit der A 110 einer der bedeutendsten Alpine-Sportwagen. Der Motor stammte - wie bei den Vorgängermodellen - von Renault. Das Fahrzeug konnte über das Händlernetz des weltweit agierenden Automobilherstellers bezogen werden, was der Manufaktur in Dieppe noch bessere Absatz- und Werbemöglichkeiten bot. Die A 110 erwies sich während ihrer fünfzehnjährigen Produktionszeit und darüber hinaus als absolutes Erfolgsmodell - sowohl auf der Rennstrecke als auch im alltäglichen Gebrauch. Mit der blauen Flunder gewann das Renault-Werksteam 1971 die legendäre Rallye Monte Carlo und sicherte sich obendrein noch den Titel in der internationalen Markenmeisterschaft. Zwei Jahre später wiederholte Renault mit der Alpine diesen Achtungserfolg und gewann die zum ersten Mal ausgeschriebene Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Mit der A 110 hatten die Werksfahrer 1973 insgesamt sechs von 13 Saisonläufen gewonnen und bei der „Monte“ und auf Korsika die ersten drei Plätze unter sich aufgeteilt.



Doch der zierliche Hecktriebler schrieb nur einige der vielen Kapitel in der Erfolgsgeschichte von Alpine. Weitere Modelle wie zum Beispiel die A 310, Alpine V6 Turbo und die A 610 bereicherten in den folgenden Jahrzehnten die Produktpalette. Zudem feierte die Marke gemeinsam mit Renault viele weitere sportliche Erfolge, wie zum Beispiel 1978 den Gewinn des 24-Stunden-Rennens von Le Mans.



Durch die enge Verbindung zu Renault entwickelte sich das Unternehmen Alpine im Laufe der Jahre vom kleinen Familienbetrieb zum motorsportlichen Aushängeschild der Marke mit der Rhombe. Der ehemalige Renault-Chef Pierre Dreyfus brachte diese Allianz einmal treffend auf den Punkt: „Alpine ist Renault; Renault ist Alpine“, entsprechend gliederte der Automobilhersteller die Marke 1973 ein.

In Zusammenarbeit mit dem französischen Konzern war vieles möglich. So entstand in Dieppe beispielsweise auf Basis des Serienfahrzeugs Renault 5 eine sportliche und trotzdem alltagstaugliche Alpine-Version, die als „die frechsten dreieinhalb Meter der Welt“ bekannt wurden. Als reines Wettbewerbsgerät feierte der ebenfalls in der Normandie gefertigte Renault 5 Turbo legendäre Rallye-Erfolge und ging als „Backenturbo“ in die Geschichte des Motorsports ein.

Der Clio Renault Sport V6, der nach wie vor in Dieppe gefertigt wird, gilt als legitimer Nachfolger des Renault 5 Turbo. Auch seine sportlichen Brüder Clio Renault Sport 2.0 16V und Mégane Renault Sport 2.0 16V stammen aus der Fertigung in der Normandie. Alle drei bilden die Basis für erfolgreiche Rennwagen und schreiben damit die 50-jährige Alpine-Geschichte fort. Um die Sportwagenschmiede aus Dieppe wird es also noch lange nicht still...die neue Alpine kommt ab 2014.

Renault Alpine V6 Turbo im Fahrbericht



Wilde Französin, besser als ihr Ruf

Die späte Renault Alpine V6 Turbo wird von Porsche-Fahrer nicht ernst genommen. Die lässige Verarbeitung und der oft kritisierte Europa-V6 sind schuld daran. Doch in Wahrheit begeistert das Ding aus Dieppe. Bitte erst fahren, dann urteilen! Das beweist der Fahrbericht.

Eine **Renault Alpine** V6 Turbo? Liebe auf den ersten Blick ist es nicht. Die minimalistische, effiziente **Renault Alpine Berlinette A 110** überzeugt als hochverehrte Rallye-Ikone, die Sechszylinder-Renault Alpine A 310 galt wegen ihrer aufreizenden Figur als Sex-Symbol der Siebziger, aber die Nachfolgerin Renault Alpine V6 GT?

Na ja, ganz nett. Breit, kurz, niedrig, betonte Hüften, schöne Silhouette, roter Lack, feuriges Mexicorot. Ein Könnner hat sie entworfen, Ex-Citroën Designer Robert Opron, Schöpfer des majestätischen Citroën SM und der feenhaft anmutigen Vierzylinder-**Renault** Alpine 310, besonderes Kennzeichen: das gläserne Scheinwerferband. Für Opron war es das Autogesicht der Zukunft.

Der Funke der Leidenschaft will nicht sofort überspringen

Obwohl die aufregende Form der Renault Alpine A 310 noch in ihr steckt, ihre Linienführung und vor allem die Frontpartie bestimmt, wirkt die Renault Alpine V6 Turbo irgendwie verwässert, leicht weichgespült. Sie hat zugelegt, ist jetzt ein echter Zweipluszwei, zeigt sich auch innen auf Komfort getrimmt. Die Renault Alpine V6 Turbo wirkt ein wenig madammig, als hätte die Komfort-Kalesche **Renault 25** sich mit ihr eingelassen, sie gezähmt.

Galten die Renault Alpine, vor allem die legendäre Renault Alpine Berlinette nicht stets als kompromisslose, improvisierte Fahrmaschinen? Ihre betont einseitige Gewichtsverteilung mit dem Renault-Motor weit hinter der Antriebsachse machte sie im Grenzbereich mehr noch als den frühen Elfer zu kritischen Heckschleudern, nur von risikofreudigen Fahrkönnern zu zähmen. Das nötigte selbst Porsche-Fahrern Respekt ab.

Die Renault Alpine V6 GT von 1985 ist dagegen eine perfektionierte Grande Tourisme für schnelle, mühelose Transeuropa-Touren. Das sagt schon das Kürzel, das nur bei der Vergaserversion aufblitzt. Die Turbo-Variante, ohne Kat 185 statt 200 PS stark, muss auf das Prädikat GT verzichten. Komfortable Ausgewogenheit ist der Trumpf der Renault Alpine V6 Turbo, und das ist wörtlich zu nehmen. Vorne lasten 40 Prozent des Leichtgewichts von 1.180 Kilo, auf der zurückversetzten Hinterachse nunmehr 60, das dämpft die Übersteuerneigung wie ein hochwirksames Sedativum. Man braucht keinen Helm mehr, um Renault Alpine zu fahren, ein untergeschlagenes Halstuch genügt.



Unscheinbare Alpine mit viel Potenzial

Keine Frage, ohne ihre charismatische Vorgängerin **Renault Alpine A 310** hätte es die A 500, so heißt intern unser von 1985 bis 1991 immerhin in 6.534 Exemplaren gebautes Modell, viel leichter gehabt. Wenn Renault das vollblütige Alpine-Erbe des Gründers Jean Rédélé bewahrt und mit extravaganten Heckmotor-Sportwagen weitergeführt hätte, dann ginge es der Renault Alpine A 500 heute besser und Porsche hätte die lukrative Nische nicht für sich allein. Dann wäre mit der Renault Alpine V6 GT nicht der vorletzte Renault Alpine-Akt aufgeführt worden. Der Vorhang fiel 1995 mit der letzten **Renault Alpine A 610 Turbo**, eine mit Schlaugaugen aufgehübschte Variante, technisch so perfekt wie eine Renault Alpine nur sein kann. 250 PS presst der Turbo aus dem Europa-V6 und zeigt damit sein wahres oft unterschätztes Potenzial. Aber das Gesicht scheint austauschbar. **Toyota Celica Supra**, **Nissan 300 ZX**, Ford Probe? Klappscheinwerfer machen Autos anonym. Erst im Profil zeigt die Form der Renault Alpine A 610 Charakter, da ist sie wieder typisch Alpine. Das mexicorote Turbo-Coupé lässt aus keinem Blickwinkel Zweifel ob ihrer Identität aufkommen.



Französisch verspielt ist das Cockpit geraten, das aus dem Renault-Baukasten stammt. Immerhin gibt es ein Öl-Manometer und eine Ladedruck-Anzeige.

Form, Leistung und Fahreigenschaften begeistern die Besitzerin

Es gehört Linda Schmidborn, einer 32-jährigen Augenärztin aus Stuttgart. Sie hat es von Ihrem Vater, einem leidenschaftlichen Renault Alpine-Fan, übernommen. Bei ihr sprang der Funke sofort über, schließlich ist sie mit den rasanten Sportwagen aus Dieppe aufgewachsen. "Form, Leistung und Fahreigenschaften meiner Renault Alpine V6 Turbo faszinieren mich gleichermaßen", schwärmt die zierliche Frau mit der fast unsichtbaren randlosen Brille. "Das Auto ist in seiner Gesamtheit so authentisch wie kaum ein zweites, die Sitzposition in den körperbetonten Ledersitzen passt mir perfekt und die Nachdrücklichkeit, mit der es beschleunigt, beeindruckt. Leider wird es selbst von Autokennern oft unterschätzt", bedauert die junge Ärztin.

Doch schon die reinen Fahrleistungen der Renault Alpine V6 Turbo überzeugen jeden Skeptiker. Selbst auto motor und sport verbeugte sich vor der Dynamik des Polyester-Geschosses und attestierte "feuriges Temperament, das unter dem Katalysator kaum gelitten hat", will sagen Spitze 254 km/h, Nullaufhundert in 6,7 Sekunden.



Renault Alpine mit Europa V6 Motor

Auch sonst muss sich der kettengetriebene Zweiventiler namens Europa-V6 noch nicht einmal über Gebühr anstrengen. Das Drehzahlniveau bleibt in der Renault Alpine V6 Turbo selbst bei sportlicher Fahrweise angenehm niedrig, und der heisere, angenehm melodische Sound des durchzugskräftigen Leichtmetallmotors bleibt stets angenehme Hintergrundmusik. Für die druckvolle Turbovariante der Renault Alpine V6 schufen die Renault-Ingenieure eine neue Kurbelwelle mit 10 mm kürzerem Hub und geänderten Hubzapfenversatz, beide Maßnahmen fördern die Laufkultur bei nunmehr von 2,85 auf 2,5 Liter reduziertem Hubraum. Das Fünfganggetriebe aus dem Renault 25 lässt sich leichter und exakter schalten als in jedem 911er vor der 964-Ära. Unter 2.000/min hat die Drehmomentkurve eine kleine Delle. Es ist die Ruhe vor dem Sturm, bis der Garrett-Lader mit maximal 0,7 bar Ladedruck einsetzt und die Renault Alpine V6 Turbo gehörig nach vorne pustet. Man fühlt sich dabei wie in einem entfesselten Liegestuhl, Tribut an die flache Flunder, die Renault-typischen Pilot-Vordersitze umklammern den Fahrer mit sanfter Strenge, weniger überzeugend gerietenes Lederlenkrad und Instrumente, sie wirken verspielt und irgendwie zu stylisch.



Zentralrohrrahmen und aufwendiges Fahrwerk

Das sieht zwar spannend aus, aber funktionelle Sportwagen-Ergonomie ist nicht die Stärke der Renault Alpine. Doch fällt im Vergleich zur lässig-lasziven Vorgängerin A 310 die deutlich bessere Verarbeitungsqualität der Renault Alpine V6 Turbo auf. Spaltmaße, Verwindungssteifigkeit und auch die Qualität der Interieur-Materialien liegen nun auf einem Niveau, das dem einst 72.500 Mark teuren Sportwagen nicht mehr peinlich sein muss. Die Langzeithaltbarkeit profitiert bei den 500er-Modellen auch von einem neuen Fertigungsverfahren, das stärker automatisiert ist. Die einzelnen Schichten des glasfaserverstärkten Polyesters werden nicht mehr von Hand eingestrichen, in Zusammenarbeit mit Bayer wurden sowohl Werkstoff als auch Verfahren optimiert.

Die Kunststoff-Karosserie der Renault Alpine V6 Turbo ruht auf einem soliden Zentralrohrrahmen, auch die Achsen, beides aufwendige Querlenker-Konstruktionen, finden in dem käfigförmigen Stahl-Rückgrat eine solide Aufhängung. Kurvengierig fegt die Renault Alpine V6 Turbo um enge Biegungen, ihre Übersteuerneigung ist zunächst leicht mit Gegenlenken



kontrollierbar, wer es jedoch zu bunt treibt, muss immer noch mit einem ziemlich plötzlichen Ausschwenken des Hecks rechnen.

Das agile Handling der Renault Alpine V6 Turbo profitiert auch von der sehr direkten, angenehm leichtgängigen Zahnstangenlenkung, die bei dem geringen Gewicht auf der Vorderachse ohne Servounterstützung auskommt. Auch die späte Renault Alpine V6 Turbo hat es nicht leicht, sie muss gegen Vorurteile ankämpfen. Sie kommt aus Frankreich, hat eine Kunststoffkarosserie und baut auf ein Triebwerk im Heck, dass im Rohzustand nicht gerade ein Ausbund an Drehfreude und Kultiviertheit war. Mit der Porsche-Toleranz, die über viele Schwächen hinwegsieht, ist sie nicht gesegnet. Sie will verstanden und erobert werden, erst dann gibt sie einem zu verstehen, was für ein großartiges Auto sie ist.



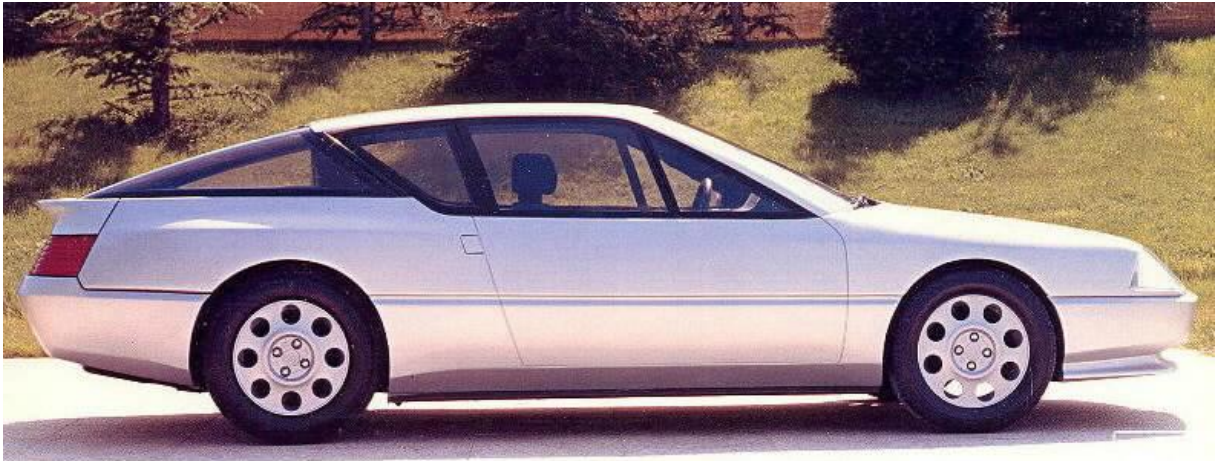


Der coolste Sportwagen der 1980er-Jahre **Renault Alpine V6 Turbo**

Die Speerspitze im Sportprogramm von Renault bildete 1985 die Alpine V6 Turbo. 200 PS reichten, um den Flachmann mit Kunststoffkarosserie auf 250 km/h zu treiben.

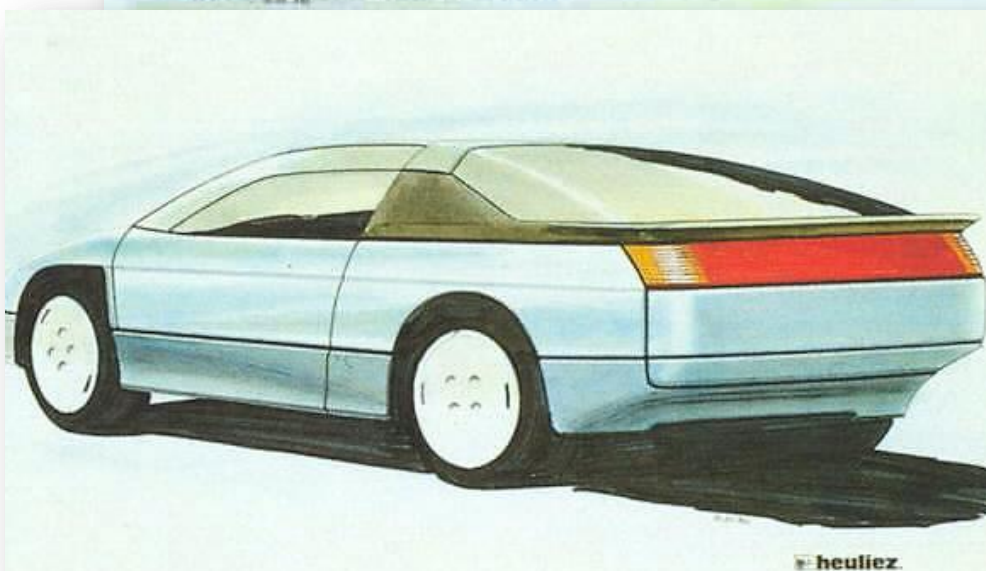
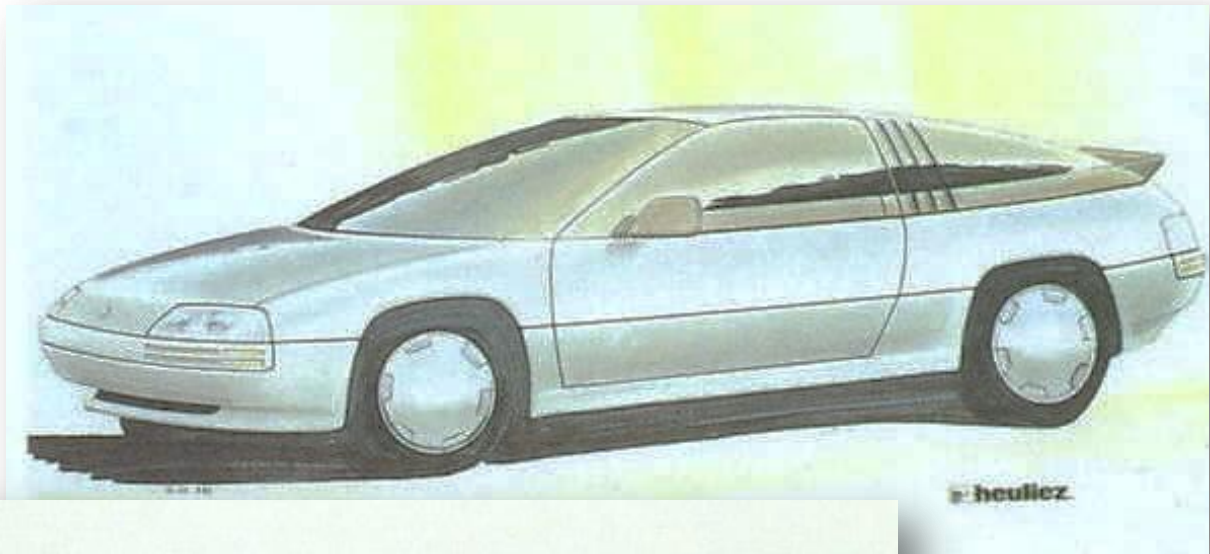


PROTOTYP Renault Alpine GTA



Plusieurs bureaux de style furent mis en concurrence dès 1981 pour dessiner les contours de celle qui allait succéder à l'Alpine A 310. Il y avait le Centre Style Renault de Rueil Malmaison, le Berex (filiale de Renault à Dieppe), les designers d'American Motors aux Etats Unis, et enfin le bureau d'étude Heuliez.

C'est le projet de Heuliez qui fut retenu. Celui-ci se caractérisait par un important travail sur l'aérodynamique. Le Cx très bas de la GTA lui permettait en effet de dépasser les 250 km/h, avec une motorisation bien plus modeste que sur d'autres sportives contemporaines. La GTA rappelait dans l'esprit les lignes de l'A 310, mais revues aux goûts du moment. Le style intérieur resta du domaine de Renault.

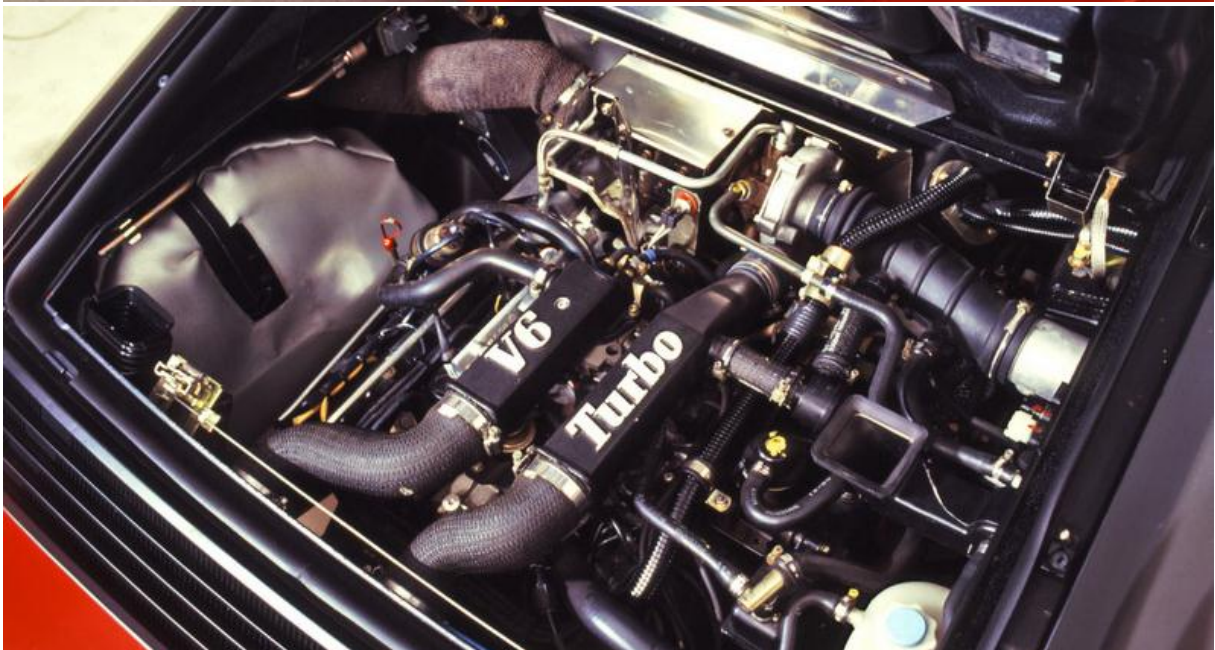


Renault Alpine GTA V6 Turbo

One of the most memorable Renault from the 1980s is without a doubt Renault eccentric Alpine GTA V6 Turbo. With an engine (2,4-litre turbocharged and intercooled) that can trace its roots back to Renault Formula One engines, this coupé delivered a modern hot hatch rivaling 147 kW and 285 N.m. The sprint to 100 km/h was dealt with in 7,17 seconds as tested by us, while top speed was 247 km/h. Barking was less impressive though, with an average time of 3,59 seconds.

Treat yourself, and read the full test. There are some very fascinating facts such as: “the GTA’s structure is a composite consisting of a steel backbone chassis bonded to a glass-reinforced polyester (GRP) hull and body”.





RENAULT ALPINE GTA USA



The one that got away. The elusive white rabbit. What if Chrysler took the red pill? We'll never know if Renault's exotic Alpine would have been a competitor for Porsche in North America.



It was a brash plan from a company that was better known in the states for Le Car and the Alliance than a \$40,000 (1988 money) rear-engined sports car. American Motors Company was Renault's partner and the way they peddled their cars in the U.S. Renault was ready for a new product push in the states which included a sedan, coupe and the exciting Alpine.

Renault spent \$30 million dollars to Americanize the Alpine through their Automobiles Alpine motorsport and specialty-car subsidiary. One visual difference was the headlights. All European spec cars had exposed headlights, while the U.S. spec cars received a pop-up treatment. The U.S. first laid eyes on the car in 1986, and what a car it was



Sitting longitudinally under the large rear glass expanse was a 2.5-liter V-6 turbocharged to 10.5 psi of boost. Horsepower reached 180 at 5900 rpm and torque hit an even 200 lb-ft at 2000 rpm. The Alpine was timed with a 6.7 second sprint to 60mph, about half a second slower than the Porsche 911 and Chevy Corvette that AMC was hoping the car would target. The car did suffer from turbo-lag, taking about a second before the turbo spun up.



Outside, the body panels were made of composite materials, many out of fiberglass –reinforced polyester to keep costs low. Unlike other plastic panel cars that use a steel structure to hang the panels on, the Alpine also used polyester pieces glued together to create the sub frame and then the cosmetic panels were bonded to that. The only steel used was a structural backbone and sub frames for mounting the front and rear suspension. The interior didn't live up to the quality of the 911. Surfaces were cheap plastic, controls were gimmicky and boxy. The seats were built to keep the driver in place and a closely mounted 5-speed stick made shifting easy and comfortable.



The 2915 pound car stuck to the road with fully independent suspension front and rear and 15 inch wheels and tires. 10.2 inch disc brakes with anti-lock system stopped the 147 mph top speed French speeder.

Renault hoped to bring about 700 units in 1987 as early-1988 models and then boost production to about 2000 units a year until at least 1993 in this iteration. Automobile Magazine even commissioned artist David Kimble to draw a cutaway version of the Alpine that they sold as a signed lithograph well into 1988. What do they say about the best laid plans?



The politics of the auto business is what kept this car off the U.S shores (though I believe that a few of the U.S. spec press cars live on). Right when the distribution of the Alpine was ready to happen, AMC was sold to Chrysler. Chrysler ran with the Jeep brand but decided to lose the AMC moniker. The long awaited Canadian-built Renault sedan became the Eagle Premier. The Renault Medallion lived on briefly as an Eagle also. The coupe version of the Premier (to be called the Allure) was dropped (probably because of the new Diamond-Star triplets that Chrysler knew was about to break ground) and the Alpine lost backing due to the "other" premium car Chrysler was going to unleash to unwilling U.S. consumers, the Chrysler TC by Maserati. Looking back, I know which one would have been more welcomed here. The Alpine will live as the one that Chrysler let get away, leaving us to never know if Renault could have made a contender out of the quirky rear-engined 2+2.



**Erste Pressebilder
Renault Alpine V6 GT**



Renault Alpine V6 GT



Sondermodell

Renault Alpine V6 Turbo *mille miglia*



Motorsport

Renault Alpine V6 GT turbo Cup



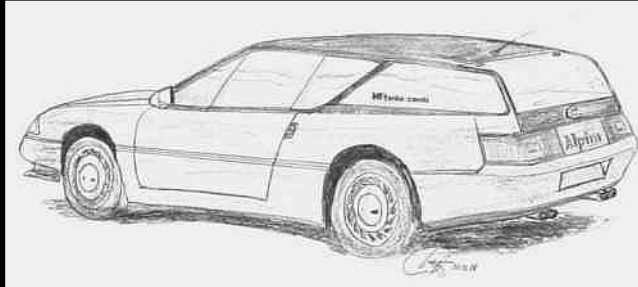
Bergrennen Walzenhausen – Lachen 1986



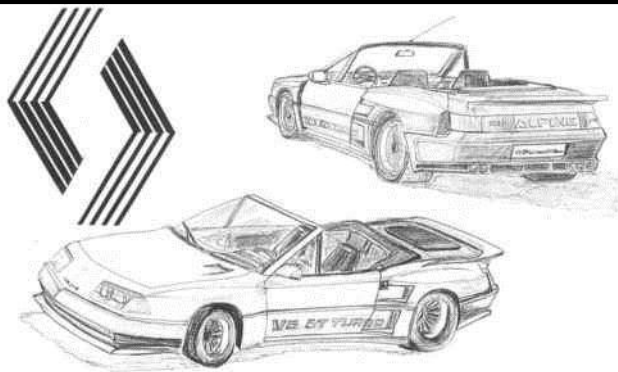
Specifications

Model	V6 GT	V6 Turbo	V6 Turbo	V6 Turbo Catalyse	V6 Turbo Catalyse	V6 Turbo Catalyse	V6 Turbo Catalyse
	D 500 05	D 501 05	USA D 50 A	suisse D501 05	D 502 05	"Le Mans" D 502 05 A	"Le Mans" Danielson D 502 05 A/altered
Engine	V6 PRV	V6 PRV	V6 PRV	V6 PRV	V6 PRV	V6 PRV	V6 PRV
Type	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal
Cylinders	6 cylinders	6 cylinders	6 cylinders	6 cylinders	6 cylinders	6 cylinders	6 cylinders
Valves	12 valves	12 valves	12 valves	12 valves	12 valves	12 valves	12 valves
Engine size	2,849 cc	2,458 cc	2,458 cc	2,458 cc	2,458 cc	2,458 cc	2,458 cc
Compression ratio	9,5 : 1	8,6 :1	8 : 1	8 : 1	8 : 1	8 : 1	8 : 1
Max power	118 kW (160 PS; 158 hp) at 5 750 rpm	147 kW (200 PS; 197 hp) at 5 750 rpm	132 kW (179 PS; 177 hp) at 5 900 rpm	136 kW (185 PS; 182 hp) at 5 500 rpm	136 kW (185 PS; 182 hp) at 5 750 rpm	136 kW (185 PS; 182 hp) at 5 750 rpm	154 kW (209 PS; 207 hp) at 5 200 rpm
Max torque	221 N·m (163 lb·ft) at 3 500 rpm	285 N·m (210 lb·ft) at 2 500 rpm	276 N·m (204 lb·ft) at 4 000 rpm	294 N·m (217 lb·ft) at 2 250 rpm	288 N·m (212 lb·ft) at 2 200 rpm	288 N·m (212 lb·ft) at 2 200 rpm	350 N·m (260 lb·ft) at 2 200 rpm
Catalytic converter	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Fuel	RON 97	RON 97	RON 95 or 98 unleaded	RON 95 or 98 unleaded	RON 95 or 98 unleaded	RON 95 or 98 unleaded	RON 95 or 98 unleaded
Carburetor	Carburetor SC 34 + DC 35	electronic injection	electronic injection	electronic injection	electronic injection	electronic injection	electronic injection
Air supply	atmospheric	Turbocharged 0.65 bar (9.4 psi)	Turbocharged 0.65 bar (9.4 psi)	Turbocharged 0.70 bar (10.2 psi)	Turbocharged 0.70 bar (10.2 psi)	Turbocharged 0.70 bar (10.2 psi)	Turbocharged 1.0 bar (15 psi)
Kilometer start-stop	28,4 s	26,8 s	-	-	-	27,5 s	26,7 s
0 to 100 km/h / 60 mph	8 s	7 s	-	-	7 s	6,7 s	7,9 s
Max speed	235 km/h (146 mph)	250 km/h (160 mph)	- km/h	- km/h	243 km/h (151 mph)	240 km/h (150 mph)	247 km/h (153 mph)
Consumption 90 km/h	7,00 l/100 km	6,40 l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	7,10 l/100 km	8,30 l/100 km
120 km/h	7,90 l/100 km	8,10 l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	9,0 l/100 km	10,10 l/100 km
Town	14,70 l/100 km	12,80 l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	-l/100 km	13,90 l/100 km	13,7 l/100 km
Fuel tank	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal)	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal) + 1 L (0.2 imp gal; 0.3 US gal)	57 L (12.5 imp gal; 15.1 US gal)	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal) + 1 L (0.2 imp gal; 0.3 US gal)	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal) + 1 L (0.2 imp gal; 0.3 US gal)	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal) + 1 L (0.2 imp gal; 0.3 US gal)	72 L (15.8 imp gal; 19.0 US gal) + 1 L (0.2 imp gal; 0.3 US gal)
Aerodynamic	Cx : 0,28 SCx : 0,48	Cx : 0,30 SCx : 0,51	Cx : 0,30 SCx : 0,51	Cx : 0,30 SCx : 0,51	Cx : 0,30 SCx : 0,51	Cx : 0,30 SCx : 0,59	Cx : 0,30 SCx : 0,59





ALPINE V6 GT turbo combi Studie



ILLINGER DESIGN

RENAULT ALPINE





