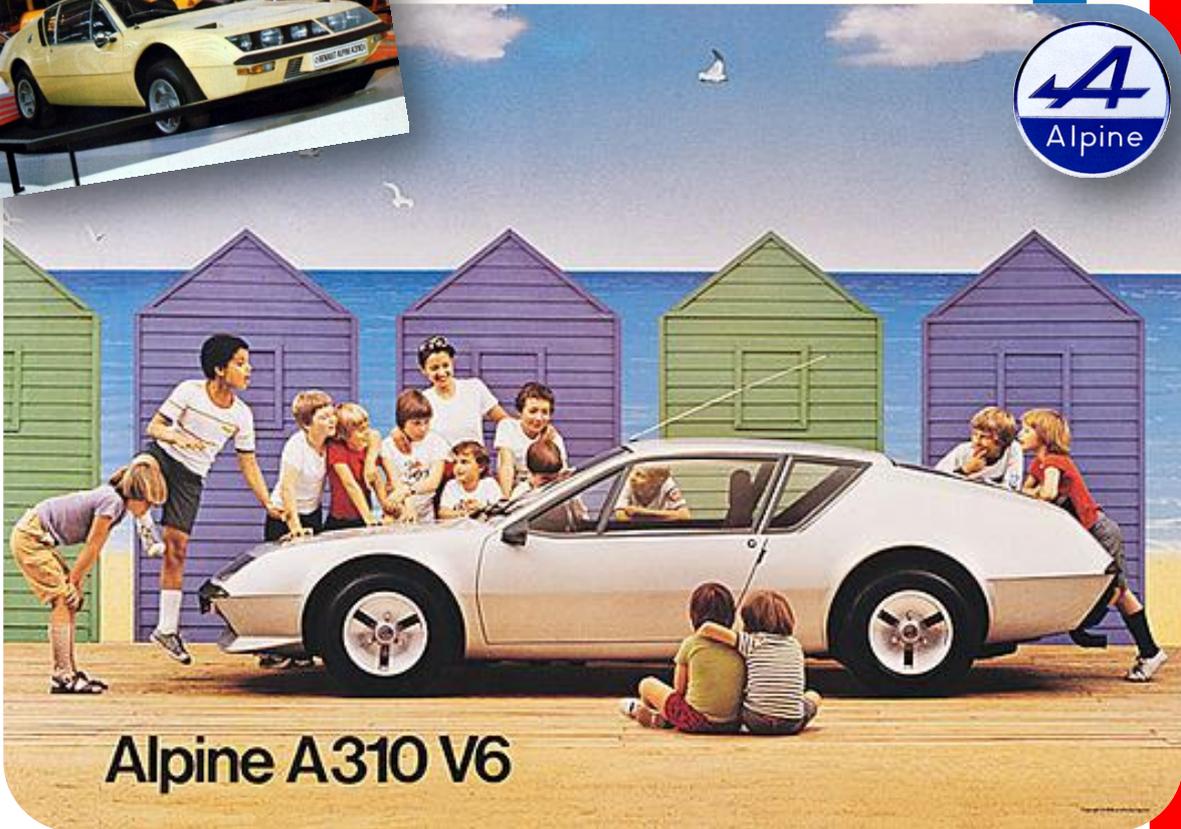


RENAULT-ALPINE A310 - SPAGAT ZWISCHEN SPORT UND EFFIZIENTEM LUXUS



Alpine A310 V6

av 0r3A eniqIA



ALPINE ASSOCIATION BODENSEE



Spagat zwischen Sport und effizientem Luxus

Bruno von Rotz - 09.12.2012

Es ist nicht einfach, einen Nachfolger für eine **Sportwagen-Legende** zu präsentieren, und eine Legende, das war sie, die Berlinette Alpine A 110. Doch **Jean Rédélé** hatte gar nicht vor, die im Rallye-Sport so erfolgreiche **A 110** zu ersetzen, sondern er trachtete danach, das Modellprogramm nach oben zu ergänzen, um auch luxusorientierten Käufern eine Alternative zum omnipräsenten Porsche 911 zu bieten.



Erste Entwürfe im Jahr 1968 in Rédélés Küche

Seit 1963 war die zweisitzige Alpine A 110 auf dem Markt und hatte vor allem im Rallye-Rennsport für Furore gesorgt, als Patron Jean Rédélé es im Jahr 1968 an der Zeit fand, die Modellpalette zu erweitern. Einen klassischen Gran Turismo Sportwagen strebte er an, gross genug für vier Sitzplätze und die Aufnahme eines V6-Motors, der gerade auf den Zeichenbrettern von Renault entstand.

Schon bald entstanden erste Skizzen eines individuell gestalteten und aerodynamisch optimierten Coupés, gegen Ende 1968 wurden **in Rédélés Küche** Aufnahmen eines Gipsmodelles im Massstab 1:5 gemacht, welches formlich schon stark dem späteren Serienmodell glich, währenddessen frühere Entwürfe von **Michel Belgond** (Renault) und **Yves Legal** (Alpine) noch rundlicher und gedrungener ausgesehen hatten. Im Frühjahr folgten die ersten Planzeichnungen im 1:1-Format, immer noch etwas runder als das spätere Serienfahrzeug.

Nach mehreren Iterationen in der Namenssuche wird statt einer klingenden Bezeichnung wie "Super Berlinette", "Vector", "CX" oder "Charango" schliesslich der **Projektname** "A 310" übernommen.



Vorstellung am Genfer Automobilsalon 1971

Knapp zwei Jahre erfolgte die vielbeachtete Premiere der Alpine A 310 am Genfer Automobilsalon im März 1971. Der kupferbraun lackierte Wagen war allerdings noch ein Prototyp, eine umfangreiche Erprobung war vor der Präsentation noch nicht möglich. Optisch unterschied er sich von der Serienversion hauptsächlich im Bereich der Heckleuchten, die am Prototyp in Form zweier breiter Bänder noch über dem Heckstossfänger angebracht waren. Zudem verfügte der Prototyp noch über Heck-Jalousie à la Miura und eine Schublade am Heck, der das aufblasbare Notrad entnommen werden konnte.

Technisch allerdings waren die Unterschiede zwischen Prototyp und Serie vergleichsweise gering. Man hatte bewährte Komponenten verbaut, nämlich einen Zentralrohrrahmen, wie ihn bereits die Berlinette nutzte, Doppelquerlenker vorne und den Motor aus dem Renault R16 TS. Hinten allerdings beschritt man mit vom Prototyp M 65 übernehmenden Einzelradaufhängungen mit Doppelquerlenkern Neuland und nahm damit Abschied von der A-110-Pendelachse.

Anlaufschwierigkeiten

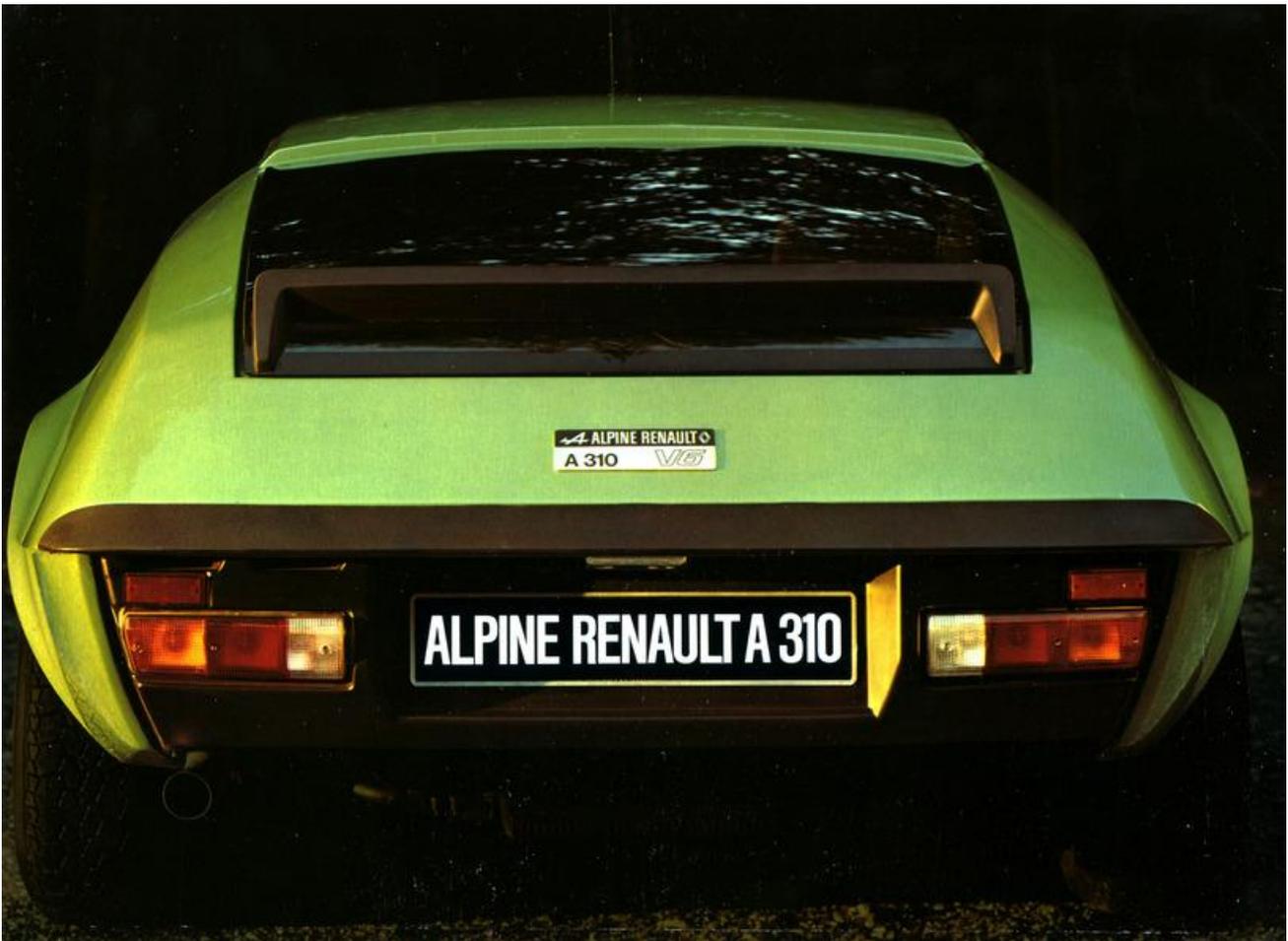
Dass Rédélé angesichts der Tatsache, dass zuvor kaum Erprobungsfahrten möglich gewesen waren, am Genfer Salon bereits die Serienproduktion für den Sommer 1971 ankündigte, erscheint mehr als mutig. Der Zeitplan konnte aber eingehalten werden und tatsächlich wurden die ersten 116 Serien-Exemplare des A 310 schon 1971 gebaut.

Die **kurze Erprobungsphase** umfasste einige Zehntausend Testkilometer und der Wagen musste in einigen Punkten abgeändert werden, um die Zulassung zu erhalten. So entfielen unter anderem die im Windkanal vorteilhaften Heck-Jalousien und die Heckleuchten wanderten unter den hinteren Stossfänger. Motorisch aber blieb alles gleich, der 1,6 Liter grosse Vierzylinder lieferte dank grosszügiger Weber-Vergaserbestückung 140 PS (SAE).

Produziert wurde der Kunststoff-Sportwagen A 310 **in einem neuen Werk**, was zusammen mit Änderungen am Fahrzeug in letzter Minute zu allerlei Kinderkrankheiten führte, die nur aufwändig zu beheben waren und der Reputation des neuen GT-Fahrzeugs schadeten. Auch vom "soignierten Finish", das der Alpine noch 1971 angedichtet wurde, war in Testberichten nichts mehr zu lesen.

Weil die A 110 von Rallye-Sieg zu Sieg fuhr, stand die neue A 310 etwas im Schatten der kleinen Schwester, die weiterhin überaus beliebt war. In keinem Jahr zwischen 1972 und 1975 überstieg die Produktion der A 310 diejenige der A 110. Erst mit dem V6 sollte sich dies ändern, während der Einbau der Einspritzversion des 1,6-Liters kaum Auswirkungen auf die Verkaufszahlen hatte.

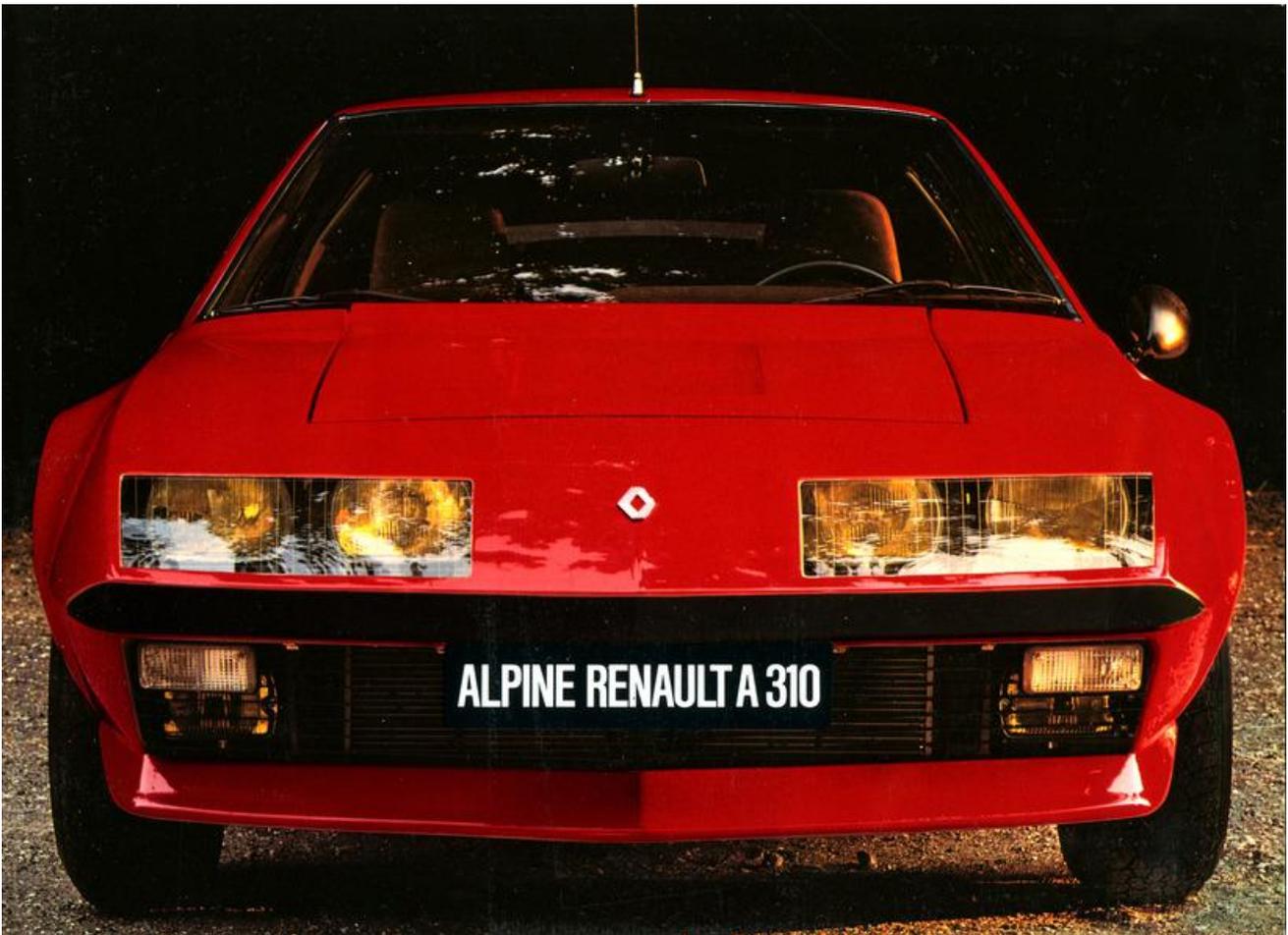
Endlich V6-Power



In den Jahren 1975 bis 1976 wurde an der **Sechszylinder-Version der A 310** gearbeitet, denn der Renault-V6 war inzwischen fertiggestellt worden. Vom Plan, dem neuen Auto eine umfangreich geänderte Karosserie zu verpassen, kam man wieder ab. Trotzdem waren natürlich grossräumige Umbaumaassnahmen nötig, um den trotz Aluminium-Bauweise schwereren und grösseren Motor in die Alpine zu verpflanzen. Das Ergebnis wurde am Pariser Autosalon im Oktober 1976 präsentiert. 150 PS, "Luftleitbleche" vorne und hinten, sowie 7-Zoll-Leichtmetallräder mit 70-er-Reifen demonstrierten die gesteigerte Leistungsfähigkeit.

Der sogenannte **P.R.V-Motor**, der auch bei Volvo und Renault (R30) seinen Dienst tat, wurde durch eine höhere Verdichtung und zwei Solex-Vergaser leistungsgesteigert. Geschaltet wurde nicht mehr mit einem Fünf- sondern mit einem Vierganggetriebe, was sich aber angesichts der guten Elastizität des grossen Motors nicht als Nachteil erwies. Auch die äussere Erscheinung änderte sich mit dem Übergang zum V6. Vorne waren nicht mehr sechs, sondern vier Scheinwerfer verbaut, die Radkästen waren stärker ausgebuchet und auf dem Heck thronte ein Spoiler.

Presse zwischen Lob und Tadel



Im Herbst 1977 durchlief eine V6-Alpine das Testprozedere der Automobil Revue. Die 1'025 kg schwere Flunder lief 223 km/h und war aus dem Stand schon nach 7,7 Sekunden 100 km/h schnell. Im Test wurden Verbrauchswerte von 10,5 bis 14,7 Liter gemessen. als Gesamttestverbrauch 13,8 Liter pro 100 km notiert. Gelobt von den Testern wurden insbesondere die gute Sitzergonomie, die vollständige Ausstattung und die konkurrenzfähigen Fahrleistungen bei geringem Geräuschniveau. Kritik lösten die Fahreigenschaften aus: "Der Wagen erfordert von seinem Fahrer ein gerüttelt Mass an Verantwortungssinn und Erfahrung, denn sein Fahrverhalten ist nicht so gutmütig und problemlos, wie man es von heutigen A Autos normalerweise erwarten darf; andererseits vermittelt er dem Kenner Fahrfreuden, wie sie nur ein echter Gran-Turismo bieten kann."

Weniger positiv war das Resümee von Götz Leyer im deutschen Magazin 'Auto Motor und Sport' im Oktober 1977. Zwar lobte er den elastischen und leisen Sechszylinder, die guten Fahrleistungen bei geringem Verbrauch und den niedrigen Innengeräuschpegel, der nachlässigen Verarbeitung, den gewöhnungsbedürftigen Fahreigenschaften, der ungenügenden Spursicherheit beim Bremsen und dem unterdimensionierten Kofferraum konnte er aber nichts Gutes abgewinnen. 223,6 km/h schnell lief die deutsche Alpine, der Spurt von 0 bis 100 km/h absolvierte sie in gerade einmal 7,5 Sekunden. Mit 14,8 Liter Durchschnittsverbrauch zeigte sich Leyer sehr zufrieden. Trotzdem schätzte er die Verkaufschancen im Schlussabsatz als gering ein: "Die gegensätzlichen Eigenschaften des Sechszylinder-Alpine, der neben seinem überzeugenden Motor eine mit verschiedenen Mängeln behaftete Karosserie und ein keineswegs problemloses Fahrverhalten bietet, lassen es als verständlich erscheinen, dass sich hier nur wenige Menschen für den Porsche-Konkurrenten aus Frankreich entscheiden."

Verglichen wurde der A 310 von der Presse mit Sportwagen von Ferrari (Dino 308 GT 4), Lotus (Elite, Eclat Esprit), Maserati (Merak), Porsche (911, 924) sowie Datsun (280 ZX). Gleich zweimal musste sich die Alpine mit dem Porsche 924 und dem Datsun 280 ZX messen, einmal in einem Vergleichstest in 'Auto Motor und Sport' und einmal in der Zeitschrift 'hobby', die sogar die Turbo-Version des 924 heranzog.

Die Flunder aus Frankreich behauptete sich aber gut, dank hervorragender Spurfähigkeiten und geringem Verbrauch. Sie verkörperte sozusagen den "richtigen" Sportwagen, während insbesondere der Datsun 280 ZX sehr auf amerikanische Verhältnisse optimiert war und der Porsche 924 nur in der Turbo-Version vergleichbare Fahrleistungen bieten konnte.

Preiswert oder teuer?

1971 wurde die Alpine mit einem Preis von 41'800 französischen Francs angekündigt, bei Verkaufsbeginn waren es bereits 44'800. 1972 stand der A 310 mit CHF 37'000 auf der Preisliste in der Schweiz, immerhin 1/3 teurer als die A 110 1600 S und auch im Vergleich zur Sportwagenkonkurrenz von Alfa Romeo (Giulia GT Veloce 1750: CHF 18'285), Ferrari/Dino (246 GT: CHF 43'000), Fiat (Dino 2400 Coupé: CHF 38'250), Lotus (Europa TC: CHF 19'900), MG (B GT: CHF 14'990), Porsche (911 T Fünfgang: CHF 33'700) ziemlich teuer geworden.

Dieser Preisnachteil besserte sich über die Zeit, 1977 kostete die Alpine immer noch CHF 38'500, während die Konkurrenz fast ausnahmslos eine '4', '5' oder '6' als erste Ziffer schrieb. Ein Porsche 911 SC kostete zum Beispiel 1977 CHF 45'900.

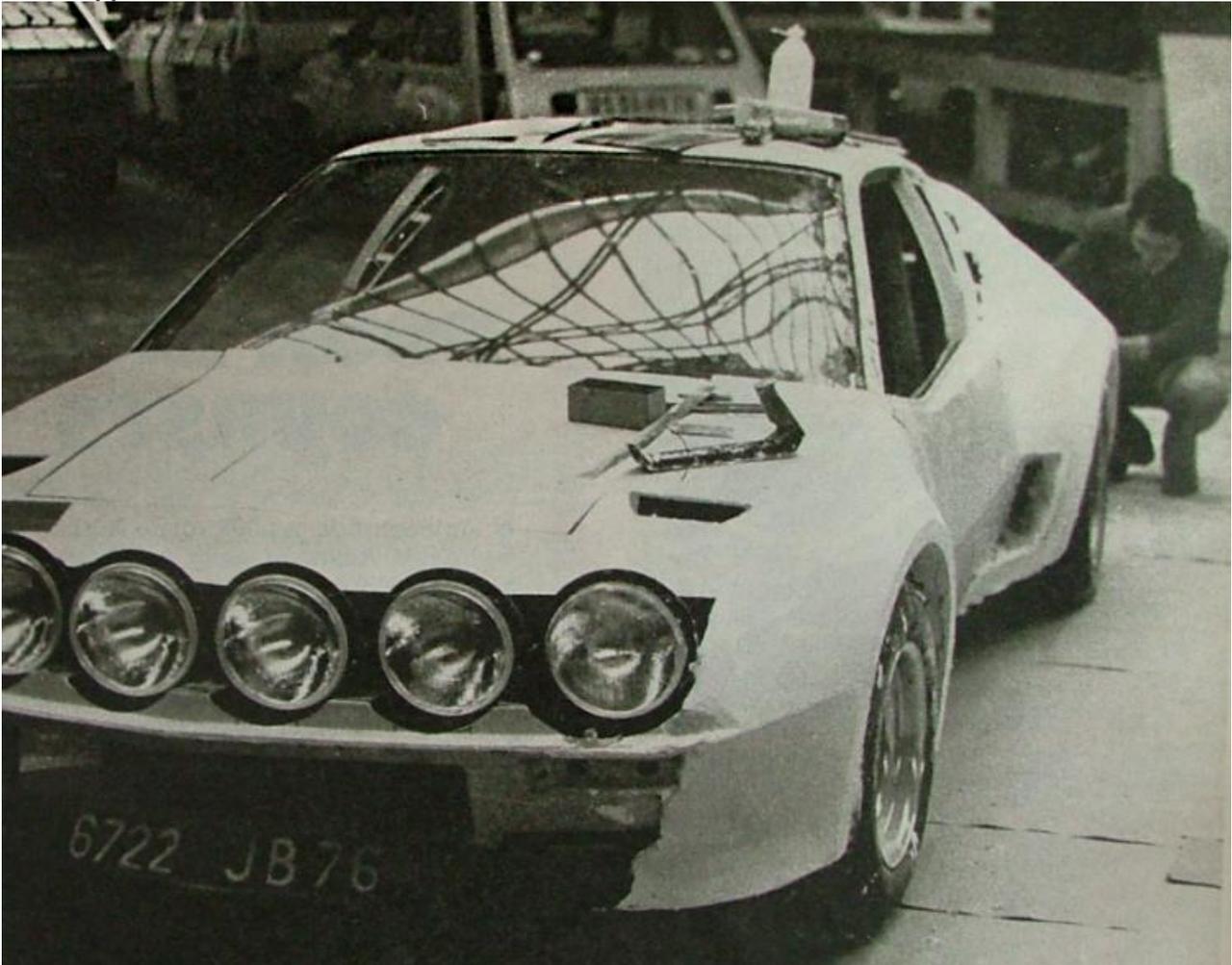
In Deutschland allerdings blieb der Preisnachteil bestehen, ein Porsche 924 kostete 1977 nur 28'980 DM, während die Alpine auf 40'160 DM kam.

Rennsportlich unauffällig



Im Vergleich zur Berlinette A 110 trat die grössere A 310 im Rennsport weniger augenfällig in Erscheinung, obschon sie in vielen **Rallyes** und auch bei der **Tour de France** und den **24 Stunden von Le Mans** startete. Allerdings fiel die A 310 oft aus, die Konkurrenz war mit Lancia Stratos und immer potenteren Porsche 911 wesentlich stärker geworden. Immerhin schauten aber einige Rallye-Siege und der Gewinn mehrerer Autocross-Meisterschaften heraus. Gefahren wurde mit Vier- und Sechszylindermodellen, darunter auch experimentelle Wagen mit Gordini-V6-Motoren. Über 300 PS leisteten einige der Wettbewerbsversionen.

Die Gruppe 5 Version



oder die Gruppe 4 Version hier im Showroom von Dieppe.



Modellpflege



Immer wieder wurde die Alpine verbessert, einer der wichtigsten Schritte wurde für das Baujahr 1981 gemacht, als man der A 310 das unvermittelt einsetzende Übersteuern abgewöhnte. Auch ein Fünfganggetriebe erhielt die A 310 bereits 1979. Am Motor und an der äusseren Erscheinung änderte sich aber kaum mehr etwas, bis 1985 der Nachfolger GTA in den Startlöchern stand.



Modifikationsexzesse

Bereits im Jahr 1979 zeigte das Werk, wie eine verbreiterte Gruppe-4-Strassenversion aussehen konnte, allerdings wurden von dem Modell damals aber nur sechs Exemplare verkauft. Die Ideen kehrten aber als Modell A 310 S und A 310 GT ab 1982 zurück und diverse Tuner halfen mit, mancher Alpine zu einem breiten und stämmigen Aussehen mit teilweise "geradezu brachialen" Heckspoilern zu verhelfen.

Auch leistungsmässig konnte nachgerüstet werden, unter anderem mit dem "Boulogne"-Kit, das den Motor ähnlich zu einer früheren Rennversion auf 2'849 cm³ und fast 200 PS brachte.



Aber auch mancher Besitzer einer "normalen" A 310 rüstete auf, baute um und "verschönerte" seinen Sportwagen nach dem Motto "breiter, extremer, härter und stärker" und so ist es heute gar nicht mehr so einfach, originale und unverfälschte A 310 zu finden.

Selten geblieben

Genau 2'340 Vier- und 9'276 Sechszylinder-A310 sollen zwischen 1971 und 1985 hergestellt worden sein, eine durchaus überschaubare Anzahl. Dank ihrer robusten Natur dürften viele der Fahrzeuge überlebt haben und noch eine grosse vierstellige Zahl der hübschen Kunststoff-Coupés zirkulieren oder zumindest auf eine Restaurierung warten.

Jetzt kaufen?

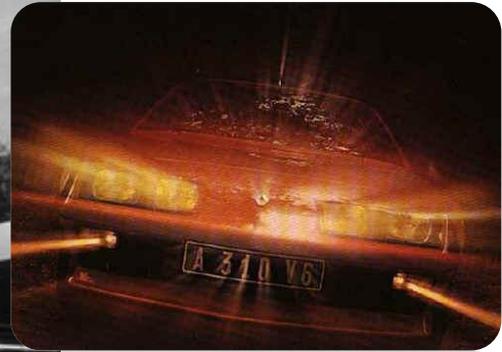
Die Markt-Preise, die Classic Data rapportiert, liegen vor allem im Vergleich zum Modell A 110 erfreulich tief. Rund 18'000 Euro oder 22'000 CHF sind für ein gut erhaltenes Coupé aus Dieppe anzulegen, die V6-Modelle erfordern in der Regel etwas höhere Budgets, die raren S- und GT-Modelle einen deutlichen Zuschlag.

Wird es bei diesen Preisen bleiben? Vermutlich nicht, denn die A 310 hat die Gene der berühmteren Berlinette geerbt, verfügt über eine hübsche und einmalige Karosserie und lässt sich sowohl im historischen Motorsport wie auch auf der Strasse mit viel Spass bewegen. Zudem hat sie, wenn auch nicht überaus erfolgreich, an wichtigen Rennen teilgenommen, was sich normalerweise früher oder später deutlich im Preisgefüge ausdrücken wird. Also lieber jetzt kaufen als später bereuen.



Weitere Informationen

- [AR-Zeitung Nr. 10 / 1971 vom 11.Mrz.1971 - Seite 23](#): Neu am Genfer Salon - Coupé Alpine A310 mit R16-TS-Motor
- [AR-Zeitung Nr. 45 / 1977 vom 03.Nov.1977 - Seite 17](#): Test Alpine A 310 V6
- Auto Motor und Sport Heft 21/1977, ab Seite 146: Test Alpine Renault A 310 V6
- Auto Motor und Sport Heft 22/1979, ab Seite 108: Test Renault Alpine A 310 V6
- Auto Motor und Sport Heft 26/1980, ab Seite 36: Vergleichstest Datsun 280 ZX, Porsche 924 und Renault Alpine A 310
- [Hobby Heft 25/1979, ab Seite 28](#): Rennen in die Vergangenheit - Renault Alpine A 310 gegen Porsche 924 Turbo und Datsun 280 ZX
- Oldtimer Markt Heft 11/2004, ab Seite 8: Alpine A 310
- Motor Klassik Heft 5/2001, ab Seite 54: Renault Alpine A 310 V6



RENAULT ALPINE A 310 TX

Düsen-Fahrer-Zusatz

Die Alpine A 310 TX ist ein sportliches Coupé, das für hohe Geschwindigkeiten und präzise Lenkungen entwickelt wurde. Sie verfügt über einen 1600 cm³ V6-Motor, der eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h ermöglicht. Die A 310 TX ist mit einer 5-Gang-Schaltbox und einer Differenzialverriegelung ausgestattet. Die Karosserie ist aus Aluminium gefertigt, was das Gewicht reduziert und die Fahrdynamik verbessert. Die A 310 TX ist in zwei Versionen erhältlich: die Standardversion und die 'Düsen-Fahrer-Zusatz'-Version, die über eine Leistungssteigerung verfügt.

Technische Daten:

Modell	Motor	Leistung (kW)	Leistung (PS)	0-100 (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)
ALPINE A 310 TX	1600 V6	100	136	10,5	180
ALPINE A 310 TX (Düsen-Fahrer-Zusatz)	1600 V6	110	150	9,5	190

Verfügbare Ausstattungen:

- ALPINE A 310 TX (Standardausstattung)
- ALPINE A 310 TX (Düsen-Fahrer-Zusatz)

Preis: 1.190.000,- € (inkl. MwSt.)

Renault Alpine ist ein Tochterunternehmen der Renault Group. Weitere Informationen unter www.renault-alpine.com

