

# Plastik-Spielzeug

## **Fahrbericht** Renault Alpine A 310 V6

Zeitlebens stand die Sechszylinder-Alpine im Schatten des Porsche 911. Die ewige Zweite ist zwar auch ein Individualist mit Charisma, wirkt jedoch improvisierter und stellt exotische Reize über technische Perfektion. Spaß machen sie beide.



Es heißt „die“ Alpine A 310, und der kleine Unterschied in der Anrede sagt schon viel über ihren Charakter aus. Denn Autos sind im Deutschen männlich. „Der“ Porsche 911 möge als Paradebeispiel für diesen Umstand dienen. Denn seine Persönlichkeit verkörpert typisch männliche Tugenden: Er ist stark und verlässlich, im Ernstfall steckt er eine Menge weg. Seine Ultima Ratio heißt Perfektionismus, er fühlt sich in erster Linie Technik und Funktion verpflichtet und erst dann der Schönheit.

Die Alpine A 310 entspricht dagegen viel eher dem weiblichen Bild. Sie ist launisch und extravagant, exotisch und reizvoll. Sie becirct den Fahrer mit rassicem Aussehen und will bei forcierter Gangart erobert oder gar gezähmt werden. In anderen Momenten wiederum schätzt sie galante Manieren und zärtliche Behandlung. Subtile Erotik ist immer im Spiel.

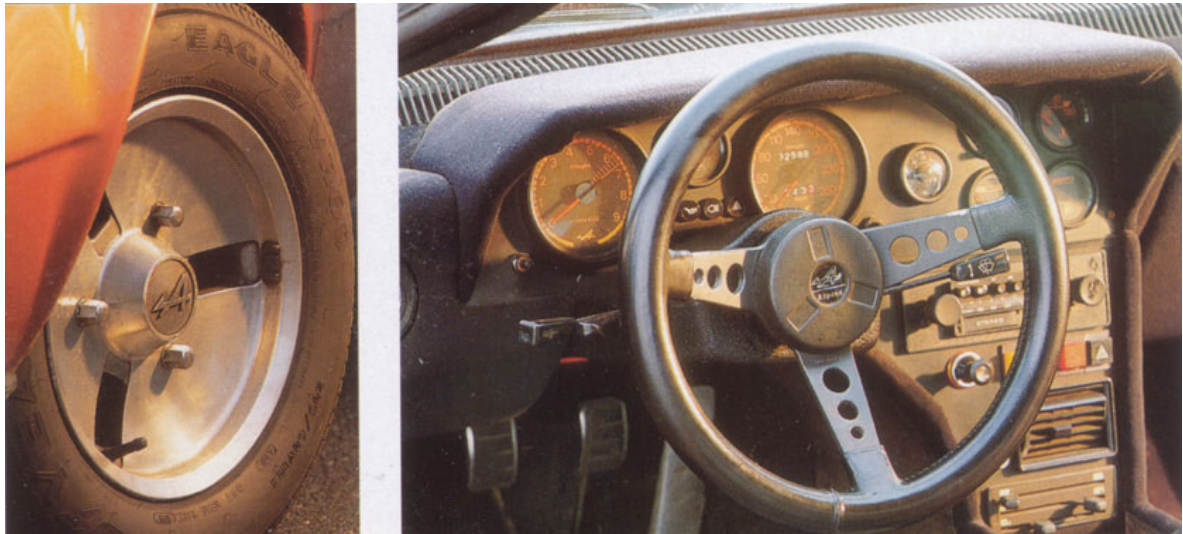


### **Auf dem Sprung: Geduckt und mit bösem Blick lauert die Alpine**

Bei jedem Rendezvous erfolgt als Reverenz an ihre schlanke kurvenreiche Figur eine Verbeugung, denn die nur 1,15 Meter hohe Karosserie erfordert etwas Geschick beim Einsteigen. Die futuristisch geformten „Pilotsitze“ halten Fahrer und Beifahrer fest umklammert. Heute wirken sie vor allem mit dem auf Wunsch lieferbaren Wildlederbezug leicht skurril. Schließlich stammt die A 310 aus einer Zeit, als französische Coupes noch mit Avantgarde und Extravaganz kokettierten - wie Renault 17 TS, Citroen SM oder Matra Simca Bagheera anschaulich beweisen. Haute Couture im Automobilbau, nicht klassisch-gediegen wie bei den Italienern, sondern provokativ-exzentrisch, manchmal sogar bizarr wie die Siebziger-Jahre-Kollektionen eines Cardin oder Courreges.

Schnell hat sich der Alpine-Galan an die halb liegende Sitzposition hinter der schrägen Frontscheibe gewöhnt. Doch das ruckfreie Bedienen der stehenden Pedalerie will ein wenig geübt sein. Sie kennzeichnet die Heckmotorbauart, und ihre gefühlvolle Betätigung ist uns seit dem Schwinden des Käfers im Alltag abhanden gekommen. Das Rouge der zahlreichen Rundinstrumente ist zu dick aufgetragen. Generell wirkt das Board mit dem zufälligen, aber kompletten Uhren-Arrangement

reichlich improvisiert - als stamme es aus einem Versuchswagen, oder, besser noch: aus einem Rallye-Auto. Doch verströmt gerade dies den typisch romanischen Charme, die lustvolle Antithese zu teutonischem Perfektionismus.



**Links: Die massiven Dreiloch-Räder sind Symbol der Serie 1; rechts: Jenseits von Design: Der improvisierte Stil des Cockpits hat Charme**

Katzenhaft ist das leise Fauchen des kraftvollen Sechszylinders beim Drehen des Zündschlüssels. Der geschmeidige Rundlauf des aufwendig konstruierten V6 mit seinem ungewöhnlichen Zylinderwinkel von 90 Grad will erst von ein paar kurzen Gasstößen stabilisiert werden. Die recht zahme Devil-Auspuffanlage unseres Fotomodells, einst ein gefragtes Zubehör, legt den hell klingenden Sopran des Leichtmetall-Sechszylinders eine Nuance tiefer Richtung Alt.

Die Kupplung ist leichtgängig und hat einen angenehmen Druckpunkt, auch die Schaltung des schnöden Vierganggetriebes aus der ersten Serie gefällt durch kurze Wege. Anders als die teigigen Rührwerke mancher Heckmotorautos vermittelt das umgedrehte R 30-Getriebe eine intensive Rückmeldung vom Antriebsstrang.

Kurvenreiche Landstraßen sind die Domäne der Alpine A 310 V6. Sie ist ein fahraktives Auto, und als solches will sie vom Mann hinter dem kleinen Ledervolant auch begriffen werden. Fragt er nach einer Servolenkung, lacht sie ihn aus. Behandelt er sie gefühlvoll, wird sie nicht zickig oder gar hinterhältig. Der Fahrer freut sich an dem durchzugskräftigen Motor und seiner stimulierenden Melodie. Trotz hoher Elastizität schaltet er oft, um stets die schönsten Passagen dieses Allegro zu hören. Schon nach zwanzig, dreißig Kilometern stellt sich eine hohe Vertrautheit mit dem Wagen ein, als führe man sensibler und bewusster. Ein Gefühl, als wenn vom Limousinenluxus längst verschüttete Reflexe wieder erwachen.



**Nicht Bertone, sondern Alpine Stylist Yves Legal schuf die Form**



150 PS klingen heutzutage nominell so handzahn wie einst 75 im Ascona, sie sind es aber nicht. Den nur 980 Kilogramm Gewicht der Alpine V6 verhelfen sie zu spielerischer Souveränität in allen Verkehrslagen. Glasfaserverstärktes Polyesterharz spart Gewicht und macht Kleinserien erst rentabel, weil teure Werkzeugkosten entfallen. Immerhin sorgen der Zentralrohrrahmen und der in die Karosserie eingearbeitete Überrollbügel aus Stahlblech für Verwindungssteifigkeit.



**„Die leise Alpine A 310 ist, anders als die A110, ein vorzüglicher Reisewagen -ein echter GT“**

**Bernhard Leitner, Vorsitzender der Alpine-Freunde Franken**

Der günstige cw-Wert von 0,34 macht die Alpine noch effizienter. Die attraktive, schnittige Form hilft ihr, das Reisewagentalent mit einem Schnitt von 160 km/h und hohem Aktionsradius zu krönen. Doch das Kurvengeschlängel behagt dem Fahrer weit mehr als Autobahn-Monotonie. Anders als moderne Frontriebler legt sie sich willig hinein, bei völlig entspannter Lenkarbeit. Der

Grenzbereich ist noch ganz weit weg. Und laut Alpine-Fahrer Bernhard Leitner tut man gut daran, ihn nicht zu suchen. „Wenn sie wirklich herunkommt, lässt sie sich nicht mehr einfangen, dann ist der Dreher fällig oder ein Ausritt in die Botanik“, warnt er mit dem verschmitzten Lächeln eines in verbotenen Dingen Erfahrenen.

Er weiß, wovon er spricht. Schließlich besitzt er noch zwei A 110 Berlinetten, die er für viel gutmütiger hält, weil kein großvolumiger Sechszylinder achtern für große Hebelwirkung sorgt, oder, anders ausgedrückt: für unerwünschtes Drehmoment. Mehr Sicherheit bei hohem Tempo ist auch der Grund, weshalb so viele Alpine A 310 verkappten Gruppe 4-Rennwagen ähneln. Das Fahrertrio Breit, Tief und Laut hat den Ruf des Autos vom einst elitären Society-Spielzeug zum Straßenschreck degradiert und die Preise verdorben. Vor allem originale Autos der ersten Serie, wie Bernhard Leitner eines besitzt, sind rar geworden. Alpine-Experten geben der technisch ausgereiften zweiten Serie zwar den Vorzug, aber die unschuldige Grazie der frühen Modelle hat eben ihren Reiz.

Angesichts ihrer Zeitlosigkeit ist es kaum zu glauben, dass die ersten Skizzen der A 310 schon 1968 entstanden. Alpine-Mentor Jean Redele schielte auf den Porsche 911 und konzipierte einen geräumigeren, 2 plus 2-sitzigen Grand Tourisme mit ausgeprägter Tauglichkeit zum Reisewagen. Alpine-Stylist Yves Legal zeichnete mit der traumwandlerischen Sicherheit des großen Wurfs eine aufregende Karosserie. Sie entstand auf Basis einer modifizierten A110-Plattform, ausgerüstet mit dem Motor des Renault 16 TS und neu konstruiertem Fahrwerk mit Doppelquerlenker-Hinterachse sowie schräg gestellten Federbeinen.



**Das Heck wirkt unharmonisch, Devil-Auspuff und R17-Rückleuchten**

Das futuristische Design der neuen Alpine sorgte beim Debüt auf dem Genfer Salon für Furore. Die ersten Testberichte kritisierten jedoch die im Verhältnis zu Preis und Anspruch magere Motorisierung mit lediglich 115 PS. Erst 1976, Alpine war inzwischen eng mit Renault zusammengewachsen, lösten die Alpine-Techniker das Problem, indem sie den 2,7-Liter-Sechszylinder des Renault 30 einpflanzten. Er hielt in puncto Laufkultur, Leistung und Elastizität jene Souveränität, die ihre aufregende Karosserie versprach. Das Triebwerk zeigte sich konstruktiv wie thermisch auf Antrieb sehr gesund. Der vorn unter der Stoßstange direkt im Fahrwind plazierte Wasserkühler sorgt für niedrige Betriebstemperaturen.

Die Konzeption des Motors als leichter Alu-V6 mit zwei oben liegenden Nockenwellen und V-förmig hängenden Ventilen verrät hohen technischen Standard. Der Verzicht auf den damals obligatorischen Zahnriemen zu Gunsten einer Rollenkette zeugt vom Können der vielen beteiligten Ingenieure (Peugeot, Renault, Volvo). Mit der Wandlung zur Alpine A 310 V6 verschwand das brave durchgehende Leuchtenband mit den sechs Scheinwerfern in der Frontpartie, ein böser Blick war angesagt. Das Auto wäre emanzipiert gewesen, hätten nicht zahlreiche Detailänderungen und eine lässige Verarbeitung die Käufer bisweilen verärgert.

Bernhard Leitner spricht stellvertretend für die damalige anspruchsvolle Kundschaft. „Ich verzeihe der A 310 V6 all ihre Schwächen. Mangelnde Detailperfektion entschädigt sie mir mit reichlich Fahrspaß und mit ihrer eleganten Form, die heute noch Aufsehen erregt.“ Der Preis des schnellsten französischen Serienautomobils seiner Epoche, das auch die Gendarmerie als Dienstwagen schätzte, lag 1979 bei immerhin 36 275 Mark. Ein Porsche 911 SC Coupe schlug mit 42 950 Mark zu Buche, womit ein Achtungsabstand verblieb. Doch gäbe es einen Erotik-Faktor für Autos, die Alpine A 310 läge gewiss vorn.

Das fand 1980 auch die Zeitschrift „Playboy“, dessen Macher die A 310 sogar für das Maiheft auf den Titel nahmen. Vorn drauf posierte verführerisch Brigitte Lohmeyer, die Playmate des Jahres. Sie erhielt die A 310 als Geschenk.

Alf Cremers

---

## Historie

*1971 Debüt der Alpine A 310 auf dem Genfer Salon mit auf 115 PS getuntem R16TS-Motor.*

*1974 A 310 SI: Detailverbesserungen an Karosserie und Interieur, Einspritzmotor mit 124 PS.*

*1976 A 310 SX: Basismodell mit dem 95 PS starken Motor des R 16 TX.*

*1976 Präsentation der A 310 V6 im September. Vier statt sechs Frontscheinwerfer, Euro V6 aus dem Renault 30, breitere Spur mit ausgestellten Kotflügeln.*

*1977 Neu angeordnete Instrumente, größerer Heckspoiler.*

*1979 Fünfganggetriebe serienmäßig.*

*1980 Zum Pariser Salon erscheint die Serie 2. Hinterachse und breitere Vierloch-Räder vom Renault 5 Turbo, neue Frontmaske, ausgestellte Kotflügel und größer dimensionierte Bremsen, luxuriöserer Innenraum.*

*1983 Sportversion A310 S in aggressivem Breitspur-Design.*

*1985 Nachfolgemodelle Alpine V6 GT und V6 Turbo.*



**Die Vierzylinder-A 310 kokettiert noch mit sechs Scheinwerfern**



*Ab Modelljahr 1981 setzt sie Muskeln an*



*Fensterrahmen und Stoßfänger sind schwarz*

## Daten & Fakten

**Motor:** Sechszylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, im Heck, wassergekühlt, zwei oben liegende Nockenwellen, V-förmige Ventile, Antrieb durch Kette, vierfach gelagerte Kurbelwelle, nasse Zylinderlaufbuchsen, Hubraum 2664cm<sup>3</sup>, Leistung 150 PS bei 6000/min, ein Fallstrom-Einfach- und ein Fallstrom-Doppelvergaser.

**Kraftübertragung:** Hinterachsantrieb, zunächst Viergang- später Fünfganggetriebe.

**Karosserie/Fahrwerk:** Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyesterharz auf Zentralrohrrahmen-Chassis mit seitlichen, rohrförmigen Auslegern; vorn Querlenker mit Zugstreben und Schraubenfedern, hinten Trapez-Dreiecksquerlenker und Schraubenfedern; Scheibenbremsen rundum. Reifen vorn 185/70 VR 13, hinten 205/70 VR 13.

**Maße/Gewicht:** Länge/Breite/Höhe: 4180/1640/1150 mm; Radstand 2270 mm; Gewicht 1080 kg.

**Fahrleistungen/Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 220 km/h, 0-100 km/h in 7,8 s; Verbrauch 12,5 l/100 km. Stückzahl: 9276 Exemplare. Modelle: Solido 1: 43, Norev 1 :25.

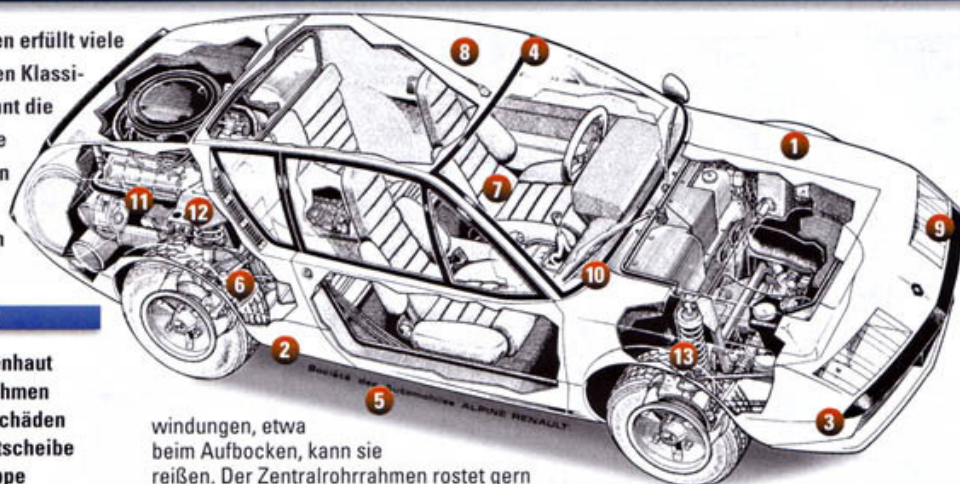


**Der aufwendig gebaute Leichtmetall-V6 stammt aus dem Renault 30**



# Kaufberatung Renault Alpine A 310 V6: Sorgenfalten im Kunststoffkleid

**D**er französische Sportwagen erfüllt viele Kriterien für einen künftigen Klassikerstatus. Die hohe Steuer trennt die Spreu vom Weizen. Nie war die Gelegenheit günstiger, an einen guten Wagen im unverbastelten Originalzustand zu kommen – Geduld vorausgesetzt.



## KAROSSERIE

- 1 Risse in der Polyester-Außenhaut
- 2 Defekte Klebestellen am Rahmen
- 3 Laienhaft reparierte Unfallschäden
- 4 Spannungsrisse in der Frontscheibe
- 5 Korrosion an der Bodengruppe
- 6 Korrosion an der Hinterachsaufnahme
- 7 Verwohntes Interieur
- 8 Lackmängel
- 9 Feuchtigkeit in den Scheinwerfern
- 10 Wassereinträge an der Frontscheibe

Glasfaserverstärktes Polyesterharz zeigt sich nicht sehr alterungsbeständig. Witterungseinflüsse, UV-Strahlung und Temperaturschwankungen sorgen für lokale Rissbildung und „Cellulite“-Lack an den betroffenen Stellen. Die Risse lassen sich jedoch leicht und dauerhaft reparieren.

Schwieriger sind die Klebestellen zwischen Karosserie und Chassis zu sanieren, die mit der Zeit zermürben, vor allem wenn die Buchsen des Fahrwerks ausgeschlagen sind. Die eingeklebte Frontscheibe ist ein mittragendes Teil der Karosserie, durch Ver-

windungen, etwa beim Aufbocken, kann sie reißen. Der Zentralrohrrahmen rostet gern an den rohrförmigen Auslegern und an den Vorder- und Hinterachsaufnahmen durch.

Die Alpine A 310 V6 war immer ein beliebtes Tuningobjekt in der Hand junger Fahrer. Viele wurden deshalb buchstäblich zu Tode geschraubt oder geritten, mangelnde Pflege tat ein Übriges, um den rassigen Autos den Garau zu machen. Frühe „Dreiloch-Modelle“ sind inzwischen Raritäten.

## TECHNIK

- 11 Eingelaufene Nockenwellen
  - 12 Elektrik und Nebenaggregate
  - 13 Ausgeschlagene Silentbuchsen
- Aus technischer Sicht überrascht die Robustheit. Die Aluminium-Motoren erreichen klaglos Laufleistungen bis zu 250 000

Kilometern, umsichtige Fahrweise und regelmäßige Wartung vorausgesetzt. Andererseits verführte der schnelle Sportwagen viele Besitzer einer Material mordenden Fahrweise, denen selbst die gesündeste Mechanik auf Dauer kaum widersteht.

Tuningmaßnahmen am Motor wirken sich ebenfalls negativ auf die Lebensdauer aus und überbreite Räder belasten Tragelenke und Spurstangenköpfe. Nur gut gewartete Original Exemplare mit wenig Vorbesitzern und nicht viel mehr als 100 000 Kilometern erlauben Fahrspaß auf Dauer.

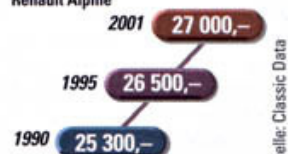
Verarbeitungsmängel stören bisweilen die Funktion der Elektrik. Und am Motor machen Anlasser, Lichtmaschine und Zündanlage manchmal Ärger. Dennoch ist die Alpine technisch weit besser als ihr Ruf.

## TIPP

Die A 310 V6 der zweiten Generation ab 1981 profitieren von vielen Detailverbesserungen. Dank der Hinterachse vom R5 Turbo ist das Fahrverhalten neutraler. Stilsichere Puristen bevorzugen jedoch die erste Serie von 1977 bis 1980. Die schmalere Karosserie wirkt eleganter, zudem sind frühe Autos häufiger im Originalzustand anzutreffen.

## PREISE

Neupreis bei Einführung 42 150 Mark  
Neupreis bei Produktionsende 43 250 Mark  
Wert in gutem Zustand (Note 2)  
Renault Alpine



Die Strafsteuer und eine gesättigte Nachfrage halten das Preisniveau für Alpine V6 auf niedrigem Niveau. Für 15 000 Mark bekommt man schon ein ordentliches Auto im Original-

zustand aus der zweiten Serie. Wagen der frühen Baujahre sind durchweg billiger, aber in gutem Zustand selten zu finden. Alpinneblau ist wieder sehr gefragt.

## ERSATZTEILE

- ▶ Unterbodenplatte 185 Mark
- ▶ Original-Auspufftopf 770 Mark
- ▶ Bremsscheibe vorn 86 Mark
- ▶ Hauptbremszylinder 245 Mark
- ▶ Kupplungs-Kit 365 Mark
- ▶ Nockenwellen-Steuer-Kit, drei Räder, zwei Ketten 325 Mark
- ▶ Lenkung 548 Mark
- ▶ Motordichtsatz 255 Mark
- ▶ Frontscheibe 810 Mark

Die Teilelage ist angespannt. Die A 310 V6 hat weniger mit französischen Großserienwagen gemeinsam, als man denkt. Nachfertigungen gibt es nur in geringem Umfang.

Schlachtautos sind rar und kranken meist an den typischen Leiden. Die Original-Auspuffanlage von Bischoff liegt nur noch in kleinen Stückzahlen auf Lager, der Sportauspuff wird nachgefertigt. Die G-Kat-Nachrüs-

stung (Firma Schäfer) kostet rund 3500 Mark. Alpine-spezifische Teile sind Mangelware, aber die Spezialisten sind sehr engagiert, Quellen aufzutun.

Motor- und Getriebeteile stammen vom R 30, Frontscheinwerfer vom Citroën DS. Improvisation hilft bei manchem Problem. Qualitätsschwankungen und Alterung des Lagerbestands kommen erschwerend hinzu.

## SPEZIALISTEN

- ▶ Treico GmbH, Emschermulde 10, 45891 Gelsenkirchen, Telefon 02 09/77 87 10, Fax 78 76 73.
- ▶ Simon Automobiltechnik, Feldmühlestraße 26, 53859 Niederkassel-Ranzel, Telefon 0 22 8/30 31, Fax 49 91.

## CLUB-ADRESSEN

- ▶ Alpine-Club Le Turbot Hochstraße 19, 90429 Nürnberg Tel. 09 11/9 26 67 13, Fax - 67 12
- ▶ Alpine-IG Norddeutschland, Jörg Menken, Am Westergaben 11, 27 619 Schiffdorf, Telefon und Fax 0 47 06/72 00

## Motor Klassik

### WERTUNG

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Ersatzteillage	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Nachfrage	★★★★☆

## FAZIT



Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

Den Reiz der Alpine A 310 V6 macht die Mischung aus kraftvollem Motor, präzisiertem Handling und einer aufregenden Karosserieform aus. Zwei Jahrzehnte haben sie reifer gemacht, aus dem Driftkünstler von einst ist ein souveräner Grand Tourisme geworden.