

CLASSIC DRIVER

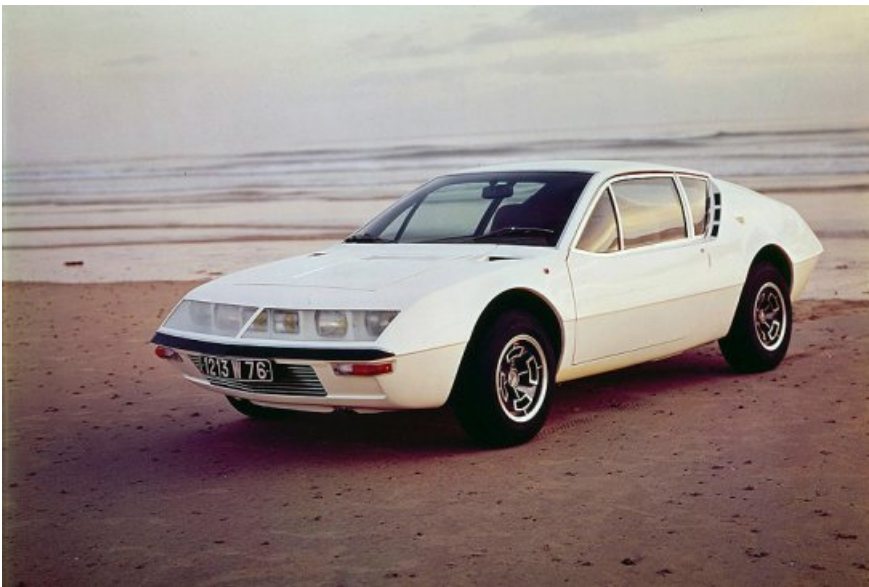
Investment-Tipp: Alpine A310 (1971-1985)



Viele Monate zierten die Einzelseiten eines Originalprospekts der Alpine A310 in den frühen 1970er Jahren eine Wand in meinem Kinderzimmer. Als die Alpine A310 auf den Markt kam, faszinierte sie durch eine moderne Karosserieform und eine futuristische Frontpartie, die ihr etwas Extraterrestrisches gab. Jedenfalls empfand ich das seinerzeit so und war entschlossen, mir später mal so einen „coolen Wagen“ zu kaufen. Zugegeben, dieses Vorhaben geriet über die Jahre etwas in Vergessenheit - so wie offenbar auch die A310 ganz allgemein.

Dabei war das Modell, das 1971 auf dem Genfer Salon präsentiert wurde, durchaus mit Vorzügen gegenüber seinem Vorgänger ausgestattet: ein besseres Raumangebot und mehr Luxus waren zulasten extremer Sportlichkeit der Alpine A110 Bestandteil eines Fahrzeugkonzepts, das einen größeren Kundenkreis ansprechen sollte. Eine Rechnung die freilich ohne den Wirt gemacht wurde, denn die Alpine Fans waren nicht gerade begeistert von dieser als Manko empfundenen Änderung und verweigerten sich zahlreich dem weniger radikalen Nachfolger ihres Begierdeobjekts. So fanden nur 2.340 Exemplare, die in etwa 500 Stunden meist in handwerklicher Fertigung entstanden waren, auch Abnehmer in der weiten Sportwagenwelt.





Wobei es sicher weniger an der durchaus gelungenen Kunststoffkarosserie lag, die über einen Rohrrahmen gestülpt war, als vielmehr an der fehlenden Potenz des Triebwerks. Das Problem wurde 1977 mit einem 2,7-Liter-V6 mit 150 PS gelöst. Mit dieser fortan implantierten Mehrleistung von 23 Pferdestärken erreichte die „französische Antwort auf den Porsche 911“ eine Top-Speed von knapp 235 km/h und verkaufte sich sodann auch erheblich besser (in Zahlen: 10.749 Einheiten bis zur grundlegenden Modellüberarbeitung 1985).

Die Übernahme von Alpine durch Renault ging einher mit einer besseren Fertigungsqualität des Modells, höherer Zuverlässigkeit, deutlich verbessertem Rostschutz und zahlreichen Detailverbesserungen, so dass die V6-Version im Vergleich zur Vierzylinder-Variante grundsätzlich empfehlenswerter war. Die höhere Filigranität und die weitaus niedrigere Stückzahl machen die erste Serie heute jedoch interessanter als das Pendant mit dem Euro-Sechszylinder, der übrigens auch in den Prestige-Limousinen von Volvo und Peugeot Einzug hielt. Meine Investment-Empfehlung ist daher die bis 1976 gebaute, ursprüngliche Vierzylinder-A310 mit dem modifizierten 1,6 Liter Aggregat des R16.



Der nun möglicherweise bei Ihnen initiierte Kaufimpuls wird zudem versüßt durch ein Fahrvergnügen, das sich hier nur schwer beschreiben lässt – eine erste Ausfahrt mit der Heckmotor-Flunder in den engen Kurven der französischen See-Alpen wird Sie begeistern! Und während sich alle Evolutionsstufen der Ur-Alpines A108/110 in den letzten fünf Jahren wertmäßig nahezu verdoppelten(!), lässt sich der A310 momentan noch für vergleichsweise kleines Geld erstehen. Noch findet sich für unter 20.000 Euro eine A310 der ersten Baureihe im Bestzustand, wenn Sie sich auf die Suche begeben. Ein Grund mehr, den Originalprospekt um eine 1:1-Version zu bereichern...

□ Während einige Automobile einen regelrechten Preishöhenflug erleben, sind oder bleiben andere unterbewertet. In dieser Reihe stellt der Automobil- und Marktexperte [Stephan Arensmeier \(CLASSICON\)](#) Ihnen Fahrzeuge vor, die aus seiner persönlichen Sicht gute Chancen auf Wertsteigerung haben.

Text: [Stephan Arensmeier](#)
Fotos: Renault

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-alpine-a310-1971-1985>
© Classic Driver. All rights reserved.