MOTOR ECHO



Test

Alpine A390: E-Crossover peilt breitere Zielgruppe an

Seite 5

Kolumne

Thierry Neuville: „Es hat viele Rückschläge gegeben.“

Seite 7



Beilage zum GrenzEcho Nr. 215 - MotorEcho Nr. 99 Donnerstag, 17. September 2026



50 Jahre Transaxle: Eine Ära, vier Ikonen

924, 928, 944 und 968: Vier Baureihen, eine außergewöhnliche Porsche-Ära. Der Sportwagen-Hersteller aus Stuttgart erinnert an eine Zeit des technischen Aufbruchs und wegweisender Gestaltung. Von 1976 bis 1995 steht das Transaxle-Konzept für ausgewogene Fahrdynamik, eigenständiges Design und sportliche Alltagstauglichkeit. Besonders die 1980er machten Transaxle zum Porsche-Gefühl einer Generation. Seite 4

Foto: Porsche AG



2002762682



Imposantes Starterfeld: Auch in diesem Jahr gelten die Ford GT40 als haushohe Favoriten auf den Sieg beim Sechs-Stunden-Rennen. Fotos: NC-Media

Vom 25. bis zum 27. September in Spa-Francorchamps: Neue Serien sorgen für Abwechslung beim Klassiker des historischen Motorsports

Back to the roots bei den Spa Six Hours

VON CHRISTIAN FISCHER

Vom 25. bis zum 27. September findet auf dem Grand-Prix-Kurs in Francorchamps die 33. Auflage der Spa Six Hours statt. Diese Veranstaltung ist ein Muss für alle Liebhaber historischer Rennfahrzeuge. Dabei kehrt Veranstalter Roadbook zu seinem ursprünglichen Format zurück und veranstaltet die Trainingsläufe und Rennen von Freitag bis Sonntag. Das freie Fahren für Besitzer von Oldtimern, die nicht im Renntrimm über die Ardennenachterbahn hetzen wollen, wird in abgespeckter Form am Donnerstagabend stattfinden.

Veranstalter Vincent Collard hierzu: „Uns blieb nichts anderes übrig, als das alte Format wiederzubeleben. Das Festival in Goodwood ist vom F1-Kalender abhängig und findet somit eine Woche vor den Spa Six Hours statt. Daher können die Teilnehmer nicht schon am Mittwoch in Francorchamps ihre Zelte aufschlagen.“ Zur erneuten Terminkollision mit der East Belgian Rally (EBR) in St. Vith sagte der Organisationsleiter: „Die Veranstaltungen richten sich an verschiedene Publikumsgruppen, somit stellt diese Überschneidung wirklich kein Problem dar. Letztendlich fällt der RACB die Entscheidung über das Austragungsdatum.“

Das Herzstück des Wochenendes bildet das Sechs-Stunden-Rennen am späten Samstagnachmittag (Start 15:50 Uhr). Die allgemeine Zurückhaltung im historischen Motorsport ist allerdings auch für Roadbook zu spüren: Verzeichnete der Veranstalter bereits im Vorjahr einen Rückgang der Nennungen auf 78 Teilnehmer, so sind diese in diesem Jahr nochmals gesunken. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe lagen 68 Einschreibungen vor. Bekannte Namen, die in der Vergangenheit groß auftrumpften, wie etwa die ehemaligen Formel-1-Fahrer und aktuellen TV-Kommentatoren Martin Brundle und Christian Danner, sucht man derzeit vergeblich in den Listen. Auch Stammteilnehmerin Vanina Ickx, die in den letzten Jahren einen bärenstarken Ford Falcon mit der Startnummer 100 um den Kurs wuchtete, ist in diesem Jahr nicht gemeldet.

Lockere Atmosphäre und automobile Schätze

Doch die besondere Anziehungskraft der Spa Six Hours erschöpft sich nicht in der schieren Zahl der Fahrzeuge, die auf der Strecke um Sekunden kämpfen. Was die Fans seit Jahren schätzen, ist die ungezwungene Atmosphäre abseits des Rennbetriebs. Hier kann man noch ganz selbstverständlich mit Fahrern und Besitzern der historischen Rennwagen ins Gespräch kommen, über Technik, Renngeschichte und die kleinen und großen Besonderheiten der automobilen Schätze fachsimpeln. Ein entspannter Spaziergang durch das Fahrerlager oder ein Blick in die geöffneten Boxen gehört für viele Besucher ebenso zum Erlebnis wie die Action auf der Strecke. Diese Nähe zu den Menschen und den Fahrzeugen ist ein wesentlicher Teil des besonderen Charmes der Six Hours – und etwas, das sich auch von einem kleineren Starterfeld nicht nehmen lässt.

Beim Prunkstück der Veranstaltung, sprich beim namensgebenden Sechs-Stunden-Rennen, tummeln sich wie gewohnt GT- und Tourenwagen von Marken wie Corvette, Jaguar, Ford, Porsche und Shelby. Und wie üblich stellt sich die Frage: Feiert Ford mit dem GT40 den sechzehnten Sieg in Folge und den 20. Erfolg insgesamt? Oder gelingt es in diesem Jahr der Konkurrenz, die Flunder aus Amerika zu bezwingen? Die Chancen dazu sind allerdings eher gering. Es müsste schon mit dem Teufel zugehen, wenn nicht wieder ein Ford GT40 ganz oben auf dem Treppchen stehen würde. Große Siegchancen darf man dem niederländischen Trio David und Oliver Hart sowie Nicki Pastorelli einräumen. Sie spielen regelmäßig ganz vorne mit. Ostbelgier sucht man indes vergeblich in der aktuellen Starterliste. Die letzten Informationen zum Starterfeld findet man unter: six2026.mtsweb.be

Ford GT40 erneut in der Favoritenrolle

Aber auch das restliche Programm erfuhr zahlreiche Änderungen. Das FIA-Formel-1-Masters gehört nicht mehr zum Programm. Die einzigen Formel-Fahrzeuge stammen aus der Formel-Junior-Serie, deren Fahrzeuge bis 1963 gebaut wurden. Die Colmore Youngtimer Touring Car Challenge vereint Tourenwagen, Sportwagen und Prototypen, darunter Modelle aus der Le-Mans- und IMSA-Serie, die vor 1990 gebaut wurden. Eine neue Serie, das Historic Championship, ist in zwei Kategorien aufgeteilt. Zum einen sind dies GT-, Tourenwagen und Zweisitzer aus der Zeit von 1947 bis 1965, zum anderen Tourenwagen, Grand-Turismo-Fahrzeuge und Sportwagen, die bis 1981, sowie Rennwagen, die vor 1971 gebaut wurden.

Aus der Vorkriegszeit ist der Frazer-Nash Club am Start. Die restlichen Serien sind etwas moderner aufgestellt, mit dem Belcar Historic Cup und der Porsche Benelux Sprint Challenge. Für die Alfa-Fans gibt es den Alfa Revival Cup. Hier dürften vor allem die Giulia- und GTA-Modelle zu sehen sein. Am Donnerstag ist bereits das Training der Porsche Benelux Sprint Challenge angesetzt, während die Teilnehmer der Spa Six Hours viermal für jeweils eine halbe Stunde auf die Strecke dürfen.

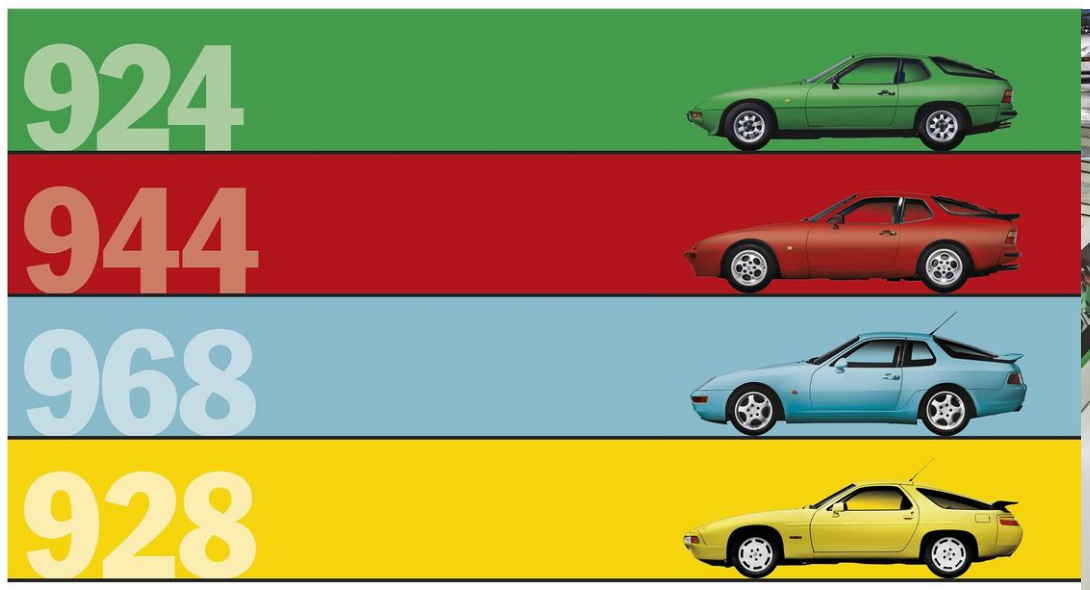
Zum großen Programmwandel meinte Vincent Collard: „Es wird immer schwieriger, die traditionellen Formate beizubehalten. Es gibt immer weniger Fahrer, Mechaniker und Teams. Meistens starten die Mitfünfziger, wenn sie beruflich erfolgreich waren und sich dieses Hobby zulegen können, zum ersten Mal. Die Leute werden aber immer älter und hängen dann den Helm an den Nagel und verkaufen das Fahrzeug. Die Jüngeren sind eher von moderneren Fahrzeugen (Baujahr 90er Jahre bzw. Anfang der Jahrtausendwende) angezogen. Wir denken über einen Wandel der gesamten Struktur nach. Deswegen ist 2026 ein Übergangsjahr. Ich kann aber schon jetzt sagen, dass im nächsten Jahr die Formel-1- und Formel-2-Renner zurück sein werden.“ Damit dürfte 2026 für die Spa Six Hours weniger ein Jahr des Rückzugs als vielmehr eines der Neuorientierung sein. Das veränderte Programm bringt neue Akzente auf die Strecke und eröffnet zugleich die Perspektive, das traditionsreiche Event für eine neue Generation von Historic-Fans und Teilnehmern attraktiv zu halten.

Die Eintrittspreise: Am Donnerstag herrscht freier Eintritt. Am Freitag kostet die Tageskarte 25 Euro im Vorverkauf und 30 Euro an der Tageskasse. Die Karte am Samstag kostet 35 Euro im Vorverkauf und 40 Euro an der Tageskasse. Für den Sonntag wird ein Preis von 20 Euro im Vorverkauf oder 25 Euro an der Tageskasse erhoben. Das Dreitagesticket (Freitag bis Sonntag) kostet im Vorverkauf 45 Euro und 55 Euro vor Ort. Für Kinder unter zwölf Jahren ist der Eintritt an allen Tagen frei. Im Vorverkauf kann man die Karten über Spa Six Hours – Billetterie erwerben.






SPA
SIX
HOURS
26
SPA
SIX
HOURS
THE SOUND OF HISTORY
25-26-27 SEPTEMBER 2026
CIRCUIT OF SPA-FRANCORCHAMPS
ROADBOOK
FESTINA LENTE
BEHVA
Belgian Historic Vehicle Association
CIRCUIT DE SPA
FRANCORCHAMPS
SUDINFO
SOBELVIN
1970
CHAMPAGNE
de Castellane
LAMEUSE
LE SOIR
GRENZECHO
Rombouts
CLASSIC
21
rtbf
auvio
SPASIXHOURS.COM





DIE TRANSAXLE ÄRA

924, 928, 944 und 968: Vier Baureihen und ein Jahrzehnt, das sie zusammenhält

Porsche würdigt 50 Jahre Transaxle

Ein halbes Jahrhundert ist es her, dass Porsche eine Sportwagen-Architektur in Serie brachte, die bis heute für ein anderes Verständnis von Balance steht: Transaxle. Zum runden Jubiläum blickt der Sportwagenhersteller auf eine Ära zurück, in der fast 400.000 Fahrzeuge verkauft wurden: 1976 bis 1995, getragen von den vier Typen 924, 928, 944 und 968.

Die Transaxle-Geschichte beginnt in den 1970er-Jahren, ihre stärkste Phase liegt jedoch im darauffolgenden Jahrzehnt. In den 1980ern wird das Konzept sichtbar und erfolgreich. Dieses Jahrzehnt bildet die stärkste zeitliche Schnittmenge der Transaxle-Geschichte – technologisch, gestalterisch und in der öffentlichen Wahrnehmung. Der 944 trifft mit seiner Positionierung und seinem Charakter den Nerv vieler Kunden, die Modellfamilie wächst. Transaxle wird in dieser Zeit zu mehr als einer technischen Lösung. Es wird zum Porsche-Gefühl einer ganzen Generation.

Auch kulturell passen die 1980er-Jahre gut zu den Transaxle-Modellen. Die Welt wirkt in dieser Dekade aufgeladen von technischer Zuversicht und visuellen Kontrasten. Pop- und Filmkultur machen Sportwagen zum Lifestyle-Thema, gleichzeitig werden Videospiele und digitale Medien immer populärer. Die Atmosphäre zwischen Neonlicht, Aufbruch und Individualität gibt den Transaxle-Modellen eine Bühne. Mit dem Prinzip Transaxle unterstreicht Porsche, dass Identität auch aus dem Mut zur Veränderung erwächst. Dieser besondere Zeitgeist wird bei den Pop-ups aufgegriffen.

Synonym für exzellente Balance

„Transaxle“ steht bei Porsche für ein Layout, das das fahrdynamische Ziel der Ausgewogenheit verfolgt: Der Motor sitzt vorn, die Getriebeeinheit an der Hinterachse. Beide Baugruppen sind über eine Antriebswelle im Tragrohr gekoppelt, die das Drehmoment überträgt. Viele Fahrer schätzen an diesen Fahrzeugen die stabile Straßenlage und das gute Handling. Die Modelle kombinieren Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, auch das ist typisch Porsche.

Der Auftakt der Transaxle-Ära ist zugleich der Start in ein neues Kundensegment. Die Vorgeschichte beginnt mit dem Entwicklungsauftrag EA 425 im Jahr 1972. Als Volkswagen das Projekt 1974 beendet, übernimmt Porsche die Grundlage und führt sie 1976 als eigenen Sportwagen ein. Der 924 wird in Neckarsulm gefertigt und bleibt bis 1988 im Programm.

Der 928 feierte 1977 in Genf Premiere und ist als komfortabler Gran Turismo positioniert. Er übersetzt die Transaxle-Logik konsequent Richtung Langstrecke: mit wassergekühltem V8-Leichtmetallmotor, Aluminiumfahrwerk und Weissach-Hinterachse. Ein Porsche für hohe Geschwindigkeiten mit mehr Komfort und Dynamik, gebaut für lange Strecken.

Design als Spiegel der Zeit

Der 944 wird in den 1980er-Jahren zum meistgesehenen Porsche innerhalb der Transaxle-Familie. Mit Leistung, Fahrbarkeit und einem Design, das kraftvoll wirkt und die Proportionen klarer betont, schließt er die Lücke zwischen Einstieg und klassischer Sportwagenlinie.

Von 1991 bis 1995 steht der 968 am Ende einer Linie, die über fast zwei Jahrzehnte konsequent weiterentwickelt wird. Sein 3-Liter-Vierzylinder mit 240 PS, 305 Nm und moderner Ventilsteuerung spiegelt die Reife der frühen 1990er-Jahre wider. Er verbindet hohe Leistung mit guter Alltagstauglichkeit und einem ausgewogenen Fahrverhalten.

Die Transaxle-Modelle entstehen unter der Leitung von Anatole Lapine, unterstützt von Harm Lagaaji, Wolfgang Möbius und Peter Reisinger. Flache Fronten, Klappscheinwerfer, große Heckklappen und eine klare Linienführung prägen das Design der frühen Fahrzeuge und unterscheiden sie von vielen anderen Sportwagen dieser Zeit. Später wird die Formensprache definierter, die Präsenz steigt, die Familienähnlichkeit im Modellprogramm wächst. Wichtig ist dabei nicht nur das Außen: Auch innen zeigen sie einen Gestaltungswillen, der auf Funktionalität setzt, auf ergonomische Logik und ein Sportwagen-Cockpit, das den Fahrer führt. Alles wirkt aufgeräumt, fokussiert und trotzdem offen für Individualität. Transaxle bleibt klar im Grundriss und lässt dennoch Raum für persönliche Konfigurationen, Farben, Materialien, Details.

Im Motorsport zeigt sich, wie robust ein Konzept unter Dauerbelastung wirklich ist. Ab 1979 beginnen die Einsätze bei der Rallye Monte Carlo, Safari- und Australien-Rallye. 1980 holt der 924 den Titel in der US-amerikanischen SCCA-Meisterschaft. In Le Mans startet das Werksteam mit dem 924 GTP, wo die Vierzylinder 1980 und 1981 ihre Zuverlässigkeit beweisen.

Motorsport als Belastungsprobe

Ab 1981 können Privatteams den 924 Carrera GTS und den 924 Carrera GTR auf die Strecke bringen. Walter Röhrl pilotiert unter anderem ein besonderes Rallye-Derivat des GTS in der Deutschen Rallyemeisterschaft und verleiht dem Transaxle-Modell damit auch auf den Rallyepisten besondere Aufmerksamkeit.

Kurzum: Die Transaxle-Baureihen erzählen von einer Phase, in der Porsche bewusst neue Wege ging - zwischen technischem Fortschritt und stilistischer Freiheit



Diese Schnittmodelle eines Porsche 944 verdeutlichen den Kraftfluss: Vom Motor an der Vorderachse gelangt die Antriebskraft zum Getriebe an der Hinterachse und von dort an die Hinterräder. (Fotos: Porsche AG)



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber:
Ernst Thommessen,
GRENZECHO AG,
Marktplatz 8
4700 Eupen

Werbung:
werbung@ge-media.be

Konzept und Koordination:
Ronnie Jorquera

Redaktion:
Herbert Simon,
Christian Fischer,
Ronnie Jorquera

Grafische Gestaltung:
Marc Albin Vonhoff,
Magomed Moussaev,
Sophie Redondo











Alpine A390: markentypische Agilität in einem neuen Karrosserieformat Fotos: Renault Group

Leidenschaft in Form eines Sport-Fastbacks

Alpine A390: E-Sportwagen im Maßanzug

Vollelektrisches Fahrvergnügen – ergänzt um zusätzliche Vielseitigkeit: Mit der neuen A390 erweitert Alpine sein Portfolio um ein E-Crossover-Modell. Und fasst damit seine Zielgruppe deutlich breiter als bei den bisherigen Modellen der Marke: Erstmals sollen auch Familien und Fleet-Kunden angesprochen werden. Ob sich dieser Anspruch mit dem sportlichen Markenkern der Franzosen verträgt, wird die Zukunft zeigen müssen.

Während die erste Alpine der Neuzeit, der seit 2017 produzierte Mittelmotorsportler A110, in Richtung Ruhestand rollt, nimmt das Elektro-Programm der Renault-Tochter Gestalt an: Pünktlich zum 70-jährigen Bestehen ließ Alpine auf das sportliche R5-Derivat A290 im letzten Jahr den ersten eigenständigen Stromertyp der Marke, die A390, folgen. Die kleine A290 war leicht, die neue A390 fiel bedeutend größer und schwerer aus. Und so schüttelten viele Sportwagenfans bei der Premiere den Kopf: Ein solcher Koloss passt doch nicht zum Leichtgewicht-Image von Alpine, schrieben sie in ihren Kommentaren auf den sozialen Medien. Zugegeben: Auch ich als Fan der leichten und agilen A110 (mit Verbrenner-Motor wohlgemerkt) war bei der Vorstellung der A390 skeptisch. Gelingt es der Alpine A390, die einzigartige DNA der französischen Sportwagenmarke und das aufregende Fahrerlebnis der A110 mit mehr Raum und Funktionalität zu verbinden?

Jein, lautet die Antwort. Fakt ist: Auch der tollste Elektro-SUV ist nicht imstande, die gleichen Emotionen wie die einzigartige A110 zu erzeugen. Punkt. Wer sich indes auf den elektrischen way of drive einlässt, darf sich auf eine Art von Fahrkultur freuen, die normalerweise höheren Segmenten vorbehalten ist. In eleganter Manier kombiniert die Alpine A390 Alltagstauglichkeit mit sportlicher Fahrdynamik. Ein Elektro-Crossover für Fahrer mit hohen Ansprüchen. Aus dem Munde von Philippe Krief, CEO von Alpine, klingt der eigene Anspruch wie folgt: „Die Alpine A390 definiert den Geist der A110 in einem fünfsitzigen Sport Fastback neu."

Hergestellt wird die A390 wird in der historischen Manufaktur der Marke in Dieppe. Die Produktionsstätte durchläuft derzeit einen Wandel: Sie wird zur Brücke in die Zukunft, sowohl was die Elektrifizierung betrifft als auch im Hinblick auf die Produktionsmengen. Die Motoren werden im Werk Cléon hergestellt, während die Zellen und Module der Hochleistungsbatterien von Verkor in Dunkerque produziert und in Douai montiert werden. Also eine französische Alpine durch und durch, bis hin zu den Reifen von Michelin und dem Audiosystem von Devialet.

Schon auf den ersten Blick macht die Alpine A390 deutlich, dass sie nicht einfach ein weiterer SUV sein möchte. Ihre Karosserie verbindet die kraftvolle Präsenz eines Crossover mit der fließenden Silhouette eines Gran Turismo. Die Proportionen wirken ausgewogen und zugleich gespannt, als würde das Fahrzeug selbst im Stand nach vorne drängen. Besonders gelungen ist die Balance zwischen skulpturalen Flächen und präzisen Linien. Die breite Schulterpartie, die coupéhaft abfallende Dachlinie und das markant gezeichnete Heck verleihen der A390 eine athletische Erscheinung, während die flache Front und die ausgeprägte Lichtsignatur ihre technische und futuristische Seite unterstreichen. Die für eine Alpine beispiellosen Abmessungen sind großzügig und bleiben dennoch überschaubar: 4.615 mm Länge x 1.885 mm Breite x 1.532 mm Höhe.

Sportlicher Kokon für fünf Personen

Die Innenraumgestaltung lehnt sich in Layout und Bedienelementen zwar an Konzernmodelle wie den Mégane E-Tech an, erreicht bei Materialien und Verarbeitung aber ein spürbar höheres Niveau. Man wird verwöhnt von Alcantara und Nappaleder, die Audioanlage genügt gehobenen Ansprüchen an Hörgenuss. Die Sportsitze bieten exzellenten Seitenhalt. Das Cockpit mit den hochauflösenden 12,3-Zoll- und 12-Zoll-Displays ist fahrerorientiert, die von aktuellen Renault-Modellen bekannte Bedienung gibt weitgehend keine Rätsel auf. Insbesondere die "My Safety Switch"-Taste, gut erreichbar links neben dem Lenkrad am Armaturenbrett, kann man gar nicht genug loben: Hier lassen sich Assistenzfunktionen bündeln und, wenn deren Dienste nicht gewünscht sind, mit zweimaligem Drücken der Taste deaktivieren. Tempowarner und aktiver Spurhalter drängen sich - wie bei vielen anderen Modellen - zum Drücken dieses "Magic Buttoms" auf. Mit den physischen Reglern der Klimaautomatik können Einstellungen vorgenommen werden, ohne den Blick von der Straße zu wenden. Gut auch, dass bei einer Alpine die Gangwahl über Knöpfe am Mitteltunnel stattfindet und nicht per drittem Hebel am Lenkrad wie sonst bei Renault.

Die Alpine A390 basiert auf der bekannten AmpR-Medium-Plattform, die auch der Renault Mégane beziehungsweise Renault Scénic und der Nissan Ariya nutzen, doch hat Alpine das Setup technisch deutlich nachgeschärft. Die Renault-Modelle sind in der Regel mit einem Motor bestückt, während der Nissan beim Allradantrieb auf je eine E-Maschine pro Achse setzt. Bei der A390 arbeitet ein dreimotoriger Antrieb: ein Synchronmotor mit gewickeltem Rotor vorne und zwei Permanentmagnet-Synchronmotoren hinten, die das aktive Torque-Vectoring übernehmen. Diese Konfiguration ist das Ergebnis ausführlicher Tests. „Wir haben bei einem Prototypen mit vier Motoren angefangen und verschiedene Abstimmungen und Software-Algorithmen ausprobiert. Dann hat sich die Lösung mit den drei Maschinen als die beste herauskristallisiert", verdeutlicht Chefingenieur Robert Benetto. Wie so oft haben die Techniker Ideen, die viel Geld kosten. Also mussten die Alpine-Fahrdynamik-Tüftler viel Überzeugungsarbeit leisten, um den Plan umzusetzen. „Wir mussten die Manager erst überreden, die Mittel für die Entwicklung freizugeben", erzählt Benetto. Am Ende hob der ehemalige Renault-Chef Luca de Meo den Daumen, und die Ingenieure konnten loslegen.

Performance auf drei Motoren verteilt

Das Resultat ist beeindruckend: Der Allradantrieb verleiht der A390 dank der drei Motoren eine vorbildliche Traktion bei allen Fahrbahnverhältnissen. Der niedrige Schwerpunkt und die ideale Gewichtsverteilung mit 49 Prozent vorne und 51 Prozent hinten bilden die perfekte Basis für ein ausgewogenes und spielerisches Handling, wozu auch die angepasste Aufhängung mit High-Performance Fahrwerksteilen aus Aluminium wesentlich beiträgt. Eine Schlüsselrolle für die Fahrdynamik der A390 spielt das Alpine Active Torque Vectoring System, das über die beiden Heckmotoren aktiviert wird.

„Unser Antrieb war es, die A390 so schnell und agil wie die A110 zu machen. Dazu mussten wir die Auswirkungen des Batteriegewichts minimieren und das Gefühl von Leichtigkeit verstärken", sagt Robert Bonetto, Vice President Vehicle Projects. „Das Layout mit drei Motoren und Alpine Active Torque Vectoring ermöglicht ein Zusammenspiel der Motoren, um das Drehmoment zwischen Vorder- und Hinterachse zu verteilen und auf das äußere Rad zu lenken. Auf diese Weise beeinflussen wir die Balance vom Untersteuern zu neutralem Verhalten oder sogar bis zum Übersteuern und wirken so auf das Handling ein." Die Verteilung des Drehmoments auf die Hinterräder erfolgt in Abhängigkeit vom Lenkwinkel und der Fahrzeuggeschwindigkeit. Dadurch wird der Schlupfunterschied zwischen dem rechten und dem linken Rad sowie ein etwaiges Unter- oder Übersteuern des Fahrzeugs korrigiert. Dies ist beim Beschleunigen, in Kurven und auf gerader Strecke wirksam. Das Alpine Active Torque Vectoring ist extrem reaktionsschnell und arbeitet innerhalb von Millisekunden.

Die Alpine A390 ist in zwei Versionen mit unterschiedlichen Leistungsstufen erhältlich: Die A390 GT leistet 400 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 661 Nm bereit. Sie beschleunigt in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Topversion A390 GTS entwickelt 470 PS und bis zu 824 Nm Drehmoment. Der Sprint von null auf hundert gelingt ihr in 3,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 220 km/h. Die Preise betragen 67.500 € für die A390 GT und 78.000 € für die A390 GTS.

Fazit: Die Alpine A390 überrascht mit einer ungeahnten Mischung aus Sport und Komfort. Trotz ihrer recht imposanten Abmessungen vermittelt sie eine bemerkenswerte Leichtigkeit - sie wirkt weder wie ein klassischer SUV noch wie ein konventionelles Coupé, sondern wie eine eigenständige Interpretation des sportlichen Crossover. Ein tolles Auto. Bleibt allerdings die Frage, ob jemand, der sich für eine Alpine entscheidet, nicht doch ein kompromissloses Sportgerät in Reinform bevorzugt. (rj)

Das Toyota Racing Museum in Köln zeigt die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Motorsports

Zeitreise durch Rennsport-Geschichte

Jeder Motorsportliebhaber kennt die etablierten Museen in Brüssel, Le Mans oder Mulhouse sowie die Museen an den Standorten der in Deutschland beheimateten Hersteller. Was jedoch nur die eingefleischtesten Kenner wissen: Nur eine knappe Autostunde von der deutsch-belgischen Grenze entfernt verbirgt sich in Köln ein wahres Juwel der Motorsportgeschichte – das Toyota Racing Museum.

Von Christian Fischer

Warum diese tolle Zeitreise nicht die große Öffentlichkeit anzieht, hat ganz einfach mit dem Ort zu tun. Das Museum liegt inmitten des Firmengeländes von Toyota Racing. Somit sind nur restriktive Besuche möglich. Es leuchtet ein, dass man sich nicht so einfach in einem hochtechnologischen Industriegelände bewegen kann.

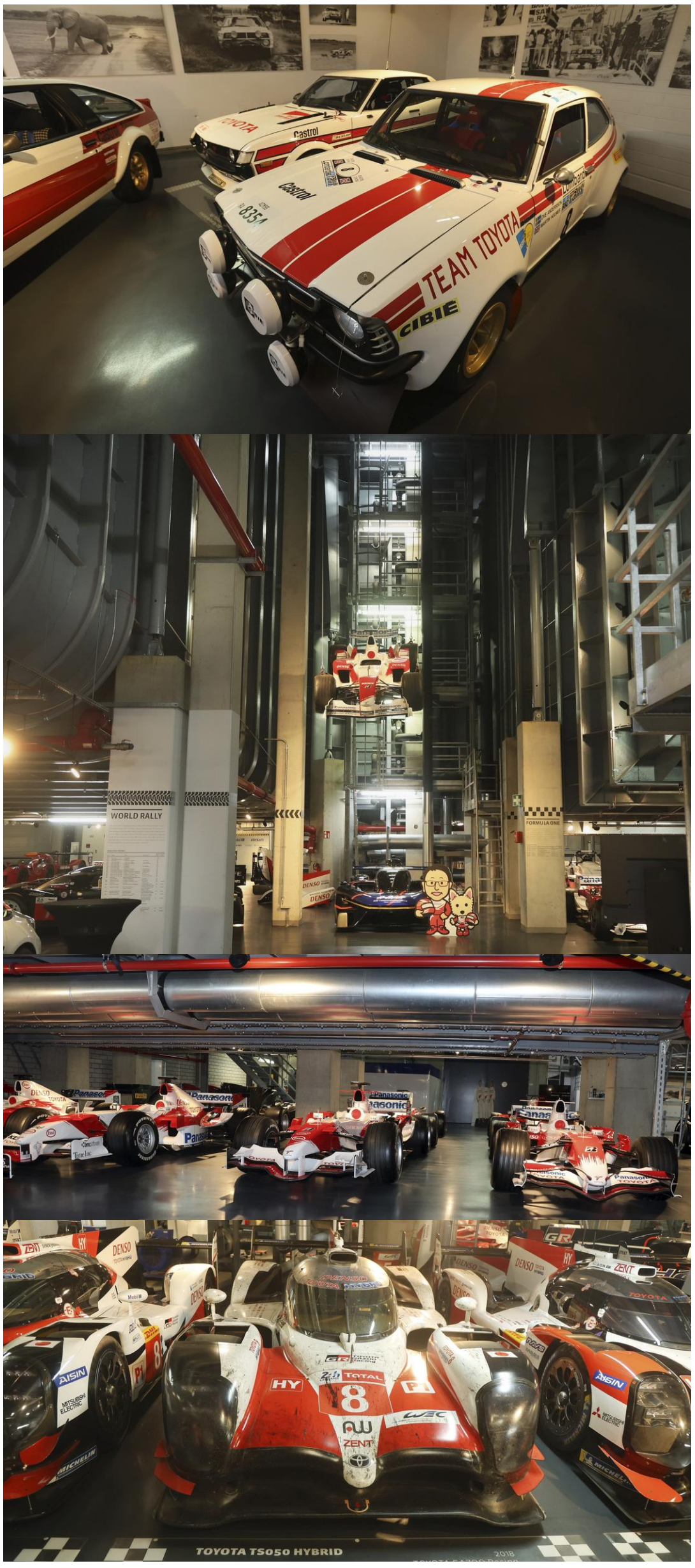
Das Museum befindet sich unter dem 2006 fertiggestellten zweiten Windkanal. Dieser wurde damals im Rahmen des Engagements von Toyota in der Formel 1 gebaut. Kurze Zeit später wurde das Museum eröffnet. Es war über viele Jahre nicht für den Publikumsverkehr geöffnet und wurde nur für Sponsoren, Geschäftspartner und interne Events genutzt. Seit Frühjahr 2024 bietet Toyota die Führungen im aktuellen Rahmen an. Es war das erste Mal, dass das Museum ganz regulär für das normale Publikum geöffnet wurde. Es zeigt die Historie von den Anfängen im Jahr 1972 bis zum heutigen Zeitpunkt und wirft auch schon einen Blick in die Zukunft mit wasserstoffangetriebenen Rennboliden.

Toyota Team Europe: Pionierzeit in Brüssel

Ove Andersson ging mit Toyota die erste Zusammenarbeit 1972 ein. Zuvor war er seit Jahren auf den Marken anderer Hersteller unterwegs. Zu diesen zählten u.a. Lancia, Ford, Mini, Alpine und Peugeot. Bei der RAC-Rallye 1972 bewegte er einen Toyota Celica. Im Nachhinein kamen sich der Schwede und die Japaner immer näher. Dies hinderte Andersson aber nicht, auch für andere Hersteller weiterhin aktiv zu sein. Damals waren solche Wechsel üblich. Nach einem letzten Sieg bei der Safari 1975 mit Peugeot und Arne Hertz an seiner Seite, fokussierte er sich auf Toyota. Die Gründung von Andersson Motorsport wurde 1973 in die Wege geleitet. Der Mann aus Uppsala vermietete 1974 einen Andersson-Motorsport-Toyota-Corolla an Hannu Mikkola für die 1000-Seen-Rallye in Finnland, und Mikkola gewann diese Rallye. Toyota hatte eine Präferenz für den Toyota Celica, während Andersson den agileren Toyota Corolla Levin bevorzugte. Im Jahr 1975 zog Andersson Motorsport nach Belgien in die Nähe von Brüssel und benannte sich in Toyota Team Europe um. Vier Jahre später erfolgte der Umzug nach Köln, wo der Betrieb auch heute noch ansässig ist.

Wenn man die Hallen des Museums betritt, wird man von einem Yaris-WRC von Elfyn Evans, einem WEC-Boliden und einem mit E-Fuel angetriebenen Supra GT4 empfangen. Auch der Motor des Yaris-WRC ist zu sehen. In den Vitrinen sind die zahlreichen Pokale ausgestellt. Im Fokus stehen dabei die Siegestrophäen der 24-Stunden von Le Mans.

Dann führt der Weg durch die Galerie, wo zahlreiche Modelle aus der Geschichte ausgestellt sind. Die Historie ist gegenüber bildlich dargestellt.



Pionierzeit: Die Rallye-Versionen der Corolla und der Celica aus den 70er Jahren. Originell: Das Museum befindet sich unterhalb des Windkanals. Intermezzo: Das Engagement von Toyota in der Formel 1 dauerte nur wenige Jahre. Gral: Der TS050 bescherte Toyota 2018 den lang ersehnten ersten Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans.

Fotos (von oben nach unten): NC-Media

Das Museum ist jeden ersten Samstag im Monat geöffnet. Besucher können an einer geführten 90-minütigen Tour teilnehmen. Tickets kosten 30 € (inkl. MwSt.) und können nur im Vorverkauf über folgenden Link erworben werden:
https://www.eventim-light.com/ de/a/63fdb9b39cbd7a7e056cdac6
Es gibt immer zwei Gruppen mit maximal 30 Personen pro Gruppe. Deswegen sollte man den Besuch zeitig buchen.
Die Anschrift lautet: Toyota Racing GmbH - Toyota-Allee 7 – 50858 Köln.

Beim Betreten der Ausstellungshalle kommt das Aha-Erlebnis. Hier stehen die Rallyeboliden in Reih und Glied. Ausgenommen hiervon ist der Toyota Celica GT-Four ST205. Mit diesem Modell wurde Toyota in der Rallye-WM beim Schummeln erwischt - dieses dunkle Kapitel ist nicht dargestellt. Auch die ersten Testträger des Yaris WRC aus dem Jahr 2013 sind zu sehen. Der Motor des Yaris-WRC wird in Köln hergestellt, während die Fahrzeuge in Finnland in der Nähe von Jyväskylä zusammengeschraubt werden.

Nach der Abteilung Rallye folgt die Langstrecken-WM, auch WEC genannt. Hier baut Toyota in Köln das Auto zusammen, während der Motor in Japan gefertigt wird. Beim Besuch des GrenzEcho war das Siegerauto der diesjährigen 24 Stunden von Le Mans nicht anwesend, es befand sich in Japan. Mittlerweile ist es in Köln wieder eingetroffen. Auch der Toyota GT-One, mit dem u.a. Thierry Boutsen unterwegs war, ist ausgestellt.

Le Mans: Toyotas heiliger Gral

Davor steht ein Kuriosum: Ein GT-One mit Kölner Kennzeichen. Sebastian Klein von der PR-Abteilung erklärte: „Damals musste das Fahrzeug von einem Serienmodell abstammen. Deswegen hatten Porsche und Mercedes eine Straßenversion des 911 GT1 und CLR-GT1 gefertigt. Wir haben ein Rennfahrzeug zum Straßenfahrzeug umgebaut. Zwei Sitze, die Handbremse und ein Ford-Ka-Lenkrad wurden eingebaut. Das Auto musste für die Homologation gerade einmal die Boxengasse in Le Mans hochfahren. Das war es. Der Bolide hat selbstständig knapp einen Kilometer zurückgelegt. Die anderen 16 km wurde er meistens geschoben."

Hinter der Langstreckenabteilung stehen einige Rundstreckenfahrzeuge, vor allem aus der ehemaligen VLN- und heutigen NLS-Serie und den 24 Stunden vom Nürburgring. Dann kommt man zu der Geschichte der Formel 1. Der erste Bolide, der damals Testeinsätze auf allen Rennstrecken vor dem offiziellen Debüt fuhr, ist ebenso zu sehen wie die gesamte Palette der Fahrzeuge, bis hin zu dem fertigen Modell, das eigentlich 2010 eingesetzt werden sollte. Dieses Modell ist in Carbon-Schwarz gehalten. Doch im November 2009 zog sich der weltgrößte Hersteller aus der Formel 1 zurück. Das Modell des Jahres 2009 nutzte Pirelli später als Testträger für die Entwicklung der Formel-1-Pneus. Außerdem sind E-Rennfahrzeuge und ein Wasserstoffprototyp ausgestellt. Diese stellen die Motorsportzukunft von Toyota da.

Bei unserem Besuch lief der Windkanal auf vollen Touren. Kein Geringerer als ein aktuelles Formel-1-Team mietet diesen Windkanal in diesem Jahr an und war mit Tests beschäftigt. Aus Verschwiegenheitsgründen darf das MotorEcho den Namen des Teams nicht nennen.



Auch die Südamerika-Tour der Rallye-WM 2026 ist für Thierry Neuville (Hyundai) zuletzt enttäuschend verlaufen. Foto: Photo News

THIERRY NEUVILLES GEBETBUCH

“Es ist 2026 nicht nach Maß gelaufen”

Hallo zusammen,

Liebe Leser, liebe Rallyefreunde, liebe Fans. Heute melde ich mich mit der dritten Kolumne 2026 im Motor-Magazin des GrenzEcho. Wir biegen auf die Zielgerade der Saison ein. Zeit also für einen Rückblick auf den bisherigen Verlauf der Rallye-WM mit Hyundai Motorsport. Seien wir ehrlich. Es ist in diesem Jahr nicht nach Maß gelaufen. Ein Sieg (in Portugal) und die siebte Position in der Fahrer-WM sind weit entfernt von dem, was mein Copilot Martijn Wydaeghe und ich uns erhofft hatten. Es hat in der Tat zahlreiche Rückschläge gegeben. So zuletzt in Südamerika mit dem frühen Ausfall in der ersten Prüfung in Paraguay oder dem glücklicherweise glimpflich verlaufenen heftigen Abflug zum Auftakt des zweiten Rallyetages in Chile. Ferner haben uns ein Reifenschaden in der vorletzten WP in Griechenland und der Ausrutscher in der Power Stage in Kroatien ebenfalls mögliche Siege gekostet.

Aber wir können das nicht mehr rückgängig machen und müssen nach vorne schauen. Die gute Startposition kam uns zwar entgegen. Aber fast jedes Mal haben sich Probleme eingestellt. Selbst bei den Rallyes, wo wir stark unterwegs waren, haben wir es nicht geschafft, alles richtig zusammenzubringen. Und manchmal fehlte auch das Quäntchen Glück, um ein gutes Resultat mit nach Hause zu bringen. Im Moment ist es schwierig, optimistisch zu sein, da wir halt mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben und nicht das Tempo finden, das wir gerne hätten. Es fehlt oft das vollste Vertrauen, um auf Angriff zu fahren. Aber wir haben gesehen, dass das Auto unter gewissen Bedingungen durchaus schnell sein kann.

Nach der Saison 2026 ist Schluss mit der derzeitigen Generation der Rally1-Autos in der WM. Viele weinen dieser Königsklasse nach. Auch wir sind traurig, dass diese Ära zu Ende geht. Wir werden die letzten WM-Rallyes der Saison mit großen Emotionen verbinden. Ich gehöre zu den Piloten, die in den letzten zehn Jahren die tollsten und schnellsten Rallyeautos der Welt fahren durften. Aber es geht weiter. Was 2027 und 2028 kommt, ist weniger spannend in Sachen Leistung und Geschwindigkeit. Die Autos werden langsamer und nicht mehr so spektakulär sein. Aber am Ende zählt der Wettkampf.

Wie sieht die Zukunft für uns aus? Klar, dass die Supporter das wissen möchten. Leider gibt es dazu im Moment keine frischen Informationen. Bei Hyundai Motorsport laufen noch die Diskussionen. Entscheidungen sind bis dato nicht getroffen worden. Es ist bekannt, dass der Hersteller vorerst kein Rally1-Auto nach dem Reglement WRC27 baut. Fest steht aber, dass von Hyundai eine neue Version des Rallyefahrzeugs für die zweite Kategorie, die Rally2, entwickelt wird, die nach entsprechender Homologation 2027 eingesetzt werden soll.

Danach muss man sehen, wie die künftige Rallye-WM unter dem neuen Promoter aussehen wird. Das alles sieht sehr gut aus. Aber die Umsetzung wird etwas Zeit in Anspruch nehmen. Was uns konkret betrifft, so heißt es abwarten, welches Programm wir für 2027 auf die Beine stellen können. Sollte es kleiner ausfallen, um die Saison zu überbrücken und danach wieder voll durchstarten zu können, würde das auch kein größeres Übel darstellen. Ich bin im Interview gefragt worden: “Würde es Sie stören, ein Rally2-Auto in der WM zu steuern?” Meine Antwort lautete: “Das interessiert mich nicht wirklich. Aber stören tut es mich auch nicht. Wenn es die einzige Option für kommendes Jahr sein sollte, wäre ich selbstverständlich dazu bereit. Und nach 2027 sehen wir, welche Möglichkeiten sich anschließend im Rallyesport oder in anderen Disziplinen auftun.”

Es ist klar, dass es nach schwierigen Jahren wie diesem nicht leicht ist, sich neu zu motivieren. Meine Zukunft wird davon abhängen, welche Optionen sich mir bieten und vor allem auch, wie sich der Rallyesport generell entwickelt. Wenn es in die richtige Richtung geht, ist auch die Bereitschaft da, weiterzumachen. In der jüngeren Vergangenheit war es jedoch insgesamt sehr hart.

Der neue Promoter wird, so hoffe ich, die Kurve kriegen. Seine Ideen und die Pläne sind vielversprechend. Wenn die Hersteller mitziehen, wird es bald einen neuen Aufschwung geben.

Am Samstag, 26. September, wird die East Belgian Rally ausgetragen. Diesmal fahre ich selbst nicht mit. Ich will vor allem meinen jungen Bruder Tom Heindrichs beim Heimspiel unterstützen. Er fährt ein Rally2-Auto und möchte vorne mitspielen. Ich drücke ihm die Daumen. Auch mein anderer Bruder Yannick Neuville will dabei sein. Ich bin wirklich froh, anlässlich der East Belgian Rally in der Heimat zu sein. Und ich bin mir sicher: Das wird wieder ein großartiges Event für Ostbelgien werden.

Thierry



Thierry Neuville und Copilot Martijn Wydaeghe haben den heftigen Abflug in Chile zum Glück unversehrt überstanden. Foto: Photo News



Es ist klar, dass die Fans von Thierry Neuville wissen möchten, wie die Zukunft ihres ostbelgischen Idols aussehen wird. Foto: Herbert Simon

powered by

150. Geburtstag von Nicola Romeo: Prägende Unternehmerpersönlichkeit und Namensgeber

Der Architekt hinter Alfa Romeo

Im April jährte sich der 150. Geburtstag von Nicola Romeo – daher lohnt sich ein Rückblick auf jene Phase, in der aus der Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A.) mehr wurde als ein Hersteller, nämlich eine Marke mit klar definierter technischer und sportlicher Identität: Alfa Romeo.

Nicola Romeo wurde am 28. April 1876 im süditalienischen Sant'Antimo bei Neapel in eine kinderreiche Familie mit bescheidenen Verhältnissen hineingeboren. Trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten absolvierte der unternehmerisch geprägte junge Mann eine Ausbildung und erwarb Abschlüsse in Bauingenieurwesen und Elektrotechnik in Neapel sowie in Lüttich. Er lebte zeitweise in Frankreich und Deutschland und begann anschließend eine Tätigkeit bei britischen und amerikanischen Unternehmen im Eisenbahnsektor. 1906 machte er sich selbstständig und gründete in Mailand „Ing. Nicola Romeo & C.", ein Unternehmen, das zerlegte Maschinen aus den USA für den Einsatz im Tiefbau importierte.

Während des Ersten Weltkriegs erweiterte Romeo sein Unternehmen durch die Aufnahme neuer Partner und übernahm 1915 den am 24. Juni 1910 gegründeten Automobilhersteller Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A.), der gerade liquidiert worden war. Der Erste Weltkrieg erzwang zunächst eine industrielle Neuausrichtung, weg vom Automobilbau hin zur kriegsrelevanten Produktion. Entscheidend ist jedoch, was danach folgte: die Rückführung in den Automobilsektor mit einer klar formulierten inhaltlichen Linie. Romeo gab dem Unternehmen aus dem Mailänder Stadtteil Portello nicht nur seinen Namen, er gab der Biscione* auch ihre Seele. Dies vornehmlich aufgrund seiner klaren Vision, die sich auf die Entwicklung und Produktion leistungsstarker „Sport Touring"-Fahrzeuge sowie auf eine führende Rolle bei internationalen Rennen konzentrierte.

Nicola Romeo gab der Biscione ihre Seele

Nicola Romeo sah Einsätze im Motorsport als Mittel zur Erreichung zweier Hauptziele: die Förderung der öffentlichen Wahrnehmung von Serienfahrzeugen und die Entwicklung technologischer Expertise auf der Rennstrecke, um die effektivsten Lösungen anschließend auf die Serienmodelle zu übertragen. Diese Dualität – Entwicklung auf der Rennstrecke, Umsetzung auf der Straße – ist in den frühen 1920er-Jahren alles andere als selbstverständlich. Romeo verfügte zudem über die Intelligenz und Weitsicht, mit außergewöhnlich talentierten Personen zusammenzuarbeiten. In dieser Hinsicht stechen insbesondere zwei Namen hervor: Vittorio Jano und Enzo Ferrari. Die Verpflichtung von Vittorio Jano erwies sich als richtungsweisend für die technische Entwicklung. Parallel dazu spielte Enzo Ferrari eine wichtige Rolle im sportlichen Umfeld – zunächst als Fahrer und Organisator, später als zentrale Figur im Rennbetrieb.

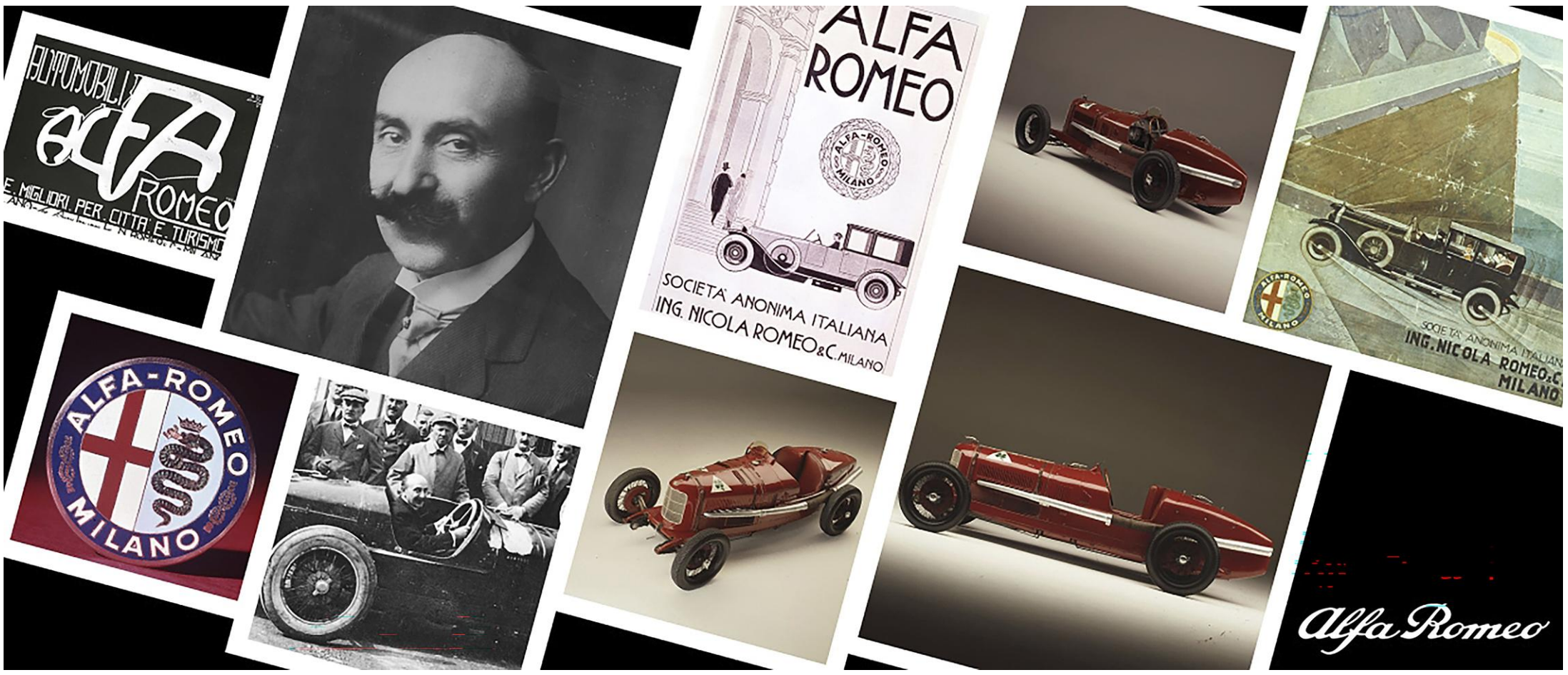
1923 gelang Alfa Romeo bei der Targa Florio der erste große internationale Erfolg. Der Sieg bei dem prestigeträchtigen Straßenrennen auf Sizilien reichte Nicola Romeo jedoch nicht aus, um die endgültige Etablierung der Biscione im Motorsport sicherzustellen. Enzo Ferrari holte im Auftrag Romeos den Ingenieur Vittorio Jano nach Mailand.

Mit dem P2 zur Referenz im Grand-Prix-Sport

Jano konstruierte den Grand-Prix-Rennwagen P2. Dank dessen Siege errang die Marke 1925 den erstmals vergebenen Titel des Weltmeisters im Automobilrennsport. Mit dem P2 wurde Alfa Romeo zur Referenz in der internationalen Grand-Prix-Szene – und schaffte gleichzeitig die Grundlage für eine Reihe von Serienfahrzeugen, die technisch eng an den Rennsport angelehnt waren. Auch aufgrund der sportlichen Erfolge des P2 übernahm Jano später die Rolle des Technischen Direktors von Alfa Romeo. Er entwarf wenige Jahre später die ebenfalls sehr erfolgreichen Rennwagen 6C und 8C.

Im industriellen Bereich hatte Ende 1921 mit der staatlichen Übernahme eine neue Phase für das Unternehmen begonnen. Nicola Romeo blieb als Geschäftsführer im Amt und steuerte den Übergang mit seiner Erfahrung, zog sich jedoch 1928 zurück. 1929 wurde er zum Senator des Königreichs ernannt – eine bedeutende Anerkennung seines Beitrags zur italienischen Industrie. Nicola Romeo verstarb am 15. August 1938 in Magreglio, wohin er sich mit seiner Frau und seinen sieben Kindern zurückgezogen hatte. Er hinterließ das Andenken an eine entschlossene und visionäre Persönlichkeit der italienischen Industrie. Die Fahrzeuge, die in der prägenden Ära unter der Führung von Nicola Romeo entwickelt wurden, faszinieren heute im Alfa Romeo Museum in Arese sowie bei internationalen Historic-Rennen und -Veranstaltungen das Publikum. Sie sind Zeugnisse einer Epoche des Automobils, die Geschichte geschrieben hat.

*Italienisch für Schlange, Teil des Markenlogos von Alfa Romeo



Garage Karosserie HECK F&H
GARAGE & KAROSSERIE
REPARATUR & VERKAUF
von Neu- und Gebrauchtwagen
Zur Domäne 71
4750 Bütgenbach
Tel. 080/445 582
www.garage-heck.be

Audi
Véhicules Utilitaires
Garage Martin Biver
Weidingen/Wiltz
www.garage-biver.lu
2002747985