

Als der 924 die Porsche-DNA neu definierte

31/07/2026 Motor vorn, Getriebe hinten, verbunden durch eine stabile Welle: Transaxle. Vor 50 Jahren wagte Porsche mit dem 924 eine Neuausrichtung – technisch, wirtschaftlich und kulturell. Die Bauweise eröffnete neben dem 911 eine neue Sportwagenwelt, die das Unternehmen durch eine Zeitenwende trug.

Weissach, in den 1970er-Jahren. Porsche arbeitet an einem Fahrzeug, das – zumindest auf den ersten Blick – kaum in das Bild passt, das die Welt bis dato von der Marke hat. Keine vertraute Silhouette, kein Heckmotor, stattdessen: scharf geschnittene Linien, eine lange Fronthaube und eine große gläserne Heckklappe – ein Sportwagen, der als echter 2+2-Sitzer Alltagstauglichkeit neu definiert. In einem Werbeslogan wird das Unternehmen später vom „Familien-Sport-Kombi" sprechen. Eine Revolution.

Harm Lagaaij ist damals Mitte 20 und arbeitet als junger Designer in Weissach. Später wird er die gesamte Abteilung leiten. Rückblickend wirkt seine Beschreibung der radikal neuen Schöpfung fast untertrieben: „Der Entwurf für den 924 entstand rein intuitiv. Und natürlich war sein Design eine gewisse Überraschung", erinnert er sich heute.

Überraschend ist die Neuentwicklung, weil sie eine Neudefinition erfordert: Was macht einen Porsche aus? Ist es die Motorposition? Oder ist es die Art, wie sich ein Fahrzeug anfühlt? Die Klarheit seiner Idee? Die Stimmigkeit seiner Details? Oder schlicht: die Performance?

Die Fragen stellten sich umso mehr, weil der 924 ursprünglich ein Entwicklungsauftrag (EA 425) für Volkswagen gewesen war. Ein Traumjob für die Designer: „Bei der Einreichung des Designvorschlags war das Interessanteste, wo man anfangen sollte", erklärt Lagaaij im Rückblick, „denn es gab nichts, worauf wir uns beziehen konnten." Für dieses Konzept eines Sportwagens gab es in der Volkswagen Geschichte kein Vorbild, an das man hätte anknüpfen können. Lagaaij: „Wir hatten buchstäblich ein weißes Blatt Papier vor uns." Grenzenlose Freiheit gibt es dennoch nicht: Das Package – das technische Layout mit Motor, Kühler, Getriebe, Achsen und vor allem der Sitzposition – ist definiert, Großserienteile müssen passen, auch die Produktion ist bereits geplant.

Das Vorbild für die Kooperation zwischen Volkswagen und Porsche ist der 914 aus den 1960er-Jahren. Die Grundidee entsprach einer klassischen Porsche-Strategie: bewährte Großserientechnik verwenden, um Synergien zu nutzen und die Zuverlässigkeit zu erhöhen, ohne auf Porsche-Ingenieurskunst zu verzichten. Während aber der 914 von vornherein als Kooperation angelegt war, sollte der 924 ursprünglich als VW auf den Markt kommen.

Trotz ansehnlicher Stückzahlen tat sich der Markt schwer, den 914 mit längs eingebautem Mittelmotor als „echten Porsche" zu akzeptieren. Es entstanden rund 115.600 Exemplare mit VW Vierzylindermotoren sowie rund 3.300 Exemplare des 914/6 mit Porsche-Sechszylinder-Aggregat. Für den Großserienhersteller Volkswagen waren die Stückzahlen jedoch wirtschaftlich nicht hoch genug. Gleichzeitig standen bei Volkswagen strategische Entscheidungen an: weg vom alten Heckmotorkonzept, hin zu frontmotorisierten, wassergekühlten Plattformen.

Der Porsche-Moment

Im Jahr 1975 trat Toni Schmücker als Vorstandsvorsitzender bei Volkswagen an, der Nachfolger von Rudolf Leiding stoppte das Projekt EA 425. Die erste Energiekrise der 1970er-Jahre und die damit verbundene Kaufzurückhaltung der Kunden sowie modellpolitische Gründe spielten eine Rolle. Mit dem Scirocco hatte VW damals schon ein Sportcoupé auf Golf-Basis entwickelt. Porsche übernimmt die Entwicklungskosten, kauft damit das Projekt zurück und macht daraus: einen echten Porsche. „Das Design und die Proportionen waren für uns so stimmig, dass wir ohne konzeptionelle Änderungen weiterarbeiten konnten", erklärt Lagaaij. „Ohnehin wäre das in dem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium nicht mehr möglich gewesen."

Die Design-DNA von Porsche, ergänzt er, sei in den 1970er-Jahren noch nicht so „klar kodifiziert" gewesen wie heute. Als sichtbare Referenz habe im Wesentlichen nur der 911 mit der traditionellen Formensprache existiert, deshalb habe man das Design „nicht als Abweichung" empfunden.

Für die Designer unter ihrem Leiter Anatole Lapine und die Konstrukteure ist der 924, wie er später

heißen sollte, keine Notlösung – im Gegenteil: „Für uns bedeutete er die Zukunft“, so Lagaaij. Der 924 ist somit nicht nur ein neues Modell. Obwohl anfangs nicht als Porsche gedacht, verkörpert er den Moment, in dem Porsche sich aus Überzeugung für neue Konzepte öffnet und gestalterisch von der Tradition löst. Die sportliche DNA bleibt auch beim 924 unangetastet. Wenn der 911 für das Herz der Marke steht, verkörpert der 924 den Mut, Neuland zu betreten.

Es ist wieder einer dieser Momente in der Porsche-Geschichte, in denen sich das Schicksal der Marke entscheidet. Die Automobilwelt ist in jenen Jahren in Bewegung: neue Märkte, neue Kundenwünsche und, nicht zuletzt, neue gesetzliche Anforderungen in Bezug auf Lärm- und Abgasemissionen sowie Crashsicherheit. Auch Porsche muss sich verändern – technisch, wirtschaftlich und strategisch.

Nahezu zeitgleich wird neben dem 924 der größere und prestigeträchtigere 928 entwickelt, ein 2+2-sitziger Gran Turismo mit leistungsstarkem V8-Motor. Hauptverantwortliche Designer waren Anatole Lapine, Studioleiter Wolfgang Möbius und Hans-Georg Kasten. Später trug auch Harm Lagaaij zum Design des 928 GTS bei. Die beiden neuen Modelle seien „im Package, der Grundarchitektur, ähnlich“, betont Harm Lagaaij, aber in ihrer Formensprache „völlig unterschiedlich“. Das sei, so der Designer, ein weiterer Beleg dafür, dass „die Formensprache bei Porsche damals eine große Offenheit“ zugelassen habe.

Die Modelle sind als neues Standbein neben dem 911 mit seinem altbewährten, damals noch luftgekühlten Heckmotor gedacht. Sie sollen neue Kunden gewinnen, ohne den Charakter von Porsche zu verwässern. „Das zeitlose Design ist bis heute innovativ und modern und für beide Fahrzeuge gibt es zu Recht eine wachsende Fangemeinde“, erklärt Frank Jung, Leiter Unternehmensarchiv und Sammlungen bei Porsche. Außer im Design sucht man aber auch in der Technik nach Lösungen, die langfristig gültig sein können.

Der Porsche-Weg

Die Transaxle-Bauweise ist eine solche Lösung – gewissermaßen der Porsche-Weg bei der Einführung der Frontmotorarchitektur. Zum ersten Mal in der Markengeschichte soll der Motor nicht mehr hinter den Passagieren sitzen. Die Porsche-Ingenieure setzen dabei nicht auf eine konventionelle Lösung mit Motor und Getriebe als einer festgefügten, schweren Einheit auf der Vorderachse. Sie setzen auf eine bis dahin eher exotische Bauweise, die den Motor vorn, das Getriebe aber an der Hinterachse vorsieht.

Porsche glaubt an Transaxle als Zukunft – im Sinn einer konzeptionellen Neuausrichtung. „Die Entscheidung dafür ist nicht irgendwann gefallen, sondern stand am Anfang der Entwicklung“, berichtet Roland Kussmaul. Der einstige Ingenieur im Fahrversuch bei Porsche ist in den 1970er- und 1980er-Jahren auch oft auf Rennstrecken und Rallyepisten für das Werk im Einsatz. Kussmaul ist jemand, der Kennwerte, Fahrverhalten und Grenzen ermittelt: Rundenzeiten, Lenkwinkel, Slalom und konstante Driftwinkel sind seine Kriterien. Dementsprechend sieht er den größten Vorteil der Transaxle-Bauweise in der ausgeglichenen Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Den 924 habe er als „beherrschbares, gutmütiges, schnelles Auto“ in bester Erinnerung, schwärmt Kussmaul. „Er ist bei

Hochgeschwindigkeit, Seitenwind oder Spurwechsel gut unter Kontrolle zu halten."

Beim nahezu parallel entwickelten 928 setzen die Porsche-Ingenieure ebenfalls auf die Transaxle-Architektur. „Eine Heckanordnung war für den relativ schweren und großen V8-Motor niemals in der Diskussion", erklärt Kussmaul. Auch beim Gran Turismo hätten sich „strukturelle Karosserievorteile" durch das starre Verbindungsrohr zwischen Motor und Getriebe sowie „die ausgeglichene Gewichtsverteilung" als wesentliche Vorzüge erwiesen.

Während der 924 als familientauglicher „Einstiegs-Porsche" fungiert und neue Kundenkreise für die Marke erschließen soll, rangiert der 928 als schneller Reisewagen am oberen Ende der Skala. Das Design des Interieurs gilt als besonders fortschrittlich. Der luxuriöse 2+2-Sitzer tritt damit in einem anderen Marktsegment als der 911 an.

Dabei ist das damalige Porsche-Management um den Vorstandsvorsitzenden Ernst Fuhrmann überzeugt, dass der 928 dem weltweit gestiegenen Komfort- und Sicherheitsbedürfnis der Kundschaft entgegenkomme. Fuhrmann, ein erfahrener Techniker und der erste Porsche-Lenker, der nicht der Familie angehört, hält den 911 für ein Auslaufmodell. Die Kunden sehen es anders: Der Heckmotorklassiker, damals als G-Serie bereits im zweiten Produktionsjahrzehnt, erfreut sich weiterhin ungebrochener Beliebtheit bei Porsche-Fans weltweit.

Deshalb nimmt Fuhrmanns Nachfolger Peter W. Schutz (Vorstandsvorsitzender von 1981 bis 1987) in seiner dritten Woche als Porsche-Chef die bereits getroffene Entscheidung zurück, den 911 einzustellen. Der Erfolg gibt ihm bis heute recht: Seit mehr als sechs Jahrzehnten gilt der 911 als Automobilikone und Sportwagen schlechthin.

Die Porsche-Zukunft

In den 1980er-Jahren basiert die Entwicklung der Marke also auf zwei gänzlich unterschiedlichen Sportwagenwelten. Dass der 924 dabei ein entscheidender Teil des wirtschaftlichen Erfolgs ist, zeigen die Produktionszahlen: Zwischen 1976 und 1988 werden mehr als 150.000 Exemplare seiner verschiedenen Derivate hergestellt – fast so viele wie vom 911 im gleichen Zeitraum.

Damit wird die Grundlage für die Transaxle-Familie gelegt, zu der sich im Lauf der Jahre neben dem 928 noch die Vierzylinder-Modellreihen 944 und 968 gesellen. Trotz technischer Qualität und einer klaren Designlinie gelingt es dem Unternehmen nicht, genügend Synergien zwischen den Modellreihen zu nutzen. Jedes Fahrzeug wird fast wie ein eigenständiges Projekt entwickelt, mit eigenen Motoren, Karosseriekomponenten und Produktionsprozessen – das treibt die Kosten in die Höhe. So geraten die Transaxle-Modelle in jene schwierigen Jahre der Marke, in denen Vision und Realität zeitweise auseinanderlaufen.

Aus diesen Erfahrungen resultiert eine der wertvollsten Lehren für heute: Porsche arbeitet bei der Ausweitung der Modellpalette mit einer modularen Plattformstrategie und verfolgt damit einen völlig

anderen Ansatz als zu Transaxle-Zeiten. Das bedeutet: Mehrere Modelle teilen sich zentrale technische Architekturen, etwa Fahrwerkskomponenten, Elektroniksysteme und Teile des Antriebsstrangs. Diese geteilten Plattformen erlauben Skaleneffekte, geringere Entwicklungskosten und schnellere Modellzyklen – ohne dass die einzelnen Baureihen an Eigenständigkeit verlieren.

Und doch: „Aus heutiger Sicht", meint Harm Lagaaij nicht ohne Stolz, seien die Transaxle-Modelle „sehr elegant gealtert". Der Designer nennt konkrete Stärken: das Package mit großem Raumgefühl und 2+2-Konzept, den geräumigen Kofferraum, die große Heckscheibe als Besonderheit und konstruktive Herausforderung, eine nach wie vor überzeugende Dynamik, gepaart mit Sparsamkeit und Komfort. Ingenieur und Rennfahrer Roland Kussmaul lobt noch immer die Performance auf Rundkursen und Rallyepisten. Vor allem, wenn er an die leistungsstarken Derivate wie den 924 Turbo denkt, „die im Grenzbereich leicht zu beherrschen" gewesen seien. Spätestens nach dem sensationellen zehnten Platz im Gesamtklassement bei der Rallye Monte Carlo 1982 mit ihm als Co-Pilot und Jürgen Barth am Steuer eines 924 Carrera GTS sei er davon überzeugt gewesen, dass dieser „ein echter Porsche" sei.

Firmenhistoriker Frank Jung setzt einen anderen Akzent: „Der 911 ist der Markenkern von Porsche, aber wenn eine Marke zu sehr von einer Ikone abhängt, wird jede Veränderung verdächtig." Deshalb musste sich das Unternehmen in dieser kritischen Phase neu erfinden. Der 911 blieb – aber parallel setzte Porsche auf technische Konzepte, die in die Zukunft tragen sollten und letztlich ab den 2000er-Jahren den Weg für die heutigen viertürigen, Frontmotor-getriebenen Sportwagen der Marke ebneten. „Heute kann man das als strategischen Mut beschreiben. Damals war es ein großes Risiko."

Fünfzig Jahre nach ihrer Einführung erleben die Transaxle-Modelle eine Renaissance. Sie wirken modern und verfügen über Alltagsqualitäten, die man früher vielleicht unterschätzt hat. Und sie zeigen eine Porsche-Qualität, die nicht an eine Motorposition gebunden ist: das Streben nach der bestmöglichen Lösung.

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 418.

Text: Thomas Ammann
Bilder: Porsche

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie christophorus@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Image Sublines

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Harm Lagaaij, Designer, Team, Clay Model, Projekt EA 425, Porsche AG
Subline: Projekt EA 425: Designer Harm Lagaaij (Mitte, mit dunklem Pullover) und sein Team mit einem frühen Tonmodell des späteren 924. Er sei „italienisch beeinflusst" gewesen, sagt Lagaaij heute.

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_2.jpg
Title: 924, Paris, 1976, Porsche AG
Subline: Neue Zeit: Der 924 eröffnet ab Mitte 1976 ein neues Kapitel bei Porsche. Frontmotor, Transaxle-Konzept, klare Linien und viel Platz für Passagiere und Gepäck – im Pariser Stadtverkehr erscheint der jüngste Porsche wie eine Zukunftsvision.

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_3.jpg
Title: 924, Advertisment, Porsche AG
Subline: Familien-Sport-Kombi: Der Werbeslogan wird hier eindrucksvoll veranschaulicht. Der 924 – ein Porsche für die junge Familie. Es ist nicht überliefert, ob der Platz für die Kinder und all das Gepäck ausreicht.

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_4.jpg
Title: Robert Kussmaul, 924 Turbo, test drive, Porsche AG
Subline: Im Grenzbereich: Roland Kussmaul bei Tests mit dem 924 Turbo. Für den Ingenieur und Rennfahrer „ein echter Porsche – im Grenzbereich leicht zu beherrschen".

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_5.jpg
Title: 924, 924 Turbo, ca. 1978, Porsche AG
Subline: Gemischtes Doppel: Porsche hat mit 924 und 924 Turbo (rechts, ab 1978, hier im dynamischen Zweifarbenlook) eine junge Zielgruppe im Blick. Die betonte Coolness der Models symbolisiert in der damaligen Werbung den Zeitgeist.

Path: Transaxle: Die Sportwagenwelt, die Porsche durch eine Zeitenwende trug/Bilder/Bild_6.jpg
Title: Tracy Austin, Winner, Porsche Tennis Grand Prix, 1979, Porsche AG
Subline: Seriensiegerin: Die US-Amerikanerin Tracy Austin gewinnt 1979 beim Porsche Tennis Grand Prix in Filderstadt einen 924 Turbo. Insgesamt siegt sie bis 1981 bei den ersten vier Turnieren. Bis heute wird der Tennis Grand Prix jährlich ausgetragen – in diesem Jahr vom 11. bis zum 19. April in der Stuttgarter Porsche-Arena.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/historie/porsche-transaxle-modelle-924-neuausrichtung-42963.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3ad81013-94b5-4147-9466-81609a5ff6f7.zip

External Links
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de
https://christophorus.porsche.com/de.html
https://newsroom.porsche.com/de/historie/transaxle-modelle.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart