

¿Por qué sigue siendo hoy tan fascinante el concepto transaxle?

08/07/2026 El dinamismo y el equilibrio son dos cualidades que no pueden faltar en todo buen deportivo. El diseño *transaxle* marcó nuevos hitos en este sentido.

Equilibrio entre vida laboral y personal, serenidad, control del estrés... Estos principios definen hoy en día el estilo de vida de muchas personas. Los ingenieros de Porsche, sin embargo, ya se preocupaban por encontrar el equilibrio óptimo hace más de cincuenta años. Por aquel entonces, en el Centro de Desarrollo de Weissach se gestó una nueva arquitectura de propulsión para los coches deportivos, que consistía en ubicar el motor delante y transmisión detrás: el denominado diseño *transaxle* . Este concepto garantizaba una distribución del peso muy acertada entre ambos ejes. En 1976 salió al mercado el 924 con esa configuración, seguido en 1977 por el 928, un potente gran turismo. Fue el comienzo de la era *transaxle* , que continuó con el 944 a partir de 1981 y alcanzó su apogeo con el 968 (desde 1991). En la actualidad, esta tecnología se sigue considerando revolucionaria, pionera e innovadora.

El término *transaxle* se compone de las dos palabras “trans” (del latín “más allá, sobre”) y *axle* (del

inglés “eje”). Hace referencia a la transmisión de potencia. El par del motor refrigerado por agua, situado sobre el eje delantero, se envía a través de un embrague a un eje de transmisión (el auténtico *transaxle*) y, desde él, se dirige a la caja de cambios y al diferencial del eje trasero. El eje presenta un diámetro de entre 20 y 25 milímetros, mide aproximadamente 1,50 metros de largo y gira dentro de un tubo central rígido que va desde el eje delantero hasta el trasero, pasando entre los asientos.

En los anuncios a toda página de la época, cuyo objetivo era explicar de forma concisa el nuevo concepto *transaxle* , se decía: “Caja de cambios detrás, motor delante, *transaxle* en medio”, una novedad absoluta en Porsche. La empresa nunca se había centrado en un solo tipo de diseño. Hasta la fecha, se habían manejado conceptos de motor central, como en el 914, y, por supuesto, el principio del 911 con motor trasero refrigerado por aire y tracción trasera. También el 356, con el que empezó todo, era un vehículo “todo atrás”. Los coches de este tipo tienden a ser peculiares y, en ciertas ocasiones, sus reacciones son difíciles de controlar. Son sinónimo de conducción deportiva y requieren habilidad al volante, valor y rapidez de reflejos.

Tanto dentro como fuera de la empresa, hubo gente que recibió con escepticismo la nueva filosofía de propulsión, diseñada para ofrecer equilibrio y control. La incertidumbre también marcó la presentación a los medios del 924 en el sur de Francia. “El último Porsche tiene la mitad de potencia que el más potente, pero mantiene cuatro quintas partes de su velocidad y es igual de deportivo…”, afirmaba la nota de prensa sobre el modelo. La auténtica razón de la reorganización en la disposición de la propulsión era lograr un equilibrio perfecto. Y eso se consiguió colocando los dos pesos pesados —el motor y el cambio— en la parte delantera y trasera, lo que se tradujo en una distribución más apropiada de la carga. Desde este punto de vista, el 924 era un “auténtico coche para los conductores”, tal y como prometía la publicidad de la época. Este era un rasgo en común con el 911, aunque el carácter de ambos vehículos fuera completamente diferente.

Especialmente en los deportivos, la distribución del peso lo más equilibrada posible entre los ejes —se considera ideal una proporción 50/50— ofrece ventajas considerables. Garantiza que se transmitan de forma precisa y eficiente a la carretera tanto las órdenes de la dirección a través del eje delantero como las fuerzas motrices a través del trasero. El sobreviraje y subviraje se evitan casi por principio gracias a esta distribución de masas. Además, un coche así se conduce con mucha más facilidad, seguridad y solvencia en manos no profesionales.

Por otra parte, el diseño con tubo *transaxle* rígido ofrece una mayor seguridad pasiva. En caso de colisión, las fuerzas absorbidas por la zona de deformación delantera o trasera se desvían a través de la conexión rígida. Así se protege a los ocupantes, ya que la célula del pasajero queda, por así decirlo, “puenteada”. “La construcción *transaxle* no solo revolucionó la dinámica de conducción, sino que también fue desde el principio un componente conceptual de la seguridad anticolisión”, confirma hoy Hermann Burst, que en esa época era Director de Pruebas de Carrocería en Porsche. Otras ventajas de este principio eran el habitáculo relativamente espacioso con cuatro asientos y el volumen de carga casi dos veces superior al del 911, sin rival en el segmento de los coches deportivos. Gracias a este diseño, se atrajo a una clientela completamente nueva.

Algo destacado del *transaxle* es que llegó al mercado en una época en la que aún no existían los sistemas electrónicos de propulsión y suspensión. El comportamiento en carretera extremadamente neutro y fácil de controlar se logró exclusivamente gracias a sofisticados recursos mecánicos y físicos, algo que impresionó a los expertos. Tanto fue así que, en 1978, el 928 fue elegido "Coche del Año en Europa" por un jurado internacional.

Pero esta tecnología sigue causando sensación hoy en día. Frank Babler, que trabaja en Porsche desde hace 36 años y que se dedicó intensamente a los modelos *transaxle* en sus primeros tiempos en la empresa, conduce un 944 S2 desde hace 22 años. "La estabilidad y la precisión de la dirección del coche son excepcionales", afirma Babler.

"La conducción es tan natural, deportiva y sencilla que cuesta creer que sea tan antiguo". El 944 —una evolución del 924— se fabricó entre 1981 y 1991. Más tarde, en 1988, apareció la variante S2. El motor de cuatro cilindros y tres litros refrigerado por agua, situado en la parte delantera y con una potencia de 211 CV (155 kW), era en su época el cuatro cilindros en línea con mayor cubicaje de un vehículo de serie.

El encanto de los modelos *transaxle* reside en el comportamiento en carretera preciso, relajado y siempre controlable que describe Frank Babler, pero también en la combinación entre utilidad en el uso diario, comodidad y sensaciones puras. En efecto, la idea de separar el motor y la transmisión se encuadra en esa categoría de innovaciones técnicas que resuelven varios problemas a la vez con un esfuerzo razonable. Así visto, no fue casualidad que precisamente los ingenieros de Porsche se atrevieran a replantearse el concepto de coche deportivo por completo y de forma inesperada. Una actitud que, probablemente, nunca pase de moda.

Información

Artículo publicado en el número 418 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Thomas Fuths
Images: Max Slobodda and Kevin McCauley

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2026/porsche-transaxle-concepto-fascinante-42807.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/517aff1d-efb1-4687-8617-c80e209ff8fd.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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