

Porsche-Museum würdigt „40 Jahre Transaxle“

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

26/04/2016 Für die Einen sind sie perfekte Sportwagen, für die Anderen ein Irrweg der Porsche-Geschichte: die Transaxle-Modelle. Das Porsche-Museum zeigt Exponate in einer Sonderausstellung vom 27. April bis 16. Oktober 2016.

1976 führte Porsche mit dem Typ 924 die Transaxle-Bauweise ein und betrat damit Neuland: Der Motor sitzt vorn, das Getriebe jedoch auf der Hinterachse. Mit den Typen 924, 928, 944 und 968 baute Porsche zwischen 1976 und 1995 damit eine Generation von Sportwagen, die von den bewährten Prinzipien des 911 weit abrückte. Anlässlich des 40-jährigen Jubiläums widmet sich das Porsche-Museum im Rahmen der Sonderausstellung „Die Transaxle-Ära. Vom 924 bis 928.“ 23 besonderen Exponaten – davon allein über die Hälfte, die erstmals der Öffentlichkeit im Museum gezeigt werden.

Die perfekte Kombination aus Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit

Für den Sportwagenhersteller waren die Transaxle-Modelle damals wirtschaftlich ein großer Erfolg. Auf der ganzen Welt konnte Porsche fast 400.000 Kunden von der neuen Konstruktion überzeugen. Hinter dem Erfolg steckte schließlich eine Philosophie, die typisch ist für Porsche: die perfekte Kombination aus Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit.

Das Porsche-Museum präsentiert neben einer Auswahl an Serien- und Rennfahrzeugen vor allem ausgewählte Prototypen und Studien, die bisher noch nie die Sammlungshalle des Museums verlassen haben. So werden beispielsweise verschiedene Derivate des Porsche 924 ausgestellt sein, der zunächst als Einstiegsmodell diente. Erstmals wird der Prototyp 924 Turbo Targa aus dem Jahr 1979 gezeigt, der zwar nie in Serie produziert wurde, aber dessen Konstruktion in die Entwicklung des 944 Cabriolets eingeflossen ist.

Die Cabriolet-Studie 928 S4 ist Teil der Ausstellung

Der Porsche 928, der im März 1977 auf dem Genfer Salon seine Premiere feierte, sollte ursprünglich den 911 ersetzen. Er schlug als Gran Turismo und Luxus-Sportwagen mit deutlich mehr Fahrkomfort und großem Gepäckraum völlig neue Wege ein. Nur ein Jahr darauf, 1978, wurde der 928 als bis heute einziger Sportwagen mit dem Prädikat „Auto des Jahres“ ausgezeichnet. Im Rahmen einer potentiellen Erweiterung der Baureihe 928 begannen im Frühjahr 1987 die Arbeiten an einer Cabriolet-Variante des Gran Turismo. So entstand die Cabriolet-Studie 928 S4, die trotz ihres harmonischen Designs nicht in Serie gefertigt wurde. Dieser einzig gebaute Prototyp ist neben fünf weiteren 928-Typen ebenso Teil der Sonderausstellung.

Im September 1981 folgte der Typ 944, der mit seinem 163 PS starken Vierzylindermotor als Bindeglied zwischen dem 924 und dem 911 positioniert ist. Nicht zuletzt durch seinen vom 928 abgeleiteten Porsche Motor war der 944 von Anfang an als „echter“ Porsche akzeptiert. Kein anderes Porsche Modell hatte sich zuvor so gut und schnell verkauft wie der 944. Bis zum Produktionsende im Jahr 1991 wurden 163.302 Sportwagen der Baureihe 944 produziert. In der Sonderausstellung wird unter anderem die Cabriolet-Studie aus dem Jahr 1985 erstmals zu sehen sein. Das in flamingorosa lackierte Modell zeichnet sich durch einen 183 PS starken Vier-Ventil-Motor mit Katalysator sowie Airbag und ABS aus. Die erste Studie eines 944 Cabriolets wurde 1985 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main präsentiert.

Besucher können sich Roadster-Studie des Porsche 968 ansehen

Weitere 944-Modelle, die in der Sonderausstellung präsentiert werden, sind unter anderem das Projekt „Luna“, mit dem der österreichische Langstreckenspezialist Gerhard Plattner 1987 einen Dauertest von Nordamerika über Europa bis nach Asien innerhalb von 258 Tagen und 384.405 Kilometern absolvierte

– und damit die Distanz von der Erde zum Mond zurücklegte.

Das Ende der Transaxle-Ära markiert der Porsche 968, der 1991 als Ergebnis von 15 Jahren technischer Evolution gilt. Sein Herzstück ist ein 240 PS starkes 3 Liter-Triebwerk, das mit 305 Nm als drehmomentstärkster Vierzylinder-Saugmotor der Welt gilt. Unter Leitung des damaligen Chefdesigners Harm Laagay entstand 1992 eine Roadster-Studie des Porsche 968, auf die die Besucher sich ebenso freuen können. Hauptmerkmale dieses Prototyps sind die weiche und muskulöse Form der Kotflügel, ein dynamischer Cockpitausschnitt sowie ein hoch emotionales Interieur. Ende 1992 wurde das Projekt 968 Roadster jedoch zugunsten der Anfang 1993 präsentierten Studie Boxster eingestellt.

Service-Konzept verzahnt Tradition und Innovation von Porsche eng miteinander

Seine Kompetenz im Bereich der Fahrzeugrestaurierung beweist der Zuffenhausener Sportwagenhersteller auch bei den Transaxle-Baureihen. Porsche Classic übernimmt die Versorgung aller Fahrzeuge, deren Produktionsende in der Regel mehr als zehn Jahre zurückliegt. Das umfasst alle Aspekte von Pflege und technischer Literatur über Lieferung und Nachfertigung von Originalteilen bis hin zur kompletten Restaurierung. Insgesamt sind derzeit über 52.000 Originalteile weltweit verfügbar. Damit integriert Porsche die Pflege und den Werterhalt von Young- und Oldtimern in ein innovatives Service-Konzept, das Tradition und Innovation von Porsche eng miteinander verzahnt.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-museum-sonderausstellung-2016-transaxle-12477.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e6d1bef3-a13d-470d-b2dc-ad50211b943d.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/museum/de/

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