

Als Porsche sich neu erfand

25/05/2016 Die Transaxle-Ära hat die Porsche-Geschichte geprägt. 40 Jahre nach dem Debüt des 924 veranstaltete das Porsche-Museum am vergangenen Wochenende einen Aktionstag – und würdigt darüber hinaus die Baureihen mit einer Sonderausstellung.

Er war ein Sportwagen ohne Vorbild. Motor vorn, Getriebe hinten und dazwischen jede Menge Raum: der 924. Vor 40 Jahren überraschte Porsche die Öffentlichkeit mit dem modernen Vierzylinder-Sportwagen nach dem Transaxle-Konzept. Ein Werbeslogan von damals gibt die Richtung vor: der Familien-Sport-Kombi. Neuland. Nur ein Jahr später bereicherte Porsche die Welt der Gran Turismo um den eindrucksvollen 928. Wieder lautete die Gleichung: Motor vorn, Getriebe hinten. Doch diesmal trieb ein Achtzylinder den futuristischen Sportwagen an. Folgt man dem Prospekt von 1977, definierte das 928-Konzept die automobile Rangordnung neu; demnach vereinte der 928 gleich drei Autos in sich: einen reinrassigen Hochleistungssportwagen, ein komfortbetontes Luxuscoupé und ein vielseitiges Gebrauchsfahrzeug.

Transaxle ist ein englisches Kunstwort aus Transmission für Getriebe und Axle für Achse. Übertragen wird die Kraft zwischen Motor und Hinterachse über eine Antriebswelle, die sich in einem starren Rohr befindet. Für einen Sportwagen war dieses Prinzip in einer Zeit ohne elektronische Antriebshilfen ein

innovatives Konzept. Es garantierte neutrale und sehr sichere Handling-Eigenschaften. Parallel zum 911 mit Heckmotor gab es nun zwei Transaxle-Sportwagen, die mit ihrer optimierten Gewichtsverteilung und ihrem avantgardistischen Design den Sportwagenbau ihrer Epoche prägen sollten. Der 928 blieb fast zwei Jahrzehnte. Dem Porsche 924 folgten der 944 und der 968. Erst 1995 endete die Transaxle-Ära – nach fast 400 000 gebauten Exemplaren. Einen kleinen Auszug – um genau zu sein 23 dieser Exemplare – präsentiert das Porsche-Museum in einer bis Mitte Oktober diesen Jahres laufenden Sonderausstellung. Mehr als die Hälfte der Autos werden dabei erstmals der Öffentlichkeit gezeigt, frei nach dem Motto: Querdenker seit 40 Jahren – Motor vorn, Getriebe hinten.

Porsche-Designer Harm Lagaaij

Ein Mann, der die Startphase und das Ende der Transaxle-Epoche erlebte, ist der heute 69-jährige Porsche-Designer Harm Lagaaij. Gleich zwei wichtige Perioden des Sportwagenherstellers prägte er optisch. Als junger Designer schuf er den 924. Im Anschluss verließ er Porsche, kehrte aber 1989 als Chefdesigner zurück. Nun entwarf er die finalen Transaxle-Modelle 968 und 928 GTS sowie den letzten luftgekühlten 911. Zeitgleich gestaltete sein Team den ersten Boxster und den ersten wassergekühlten 911 – und damit die Neuzeit der Marke. Die Sonderausstellung im Porsche-Museum ist zu einem Teil auch die Geschichte von Harm Lagaaij selbst, der 1971 bei Porsche anfing. Im Frühjahr 1972 erhielt er seine erste große Chance: Porsche-Chefdesigner Anatole Lapine stellte seinem Team die Aufgabe, Entwürfe für den Entwicklungs-auftrag EA 425 zu zeichnen. Volkswagen war der Auftraggeber. Lagaaij begann seine Ideen in Skizzen zu sammeln und ahnte dabei nicht, dass er schließlich die Form für ein Coupé liefern würde, das wenige Jahre später zum meistverkauften Sportwagen der Welt aufsteigen sollte.

„Ich war ein junger Designer. 25 Jahre alt. Und ja, am 924 bin ich maßgeblich beteiligt gewesen. Er entstand ja als VW-Projekt. Es gab damals drei finale Exterieurentwürfe. Einer kam von Richard Soderberg, einer von Dawson Sellar und einer von mir. Sie entstanden alle auf dem Transaxle-Package. Die Entwürfe waren sehr unterschiedlich." Alle drei Ausführungen wurden im Maßstab 1:5 in Wolfsburg präsentiert. Lagaaij: „Mein Entwurf wurde ausgewählt." Während er die stilistische Blaupause für die Proportionen des 924 lieferte, steuerte das prägnanteste Detail ein anderer Designer bei. „Der VW-Vorstand gab den Hinweis, dass ihm die große gläserne Heckklappe des Modells von Richard Soderberg sehr gefallen hätte. So wurde mein Entwurf mit der Glaskuppel ausgestattet." Den Innenraum des 924 und des 928 verantwortet Interieur-Designer Hans Braun.

Harm Lagaaij: „Der Entwurf für den 924 entstand rein intuitiv"

Der Rest ist Geschichte, möchte man meinen. Doch weit gefehlt. Bekannt ist, dass Volkswagen Ende 1974 den bereits im Stadium der Produktionsvorbereitung angekommenen und damit komplett fertigen EA 425 vor dem Hintergrund der damals herrschenden Ölkrise gestoppt hatte. Ebenso dokumentiert ist die Tatsache, dass Porsche daraufhin alle Rechte am serienreifen Sportwagen erwarb und ihn Anfang 1976 in den Handel brachte. Kaum bekannt sind indes die Hintergründe, weshalb der

924 – trotz der Verwendung von Volkswagen- und Audi-Teilen – antriebstechnisch und stilistisch so klar und eindeutig von Beginn an zum Porsche werden konnte. Lagaaij: „Dass dieses Projekt zunächst für Volkswagen entwickelt und dann doch sehr erfolgreich zum Porsche wurde, zeigt, wie gelungen der Urentwurf war." Warum der Wagen bis heute als Porsche erkennbar ist, erklärt Lagaaij damit, dass er, obwohl es ein VW-Auftrag war, beim Zeichnen immer an einen Porsche gedacht habe. „Der Entwurf für den 924 entstand rein intuitiv. Und natürlich war sein Design eine gewisse Überraschung, da Porsche so etwas bis dahin nicht gemacht hatte."

Nur wenige Meter entfernt vom Jungdesigner Lagaaij entstand zeitgleich zum 924 der 928. Es gibt Fotos aus dem Designzentrum, die beide Modelle gemeinsam zeigen. Auch beim 928 führte Anatole Lapine Regie, den Urentwurf des Gran Turismo skizzierte Wolfgang Möbius.Betrachtet man beide Modelle, spürt man Synergien. „Das Transaxle-Konzept entstand aus Gründen der Gewichtsverteilung. 50:50 war das Ziel. Und schon die Proportionen zeigen, dass dies erreicht wurde", sagt Lagaaij. Man muss in die Details zoomen, um die Ähnlichkeit zu verstehen. Beide Modelle haben einen kurzen vorderen Überhang, eine sehr lange Motorhaube und ein langes Dach. Der Überhang am Heck diente dazu, das hinter der Achse angeordnete Getriebe unterzubringen und so das Gewicht perfekt auszubalancieren.

Der modernste Sportwagen seiner Zeit

Das Gros der Motorjournalisten sah im Porsche 928 mit seiner mitlenkenden Weissach-Hinterachse den modernsten Sportwagen seiner Zeit. 1978 erhielt er sogar die höchste internationale Auszeichnung European Car of the Year. Die Innovationsträger von damals sind heute begehrte Klassiker. 924, 944, 968 und 928 werden zunehmend als Sammlerstücke interessant.

Als Harm Lagaaij 1989 zu Porsche zurückkehrte, standen vor ihm mit dem 944, 928 und 911 (964) drei Baureihen, die wenig stilistische Gemeinsamkeiten zeigten: „Es gab damals das Bestreben, eine Familienähnlichkeit zu erreichen. Das galt als Erfolgsrezept. Also musste ich den Baureihen diese Erkennbarkeit verleihen." Im Jahr 1991 präsentierte Porsche mit dem 968 und dem 928 GTS die ersten Ergebnisse dieser Familienaufstellung. „Wichtig war, das strategische Designkonzept stärker zu prägen", sagt Lagaaij. 1993 folgte auf diesem Weg die Baureihe 993 – ein 911, der sich klar von seinen Vorgängern abhob und im Frontbereich eine Nähe zum 968 und 928 zeigte. Doch die Ära der Transaxle-Modelle neigte sich schon zwei Jahre später dem Ende zu und Lagaaij hatte sich im Sommer 1995 längst in Richtung Zukunft aufgemacht. „Es galt, ein Design zu entwickeln, das lange Zeit Gültigkeit haben könnte." Mit dem ersten Porsche Boxster und der Elfer-Baureihe 996 beantwortete er die Frage nach dem Porsche-Bild der Zukunft.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-christophorus-924-928-944-968-transaxle-aera-museum-geschichte-sammler-12536.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/56bb32b3-ed14-48fc-946b-6e0dcd99b930.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/

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