



Transaxle: los deportivos fundamentales para la empresa en un periodo de transición

31/07/2026 Motor delante y caja de cambios detrás conectados por una unión rígida: *transaxle*. Hace cincuenta años, Porsche se atrevió a dar un giro técnico, económico y cultural con el 924. Junto con el 911, este concepto abrió la puerta a un nuevo mundo de coches deportivos que llevó la empresa a otra era.

Weissach, década de 1970. Porsche estaba trabajando en un vehículo que, al menos a primera vista, no encajaba en la idea que el mundo tenía de la marca hasta ese momento. Sin la silueta típica ni el motor trasero, pero con líneas afiladas, un capó largo y un gran portón acristalado, era un deportivo que redefinía la funcionalidad cotidiana como un auténtico cuatro plazas. Más tarde, en un eslogan publicitario, la empresa hablaría de "deportivo-familiar", es decir, una revolución.

Harm Lagaaij tenía entonces veintitantos años y era un joven diseñador en Weissach. Tiempo después, llegaría a dirigir todo el departamento. Su descripción retrospectiva de aquella creación tan

radicalmente nueva parece casi modesta: "El 924 surgió de forma puramente intuitiva y, por supuesto, su diseño causó una cierta sorpresa", recuerda hoy.

La novedad sorprendió porque exigía una redefinición: ¿qué caracteriza a un Porsche? ¿La posición del motor? ¿La sensación que transmite el vehículo? ¿La claridad de su idea? ¿La coherencia de sus detalles? ¿O quizá sencillamente sus prestaciones?

Estas preguntas cobraban aún más relevancia porque el 924 había sido originalmente un encargo que Volkswagen hizo a Porsche, el proyecto EA 425. Era un trabajo de ensueño para los diseñadores: "A la hora de presentar la propuesta de diseño, lo más interesante fue encontrar por dónde empezar", recuerda Lagaaij, "porque no había nada a lo que agarrarnos". En la historia de Volkswagen no había ningún modelo que se pudiera tomar como base para este concepto de deportivo. Lagaaij: "Teníamos ante nosotros una hoja de papel en blanco, literalmente". Sin embargo, la libertad no era ilimitada: la configuración técnica con el motor, el radiador, la transmisión, los ejes y, sobre todo, la posición de los asientos, estaba definida. Las piezas de gran serie debían encajar y la producción ya se había planificado.

El modelo a seguir para la cooperación entre Volkswagen y Porsche era el 914 de la década de 1960. La idea básica provenía de una estrategia clásica de Porsche, como es utilizar tecnología acreditada en la producción en serie para aprovechar las sinergias y aumentar la fiabilidad, pero sin renunciar a la ingeniería Porsche. Sin embargo, mientras que el 914 se concibió desde el principio como una cooperación, el 924 debía salir al mercado originalmente como un VW.

A pesar de unas cifras de ventas considerables, al mercado le costó aceptar como un "Porsche auténtico" aquel 914 con motor central longitudinal. Se fabricaron alrededor de 115.600 unidades con motores VW de cuatro cilindros y unas 3.300 unidades del 914/6 con motor Porsche de seis cilindros. Sin embargo, para un fabricante de grandes series como Volkswagen, esas cifras no eran lo suficientemente altas desde el punto de vista económico. Por otra parte, Volkswagen se enfrentaba a decisiones estratégicas, como abandonar el antiguo concepto de motor trasero y pasar a plataformas con motor delantero y refrigeración por agua.

El momento Porsche

En 1975, Toni Schmücker asumió el cargo de Presidente del Consejo de Volkswagen y, como sucesor de Rudolf Leiding, detuvo el proyecto EA 425. En la decisión influyó la primera crisis energética de la década de 1970 y la consiguiente reticencia de los clientes a comprar, así como motivos relacionados con la política de modelos. En aquel momento, VW ya había desarrollado un *coupé* deportivo basado en el Golf, el Scirocco. Porsche asumió los costes de desarrollo, recompró el proyecto y lo convirtió en un Porsche auténtico. "El diseño y las proporciones nos parecían tan acertados que pudimos seguir trabajando sin cambios conceptuales", explica Lagaaij. "De todos modos, en una fase tan avanzada del desarrollo ya habría sido imposible implementar cambios".

El ADN del diseño de Porsche aún no estaba tan "claramente codificado" en la década de 1970 como ocurre hoy en día, según Lagaaij. A modo de referencia visible, solo existía básicamente el 911 con su lenguaje formal tradicional, por lo que el diseño "no se percibía como una desviación".

Para los diseñadores, Anatole Lapine entre ellos, y los constructores, el 924 —como se llamaría más tarde— no era una solución de emergencia, sino todo lo contrario: "Para nosotros, significaba el futuro", afirma Lagaaij. Por lo tanto, el 924 no era solo un nuevo modelo. Aunque al principio no se había pensado como un Porsche, encarna el momento en el que Porsche se abrió con convicción a nuevos conceptos y se alejó de la tradición en cuanto a diseño. El ADN deportivo también se conservó intacto en el 924. Si el 911 representa el corazón de la marca, el 924 encarna el valor de adentrarse en territorio desconocido.

Fue otro de esos momentos en la historia de Porsche en los que se decidió el destino de la marca. En aquellos años, el mundo del automóvil estaba en plena transformación: nuevos mercados, nuevas demandas de los clientes y por último, pero no menos importante, nuevos requisitos legales en materia de emisiones de ruido y gases de escape, así como de seguridad en caso de colisión. Porsche también tenía que adaptarse tanto a nivel técnico como económico y estratégico.

Casi en paralelo, además del 924, se desarrolló el 928, más grande y distinguido, un gran turismo de cuatro plazas con un potente motor V8. Los diseñadores principales fueron Anatole Lapine, el Director del estudio Wolfgang Möbius y Hans-Georg Kasten. Más tarde, Harm Lagaaij también contribuiría al diseño del 928 GTS. Los dos modelos nuevos eran "similares en cuanto al conjunto y la arquitectura básica", subraya Harm Lagaaij, pero "completamente diferentes" en su lenguaje formal. Según el diseñador, esto es una prueba más de que "el lenguaje Porsche permitía una gran libertad en aquella época".

Estos vehículos estaban pensados como un nuevo pilar junto al 911, con su motor trasero de probada eficacia y entonces todavía refrigerado por aire. Su objetivo era ganar nuevos clientes sin diluir el carácter de Porsche. "El diseño atemporal sigue siendo innovador y moderno hoy en día, y ambos vehículos cuentan, con razón, con un número cada vez mayor de seguidores", explica Frank Jung, Director del archivo de empresa y las colecciones de Porsche. Además del diseño, también se buscaban soluciones técnicas que pudieran ser válidas a largo plazo.

El camino de Porsche

El diseño *transaxle* fue una de esas soluciones, en cierto modo el camino de Porsche para introducir la configuración de motor delantero. Por primera vez en la historia de la marca, el propulsor ya no estaba detrás de los pasajeros. Para ello, los ingenieros no apostaron por una solución convencional con el motor y la transmisión como unidad fija y pesada en el eje delantero, sino por un diseño bastante exótico en su momento que situaba el motor delante, pero la caja de cambios junto al eje trasero.

Porsche creía en el *transaxle* como un diseño de futuro, en el sentido de una reorientación conceptual.

"La decisión no se tomó en un momento cualquiera, sino directamente al principio del desarrollo", explica Roland Kussmaul. El antiguo ingeniero de pruebas de Porsche también trabajó a menudo en circuitos y rallyes en los años 70 y 80. Kussmaul es una persona que pondera los valores clave, los límites y el comportamiento dinámico: sus criterios son los tiempos por vuelta, el ángulo de giro, el eslalon y los ángulos de deriva constantes. En consecuencia, considera que la mayor ventaja del diseño *transaxle* es la distribución equilibrada del peso entre el eje delantero y el trasero. Kussmaul recuerda con entusiasmo el 924 como un "coche manejable, dócil y rápido". "Se controla bien a alta velocidad, con viento lateral o al cambiar de carril".

Para el 928, desarrollado casi en paralelo, los ingenieros de Porsche también apostaron por la arquitectura *transaxle*. "Nunca se planteó una disposición trasera para el motor V8, que es relativamente pesado y grande", explica Kussmaul. También en el gran turismo, "las ventajas estructurales de la carrocería" gracias al tubo de conexión rígido entre el motor y la transmisión, así como "la distribución equilibrada del peso", resultaron ser factores beneficiosos esenciales.

Mientras que el 924 funcionaba como un "Porsche básico" apto para familias y tenía como objetivo atraer a nuevos clientes a la marca, el 928 se situaba en el segmento superior de la gama como un rápido vehículo para desplazamientos largos. El diseño del interior se consideraba especialmente avanzado. Por tanto, el lujoso cuatro plazas competía en un segmento de mercado diferente al del 911.

La dirección de Porsche de la época, encabezada por el Presidente del Consejo Ernst Fuhrmann, estaba convencida de que el 928 satisfacía las crecientes necesidades de comodidad y seguridad de los clientes en todo el mundo. Fuhrmann, técnico experimentado y el primer Director de Porsche que no pertenecía a la familia, consideraba que el 911 era un modelo en vías de extinción.

Los clientes opinaban lo contrario: el modelo clásico de motor trasero, entonces en su segunda década de producción como serie G, seguía gozando de una popularidad inquebrantable entre los seguidores de Porsche en todo el mundo. Por eso, el sucesor de Fuhrmann, Peter W. Schutz (Presidente del Consejo de Dirección de 1981 a 1987) revocó en su tercera semana como responsable de Porsche la decisión ya tomada de dejar de fabricar el 911. El éxito le ha dado la razón hasta hoy: desde hace más de seis décadas, el 911 está considerado un icono del automóvil y el deportivo por excelencia.

El futuro de Porsche

En la década de 1980, el desarrollo de la marca se basaba en dos mundos de deportivos completamente diferentes. Las cifras de producción demostraban que el 924 era una parte decisiva del éxito económico: entre 1976 y 1988 se fabricaron más de 150.000 unidades de sus diferentes variantes, casi tantas como del 911 en el mismo período.

Así se sentaron las bases para la familia *transaxle* a la que, además del 928, se sumaron con el paso de los años las gamas de cuatro cilindros 944 y 968. A pesar de su calidad técnica y su línea de diseño limpia, la empresa no logró aprovechar suficientemente las sinergias entre las diferentes series. Cada

vehículo se desarrollaba casi como un proyecto independiente, con sus propios motores, componentes de carrocería y procesos de producción, algo que encarecía considerablemente los costes. Así, los vehículos *transaxle* entraron en aquellos años difíciles para la marca, en los que la visión y la realidad se separaron temporalmente.

De esa experiencia se derivó una de las lecciones más valiosas para el presente: Porsche trabaja en la ampliación de la gama con una estrategia de plataforma modular, es decir, con un enfoque completamente diferente al de la era *transaxle*. Esto significa que varios modelos comparten arquitecturas técnicas como componentes del chasis, sistemas electrónicos y partes del tren de rodaje. Dichas plataformas compartidas permiten ventajas económicas por la gran escala, costes de desarrollo más bajos y ciclos de vida más rápidos sin que las distintas series pierdan su independencia.

Y, sin embargo, "desde la perspectiva actual", afirma Harm Lagaaij con orgullo, los modelos *transaxle* "han envejecido con mucha elegancia". El diseñador menciona puntos fuertes concretos: ese conjunto que da sensación de amplitud y el concepto 2+2, el maletero espacioso, la gran luneta trasera como característica especial y reto constructivo, todo ello unido a una dinámica que sigue siendo convincente, además de la economía y el confort. El ingeniero y piloto Roland Kussmaul sigue elogiando hoy en día el rendimiento en circuitos y rallyes, sobre todo cuando piensa en las variantes potentes como el 924 Turbo, "fáciles de controlar en situaciones límite". Tras el sensacional décimo puesto en la general del Rallye de Montecarlo de 1982 obtenido por él como copiloto con Jürgen Barth al volante de un 924 Carrera GTS, se convenció definitivamente de que se trataba de "un auténtico Porsche".

El historiador de la empresa Frank Jung enfatiza otro aspecto: "El 911 es la esencia de la marca Porsche pero, cuando una marca depende demasiado de un solo icono, cualquier cambio resulta sospechoso". Por eso, la empresa tuvo que reinventarse en esa fase crítica. El 911 se mantuvo, pero al mismo tiempo Porsche apostó por conceptos técnicos que debían llevarla hacia el futuro y que, a partir de la década de 2000, allanaron definitivamente el camino a los actuales deportivos de cuatro puertas y motor delantero de la firma. "Desde la perspectiva de hoy, esto se puede definir como valentía estratégica. En aquel entonces, era un gran riesgo".

Cincuenta años después de su lanzamiento, los modelos *transaxle* están viviendo un renacimiento. Tienen un aspecto moderno y ofrecen cualidades para el uso diario que antes quizá se subestimaban. Además, reflejan una cualidad de Porsche que no está ligada solo a la posición del motor: la búsqueda continua de la mejor solución posible.

Información

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

Texto: Thomas Ammann

Fotos: Porsche

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.

Image Sublines

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_1.jpg

Title: Harm Lagaaïj y el equipo de diseño, modelo de arcilla del proyecto EA 425, Porsche AG

Subline: Proyecto EA 425: el diseñador Harm Lagaaïj (en el centro, con jersey oscuro) y su equipo con una de las primeras maquetas de arcilla del que más tarde sería el 924. Según Lagaaïj, tenía "influencias italianas".

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_2.jpg

Title: 924, París, 1976, Porsche AG

Subline: Una nueva era: a mediados de 1976, el 924 abre un nuevo capítulo en Porsche. Motor delantero, concepto transaxle, líneas limpias y mucho espacio para pasajeros y equipaje: en el tráfico urbano de París, el último Porsche parece una visión venida del futuro.

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_3.jpg

Title: 924, Advertismment, Porsche AG

Subline: Combinación de deportivo y familiar: he aquí una ilustración del eslogan publicitario. El 924: un Porsche para familias jóvenes. Nunca sabremos si había suficiente espacio para los niños y todo el equipaje.

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_4.jpg

Title: Robert Kussmaul, 924 Turbo, test drive, Porsche AG

Subline: Al límite: Roland Kussmaul durante las pruebas con el 924 Turbo. Para el ingeniero y piloto, "un auténtico Porsche, fácil de controlar al límite".

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_5.jpg

Title: 924, 924 Turbo, ca. 1978, Porsche AG

Subline: Un dúo muy dinámico desde 1978: con el 924 y el 924 Turbo (aquí con un llamativo diseño bicolor), Porsche sitúa en el punto de mira a un público joven. En la publicidad de aquel momento, la frescura acentuada de los modelos simboliza el espíritu de la época.

Path: La importancia de los modelos transaxle/fotos/img_6.jpg

Title: Tracy Austin, ganadora del Porsche Tennis Grand Prix, 1979, Porsche AG

Subline: Triunfos consecutivos: la estadounidense Tracy Austin ganó un 924 Turbo en 1979 en el Porsche Tennis Grand Prix de Filderstadt. Se impuso en los cuatro primeros torneos hasta 1981. El Tennis Grand Prix se sigue celebrando anualmente, este año del 11 al 19 de abril, en el Porsche Arena de Stuttgart.

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2026/modelos-transaxle-924-etapa-transicion-42954.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6f4810c2-5cc6-4db2-8a2d-2133512f521f.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/es.html>