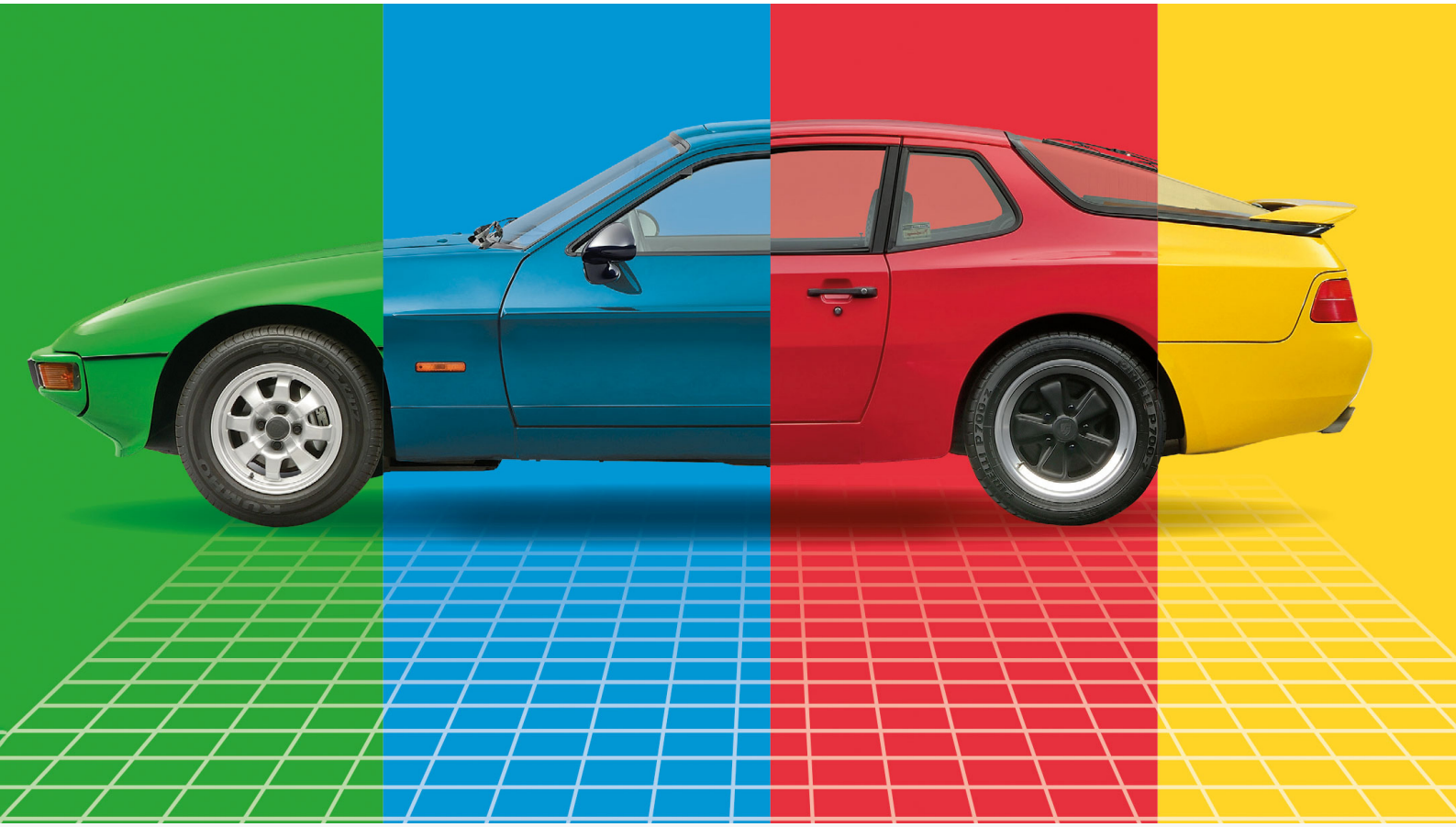


Zeitraffer: die Transaxle-Modelle von Porsche

11/06/2026 Eine 15-Jährige gewinnt einen 924. Ein 928 ist mit Tom Cruise auf der Flucht. Der 944 erhält eine eigene Rennserie. Fakten, Anekdoten, Meilensteine aus der Transaxle-Ära.

Porsche 924

1975 Der Porsche 924 wird im November im französischen La Grande Motte vorgestellt – noch als Vorserienmodell.

1976 Die Serienproduktion beginnt. Der 924 wird als neues Einstiegsmodell von Porsche vermarktet, mit wassergekühltem Frontmotor und Transaxle-Konzept.

1977 Bereits ein Jahr nach Produktionsstart ist jeder zweite produzierte Porsche ein 924. Anlässlich der Sportwagen-Weltmeisterschaft, die das Unternehmen ein Jahr zuvor mit dem 935 und 936 gewann, wird ein 924-Sondermodell aufgelegt. Der auf 3.000 Einheiten limitierte Wagen ist Grand-

Prix-weiß lackiert und hat seitliche Zierstreifen in den Farben des Porsche-Sponsors Martini.

1978 Porsche präsentiert eine Turbo-Version des 924, um die Leistungslücke zu 911 und 928 zu schließen. Im Oktober gewinnt bei der ersten Ausgabe des Porsche Tennis Grand Prix das US-amerikanische Wunderkind Tracy Austin im Alter von 15 Jahren. Ihr Preis: 35.000 US-Dollar und ein 924.

1979 Tracy Austin triumphiert erneut beim Porsche Tennis Grand Prix – dieses Mal erhält sie einen 924 Turbo. Den gleichen Wagen bekommt sie auch bei ihrem dritten Sieg ein Jahr später. Bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt wird der 924 Carrera GT auf Basis des Turbo vorgestellt. Insgesamt entstehen 406 Exemplare. Beatles-Gitarrist George Harrison nimmt eines der seltenen Derivate in seine Sammlung auf.

1981 Der 924 Carrera GTP startet mit Walter Röhrl und Jürgen Barth in Le Mans – offiziell. Eigentlich ist es ein 944. Da dieser aber noch nicht homologiert wurde, läuft die Anmeldung als 924 in der Prototypenkategorie GTP. Ergebnis: 3. Platz in der Klasse und 7. in der Gesamtwertung. Erfolge feiert Walter Röhrl auch bei der Deutschen Rallye-Meisterschaft – im gold-schwarzen 924 Carrera GTS, auch Monnet-Porsche genannt, holt er bei vier von sieben Läufen mit Co-Pilot Christian Geistdörfer den Gesamtsieg.

1982 Mehrere 924-Derivate gehen als Dienstwagen der deutschen Polizei auf Verbrecherjagd. Sonderausstattung: Martinshorn, Blaulicht, Funkgerät und Signalschild in der Heckscheibe. Im selben Jahr wird der 100.000. Porsche 924 produziert.

1985 Der 924 S mit 2,5-Liter-Motor, überarbeitetem Fahrwerk und 110 kW (150 PS) Leistung löst das Basismodell ab.

1987 Das letzte technische Update – die Performance beim 924 S wird auf 115 kW (160 PS) angehoben.

1988 Im August rollt der letzte 924 als S-Version vom Band. Insgesamt werden mehr als 150.000 Exemplare produziert.

Porsche 928

1977 Weltpremiere des 928 mit 176 kW (240 PS) starkem V8-Frontmotor auf dem Genfer Autosalon – gedacht als moderner 911-Nachfolger. Der Gran Turismo debütiert mit der sogenannten Weissach-Achse, einer passiven Hinterradlenkung, die das Fahrverhalten in Kurven verbessert. Das Grundprinzip kommt heute in jedem Sportwagen zum Einsatz.

1978 Der 928 wird von internationalen Automobiljournalisten zum „Car of the Year" gewählt – als einziger Sportwagen jemals. Im selben Jahr geht der österreichische Langstreckentester Gerhard

Plattner mit dem 928 auf Rekordfahrt. Seine Reise führt ihn unter anderem von New York City nach Alaska, vom finnischen Polarkreis nach Moskau und schließlich nach Paris. Gesamtlänge: 30.000 Kilometer.

1979 Der 928 S wird auf der IAA vorgestellt und kommt ein Jahr später auf den Markt. Leistung: 221 kW (300 PS). 1979 ist zudem das einzige Jahr, in dem auch Männer beim Porsche Tennis Grand Prix auf dem Platz stehen. Im Finale gewinnt der Pole Wojtek Fibak gegen den Argentinier Guillermo Vilas. Neben 75.000 US-Dollar erhält er einen 928, den er ein Jahr lang fahren darf – danach wird der Wagen von der Spielergewerkschaft ATP meistbietend versteigert.

1981 Porsche legt eine Sonderserie des 928 S auf: 140 Exemplare in der Farbe Meteormetallic, im Innenraum dominiert weinrotes Leder.

1982 Die Weissach-Edition des 928 erscheint in limitierter Auflage und ausschließlich in der Farbe Light Bronze Metallic. Der Wagen verfügt über die vorderen und hinteren Spoiler des 928 S sowie Nebelscheinwerfer, Scheinwerferreinigung, einen Heckscheibenwischer, eine automatische Antenne und einen Doppelauspuff. 24-Stunden-Rekord: Bei einem Dauerlauf auf der Teststrecke im italienischen Nardò legt ein 928 S exakt 6.033 Kilometer zurück. Durchschnittsgeschwindigkeit: 251,4 km/h.

1983 Im Film *Risky Business* wird der 928 zum Begleiter von Tom Cruise. Als Cruise während einer Verfolgungsjagd im Gran Turismo entkommt, fällt der Satz: „Porsche – there's no substitute." (Deutsch: Porsche – es gibt keinen Ersatz). Geäußert wird dieser erstmals 1975 von einem Journalisten. Der Film greift ihn auf und macht den Slogan unsterblich. Das Filmauto wird 2020 für 1,9 Millionen US-Dollar versteigert.

1984 Designer Anatole Lapine wird mit der Entwicklung des 928-4 beauftragt: einer viersitzigen Studie mit Shooting-Brake-Karosserie. Es bleibt beim Einzelstück – am 19. September 1984 wird es Ferry Porsche zum 75. Geburtstag geschenkt.

1986 Der 928 S4 mit 235 kW (320 PS) wird vorgestellt. Als Extra ist für den S4 ein Mobiltelefon erhältlich, das im Kofferraum verstaut wird und nur bei geöffneter Heckklappe bedient werden kann.

1988 Der 928 S4 erhält eine 120 Kilogramm leichtere Clubsport-Version.

1989 Porsche hört auf die Kundenwünsche und bringt den 928 GT mit 243 kW (330 PS) für sportlich ambitionierte Fahrer auf den Markt. **1991** Der 928 GTS wird auf der IAA präsentiert. Er löst den S4 und den GT ab. Das Heck wird breiter und erhält ein Leuchtenband, die Leistung steigt auf 257 kW (350 PS).

1995 Die Produktion des 928 wird eingestellt, insgesamt laufen rund 61.000 Exemplare vom Band.

Porsche 944

1981 Der 944 feiert auf der IAA Weltpremiere. Der Wagen mit Vierzylindermotor und 120 kW (163 PS) wird auf Basis des 924 Carrera entwickelt. Im ersten Produktionsjahr gehen 30.000 Bestellungen bei den Händlern ein. Ein Derivat geht an Tracy Austin, die beim Porsche Tennis Grand Prix zum vierten Mal in Folge gewinnt.

1983 Bereits nach dem ersten Verkaufsjahr macht der 944 rund 51 Prozent der gesamten Porsche-Produktion aus.

1984 Beim 24-Stunden-Rennen für Serienwagen in Nelson Ledges im US-Bundesstaat Ohio startet ein 944 Turbo. Der Wagen siegt mit 42 Runden Vorsprung.

1985 Nach den Rennerfolgen führt Porsche den 944 Turbo offiziell ein.

1986 Der 944 S mit 140 kW (190 PS) erweitert das Portfolio. Außerdem wird der 944 Turbo Cup ins Leben gerufen. Die für die Serie entwickelten Fahrzeuge verfügen über eine Gewichtseinsparung von 272 Kilogramm und eine Leistung von 162 kW (220 PS) – es entstehen 192 Exemplare. Im Jahr 1990 wird der Markenpokal vom Porsche Carrera Cup abgelöst.

1987 Erstmals wird beim 944 Turbo ein Tachometer mit einer Geschwindigkeitsanzeige bis 300 km/h eingebaut. Außerdem geht Gerhard Plattner nach seiner Weltreise im 928 wieder auf Rekordfahrt. Mit einem 944 S wird im Rahmen des Projekts Luna die Dauerhaltbarkeit des Derivats bewiesen. Er legt in Rekordzeit die mittlere Distanz von der Erde zum Mond zurück: 384.400 Kilometer, fünf Kontinente, 258 Tage – das ist die Zwischenbilanz. Da der Wagen aber bestens läuft, fährt der Österreicher einfach weiter. Am Ende stehen 500.000 Kilometer auf dem Tacho.

1988 Der 944 S2 mit 155 kW (211 PS) löst den 944 S ab. Außerdem legt Porsche die Sonderserie 944 Turbo S auf. Der Wagen ist auf 1.000 Fahrzeuge limitiert. Höchstgeschwindigkeit: 261 km/h – damit ist der Turbo S das weltweit schnellste Vierzylinder-Serienfahrzeug seiner Zeit.

1989 Das 184 kW (250 PS) starke Aggregat des Turbo S kommt nun auch im regulären 944 Turbo zum Einsatz. Auf Basis des 944 S2 wird das erste Cabriolet aufgelegt. Ein Exemplar geht an die Argentinierin Gabriela Sabatini, die beim Porsche Tennis Grand Prix gewinnt. Bis 1991 entstehen von dem Modell 6.980 Exemplare.

1991 Das Turbo-Cabriolet kommt. Es wird ein Jahr lang gebaut, 528 Exemplare rollen vom Band. Es ist damals das schnellste Vierzylindercabriolet weltweit. Im selben Jahr wird der letzte 944 produziert. Insgesamt entstehen 163.302 Fahrzeuge. Bis dahin ist der 944 der meistverkaufte Sportwagen der Unternehmensgeschichte.

Porsche 968

1991 Der 968 feiert im September als Nachfolger des 944 Weltpremiere auf der IAA. Er kommt mit 3,0-Liter-Reihenvierzylindermotor, 176 kW (240 PS) und Sechsganggetriebe – als Coupé und als Cabriolet. In Zusammenarbeit mit der American Sunroof Company entsteht auch ein Roadster. Weil sich intern jedoch abzeichnet, dass der Boxster in Serie gehen wird, bleibt es beim Einzelstück. Im Oktober gewinnt mit Anke Huber erstmals eine Deutsche den Porsche Tennis Grand Prix. Im Finale besiegt sie die US-Amerikanerin Martina Navratilova. Ihr Preis: 350.000 US-Dollar und das gerade erst vorgestellte 968 Cabriolet.

1992 Die ersten 968 werden an Kunden ausgeliefert. Mit einem Drehmoment von 305 Nm bei 4.100 U/min ist der Wagen mit dem stärksten Vierzylinder seiner Zeit ausgestattet. Erstmals verfügt ein Porsche zudem über ein Tiptronic-Automatikgetriebe.

1993 Einführung des 968 CS (Clubsport) mit reduziertem Komfort und Fokus auf Performance. Es werden 1.538 Exemplare gebaut. Im selben Jahr ernennt das britische Magazin Performance Car den 968 zum „Performance Car of the Year". Außerdem produziert Porsche den 968 Turbo RS, einen Rennwagen für den GT-Sport. Es entstehen eine Langstreckenversion mit 257 kW (350 PS) sowie eine Version für den ADAC-GT-Cup mit 248 kW (337 PS). Insgesamt werden nur vier Exemplare gebaut. Daraus abgeleitet entsteht der 968 Turbo S, die straßenzugelassene Variante des Turbo RS. Die Produktion wird bereits nach 14 Exemplaren eingestellt – heute genießt der Wagen einen extrem hohen Seltenheitswert.

1994 Der 968 erreicht die Popkultur und taucht in Hollywoodfilmen wie *Beverly Hills Cop III* mit Eddie Murphy und *The Specialist* mit Sharon Stone und Sylvester Stallone auf.

1995 Die Produktion des 968 endet, es entstehen 11.248 Einheiten. Damit zählt der 968 zu den seltensten Porsche-Fahrzeugen, die in Serie gebaut wurden. Es ist das Ende der Transaxle-Ära für das Unternehmen.

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 418.

Text: Matthias Kriegel

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



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-transaxle-modelle-historie-41964.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b8119ab4-f865-4c9c-acec-38534dce5e17.zip

Externe Links
https://christophorus.porsche.com/de.html
https://newsroom.porsche.com/de/historie/transaxle-modelle.html