



PORSCHE

Porsche 911 Dakar

Pressemappe

Inhalt

Die Highlights	4
Fahrdynamik unter allen Bedingungen	4
Das Fahrwerk.....	7
Hoch hinaus mit serienmäßigem Liftsystem	7
Die Karosserie und die Aerodynamik.....	10
Rampenwinkel wie ein SUV	10
Das Design und das Interieur	12
Exklusive Optik	12
Der Antrieb	16
Souveräne Kraftquelle mit emotionalem Sound	16
Die Ausstattung und das Zubehör	17
Individuell erweiterbar.....	17
Die Chronographen.....	19
Motorsport-Geschichte am Handgelenk.....	19
Die Historie.....	21
Wie der Allradantrieb in den Elfer kam	21
Die Gruppe B ebnete den Weg	21
Interner Name des Dakar-Elfers: 953	22
Platz eins auch für das gesamte Porsche-Team.....	23
Fünf Jahre nach dem ersten Triumph kam der 911 Carrera 4	23

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Dakar

NEFZ: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 239 g/km

WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,3 /100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 256 g/km¹⁾

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Die Highlights

Fahrdynamik unter allen Bedingungen

- **Referenz an ersten Porsche Gesamtsieg bei der Rallye Paris-Dakar**

Porsche hat bei der Los Angeles Autoshow im November 2022 den neuen Porsche 911 Dakar präsentiert – einen Sportwagen, der sich abseits befestigter Wege genauso zu Hause fühlt wie auf der Landstraße. Das exklusive, auf 2.500 Einheiten limitierte Modell zeigt, dass es für das Konzept des Porsche 911 kaum Grenzen gibt. Der 911 Dakar ist eine Hommage an den ersten Gesamtsieg von Porsche bei der Rallye Paris-Dakar 1984 – gleichzeitig die Geburtsstunde des Allradantriebs im Porsche 911.

- **Deutlich erhöhte Bodenfreiheit**

Was sofort ins Auge sticht, ist die Bodenfreiheit des 911 Dakar: Sie liegt standardmäßig rund 50 Millimeter höher als bei einem 911 Carrera mit Sportfahrwerk. Darüber hinaus kann das serienmäßige Liftsystem die gesamte Karosserie um weitere 30 Millimeter anheben. Damit erreichen Bodenfreiheit und Rampenwinkel das Niveau klassischer SUVs. Das Liftsystem dient nicht nur zum langsamen Überqueren von Hindernissen, sondern ist vielmehr ein integraler Bestandteil des neu abgestimmten Fahrwerks. Die Einstellung „Hochniveau“ ist bis zu einem Tempo von 170 km/h für Offroadfahrten verfügbar. Wird diese Geschwindigkeit überschritten, senkt sich der Wagen automatisch wieder auf Normalniveau ab.

- **Karosserie mit Offroad-Merkmalen**

Weitere Erkennungszeichen des 911 Dakar sind der neu entwickelte, feststehende Leichtbau-Heckspoiler aus CFK sowie die aus dem 911 GT3 übernommene CFK-Fronthaube mit markanten Abluftöffnungen. Außerdem gibt es serienmäßig offroad-typische Details wie die roten, aus Aluminium geschmiedeten Berge-Ösen vorn und hinten, die Verbreiterungen von Radhäusern und Schwellern sowie die aus Edelstahl gefertigten Schutzelemente an Bug, Heck und Schwellern. Außerdem sind die seitlichen Lufteinlässe an der neu gestalteten Front mit Edelstahlgittern vor Steinschlag geschützt. CFK Kofferraumdeckel, CFK Vollschalensitze, der Entfall der Rücksitzanlage, Leichtbauverglasung und eine Leichtbaubatterie senken das Gewicht, so dass der Porsche

911 Dakar mit 1.605 Kilogramm nur zehn Kilogramm schwerer ist als ein 911 Carrera 4 GTS mit PDK.

- **Erstmals mit All-Terrain-Reifen in Serie**

Zum sportlichen Offroad-Auftritt passen die speziell entwickelten Reifen vom Typ Pirelli Scorpion All Terrain Plus, vorn in der Dimension 245/45 R 19, hinten in 295/40 R 20. Das grobe Profil hat eine Tiefe von neun Millimetern, die verstärkten Seitenwände und die Lauffläche bestehen aus zwei Karkassenlagen. Damit ist der Reifen des Porsche 911 Dakar auch für herausfordernde Geländebedingungen geeignet und weist eine hohe Schnittfestigkeit auf. Gleichzeitig bietet der Reifen auch auf Asphalt sportwagentypische Dynamik. Optional sind speziell für den 911 Dakar entwickelte Sommer- und Winterreifen vom Typ Pirelli P Zero erhältlich.

- **Souveräner Antrieb mit emotionaler Klangkulisse**

Der 3,0 Liter große Biturbo-Sechszylinder mit 353 kW (480 PS) und einem maximalen Drehmoment von 570 Newtonmetern liefert souveräne Fahrleistungen mit präsentem und emotionalem Boxer-Sound. Aus dem Stand beschleunigt er den Sportwagen binnen 3,4 Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 240 km/h erreicht (begrenzt durch All Terrain Reifen). Die Kraftübertragung des Allrad-Sportwagens erfolgt über ein Achtgang-PDK.

- **Neue Fahrmodi und Rallye Launch Control**

Zusätzlich zählen die Hinterachslenkung, besonders sportliche Motorlager aus dem 911 GT3 und die Wankstabilisierung PDCC zum Serienumfang. Der maximalen Performance im Gelände dienen dabei zwei neue Fahrmodi (neben Normal, Wet und Sport), die per Drehschalter am Lenkrad ausgewählt werden können. Der Modus Rallye ist für losen Untergrund geeignet, mit besonders hecklastig ausgelegtem Allradantrieb. Im Modus Offroad wird automatisch im Hochniveau und mit deutlich stärkerer Sperrwirkung gefahren. Im Vordergrund stehen maximale Traktion in Dünen oder auf hartem, unebenem Untergrund. In beiden neuen Fahrmodi ist auch die neue Rallye Launch Control aktiv: Sie lässt einen Radschlupf von 20 Prozent zu.

- **Rallye Design Paket mit Optik des Dakar-Siegerfahrzeugs von 1984**

Kern des optionalen Rallye Design Pakets ist eine Zweifarblackierung in Weiß/Enzianblau metallic. Porsche bietet erstmals in Serie eine Bi-Color-Lackierung an. Die roten und goldenen Streifen werden in Handarbeit in Zuffenhausen in der Porsche Exclusive Manufaktur angebracht. Auf der Fahrzeugflanke kann der Kunde eine individuelle Startnummer zwischen „0“ und „999“ wählen. Neben den Rallyestreifen in Rot und Gold trägt der 911 Dakar mit Rallye Design Paket, dessen Optik an das Siegerfahrzeug der Rallye Paris-Dakar 1984 angelehnt ist, auch den Schriftzug „Roughroads“ auf den Türen. Der Begriff ist als Markenname geschützt und spiegelt das Konzept des 911 Dakar und seine Eignung für den Einsatz abseits befestigter Straßen wider. Die weiß lackierten Felgen und das im Gegensatz zum Serienfahrzeug rote Heckleuchtenband runden den eigenständigen Auftritt ab. Im Interieur finden sich weitere Highlights: Die Zierleisten im Innenraum, der Dekorträger an der Schalttafel sowie die Türinnenbetätigung sind in Ceramicaweiß gehalten. Zusätzlich finden sich erweiterte Race-Tex und Lederumfänge sowie Sicherheitsgurte und Akzente in Sharkblue.

Das Fahrwerk

Hoch hinaus mit serienmäßigem Liftsystem

Eine der auffälligsten Neuerungen am Porsche 911 Dakar ist die deutlich erhöhte Bodenfreiheit. Mit 161 Millimetern liegt sie um rund 50 Millimeter höher als bei einem 911 Carrera mit Sportfahrwerk. Wird das serienmäßige Liftsystem aktiviert, hebt sich die Karosserie an Vorder- und Hinterachse um weitere 30 Millimeter an. Damit erreicht der 911 Dakar eine Bodenfreiheit von maximal 191 Millimetern.

Die Anhebung der Karosserie in das Hochniveau kann manuell per Taster aktiviert werden. Im Offroad-Modus wird die Karosserie automatisch angehoben. Die Stellemente in den Federbeinen werden hydraulisch befüllt. Das Liftsystem des 911 Dakar basiert auf dem Prinzip des bekannten Vorderachs-Liftsystem. Um das System den höheren Anforderungen und als Fahrniveau bis 170 km/h für Vorder- und Hinterachse zu gewährleisten, mussten tiefgreifende Änderungen vorgenommen werden. Dazu wurde ein Druckspeicher entwickelt, der falls erforderlich den Systemdruck nachregelt. Der Ausgleichsbehälter wurde der gestiegenen Füllmenge angepasst. Das Druckniveau wurde von rund 110 bar beim bekannten Vorderachslift auf 135 bar erhöht. Fahren im Hochniveau ist mit bis zu Tempo 170 möglich. Bei Überschreiten der 170-km/h-Marke erfolgt eine automatische Absenkung auf das Normalniveau.

Längere Federwege und niedrigere Federraten

Die Fahrwerksabstimmung des 911 Dakar folgt derselben Grundphilosophie wie bei allen Porsche 911: große Spreizung zwischen Fahrkomfort und Sportlichkeit sowie uneingeschränkte Alltagstauglichkeit. Für das erweiterte Einsatzspektrum des 911 Dakar wurden spezifische-Änderungen des Setups vorgenommen, um sowohl den Onroad- als auch den Offroad-Anforderungen gerecht zu werden. So sind die im 911 Dakar verwendeten Federbeine länger und bieten vorn wie hinten längere Ein- und Ausfederwege. Dafür liegen die Federraten deutlich niedriger. Zusätzlich haben alle serienmäßigen Fahrwerkssysteme (PASM, dynamische Wankstabilisierung PDCC und Hinterachslenkung) sowie die Allrad- und Quersperrenregelung (PTM und PTV Plus) eine Neuabstimmung erhalten. Neben den bekannten Fahrmodi „Normal“, „Wet“ und „Sport“ stehen dem Fahrer die beiden neuen, Dakar-exklusiven Modi: „Rallye“ und „Offroad“ zur Verfügung.

Im Modus „Rallye“ agieren Motor, PDK und Gaspedal sportiv, so wie beim Modus „Sport+“ in anderen Elfer-Modellen. Hinzu kommt, dass die Traktionskontrolle mehr Schlupf auf lockerem Untergrund zulässt. Geeignete Pisten für den Modus „Rallye“, der auf hohen Fahrspaß ausgelegt ist, sind Schotterstrecken, nasse Wiesen und matschige Waldwege mit Spurrillen. Im Modus „Offroad“ verhalten sich Motor, PDK und Gaspedal wie im Modus „Rallye“, aber das Auto wird automatisch ins Hochniveau versetzt, hat also jetzt noch einmal 30 Millimeter mehr Bodenfreiheit. Gleichzeitig bringt der Allradantrieb viel Drehmoment an die Vorderachse, damit kein Differenzschlupf zwischen Vorder- und Hinterrädern entsteht. Außerdem wird die regelbare Quersperre an der Hinterachse geschlossen, damit auch zwischen linkem und rechtem Hinterrad keine Drehzahlunterschiede auftreten. Damit sorgt der Fahrmodus „Offroad“ für optimale Traktion in anspruchsvollem Gelände sowie hohe Vorsteuermomente. Die Einstellung „Offroad“ eignet sich besonders gut zum Dünensurfen und zum Befahren unebener Wege auf hartem Untergrund.

Spektakuläre Beschleunigung mit Rallye Launch Control

Sowohl im Modus „Rallye“ als auch im Modus „Offroad“ ist die neue Rallye Launch Control verfügbar. Sie ermöglicht dem Fahrer ähnlich wie die klassische Launch Control, die Teil des Modus „Sport“ bleibt, die maximale Beschleunigung aus dem Stand. Da die Rallye Launch Control auf losem Untergrund wie etwa Sand und Schotter eingesetzt wird, kann sie mit Schlupfwerten bis zu 20 Prozent umgehen. Das Durchdrehen der Räder wird in bestimmten Grenzen zugelassen, was dem Fahrer ein besonders intensives, spektakuläres und emotionales Beschleunigungserlebnis bietet.

Auch die Lenkungsabstimmung wurde komplett überarbeitet und an die erweiterten Anforderungen angepasst. Sie überzeugt auf allen Untergründen mit einer guten Rückmeldung und vermittelt jederzeit klar, wie viel Grip an der Vorderachse besteht. Mitverantwortlich für die gute Traktion des neuen 911 Dakar im Gelände sind die erstmals für ein Porsche Serienmodell entwickelten All-Terrain-Reifen von Pirelli. Sie sind serienmäßig aufgezogen, vorn in der Dimension 245/45 R 19, hinten in 295/40 R 20. Mit ihrem größeren Querschnitt, also einer höheren Seitenwand, tragen sie zehn Millimeter zur erhöhten Bodenfreiheit des 911 Dakar bei. Der große Querschnitt bedingt auch den Einsatz

von 19-Zoll-Rädern vorn und 20-Zoll-Rädern hinten. Damit sind die Felgen des 911 Dakar je einen Zoll kleiner als beim 911 Carrera GTS.

Offroad-Sportwagenreifen

Der speziell für den 911 Dakar entwickelte All-Terrain-Reifen verfügt über ausgeprägte Offroad-Eigenschaften. Dennoch bietet er auf der Straße hohe sportliche Qualitäten und ein überraschendes Querdynamik-Potenzial. Der All-Terrain-Reifen ist sehr robust aufgebaut. Sein speziell gestaltetes Profil mit mehr als neun Millimeter Profiltiefe und die verstärkten Seitenwände und Laufflächen mit zwei Karkassenlagen machen ihn besonders schnittfest. Die doppelte Karkasse erhöht zudem die Steifigkeit der Seitenwände um rund. 40 Prozent, was dem ambitionierten Einsatz im Gelände zugutekommt. Der 911 Dakar kann mit diesem All-Terrain-Reifen nicht nur anspruchsvolle Offroadbedingungen meistern, sondern auch Spitzengeschwindigkeiten von 240 km/h erreichen. Optional stehen für den Porsche 911 Dakar ebenfalls neu entwickelte Pirelli P Zero Sommer- und Winterreifen zur Verfügung.

Die Karosserie und die Aerodynamik

Rampenwinkel wie ein SUV

Die Grundarchitektur des 911 bildet bereits eine gute Basis für den Offroad-Einsatz, die durch Modifikationen an der Karosserie weiter optimiert werden konnte. Der vordere Überhang ist 16 Millimeter kürzer, was zusammen mit der erhöhten Bodenfreiheit den Böschungswinkel vergrößert: Er wuchs vorn von acht auf 16,1 Grad. Der Rampenwinkel beträgt 19 Grad und liegt damit in etwa auf dem Niveau eines Cayenne oder Macan.

Jedes Bauteil, das den 911 Dakar von anderen Elfern unterscheidet, übernimmt eine wichtige Funktion im Gesamtkonzept des Offroad-Sportwagens. Der neu entwickelte, feststehende CfK-Heckspoiler ersetzt zugunsten erhöhter Robustheit bei starkem Schmutzbewurf den beweglichen Spoiler der Carrera-Modelle. Er optimiert die Luftströmung zu den Ladeluftkühlern und vergrößert den Abtrieb an der Hinterachse. Das verbessert die Auftriebsbalance – zumal zugunsten des vorderen Böschungswinkels die 911-typische Bugspoilerlippe entfallen ist. Die Radhausverbreiterungen aus schlagzähem schwarzem Kunststoff tragen den gewachsenen Spurweiten Rechnung: Vorn wurde die Spur um 28 mm und hinten um 15 mm verbreitert. Die verbreiterten Schweller sowie die Unterkanten der neu gestalteten Front- und Heckverkleidungen tragen einen Steinschlagschutz aus Edelstahlblech. Auch die Schutzgitter für die vorderen seitlichen Lufteinlässe sind aus Edelstahl gefertigt. Vorn und hinten am Fahrzeug sind rote Berge-Ösen aus geschmiedetem Aluminium fest angebracht.

- **Optional mit Dachkorb oder Dachzelt sowie Chronograph von Porsche Design**

Das Dach des Porsche 911 Dakar trägt hinten sichtbar einen 12-Volt-Stromanschluss für die LED-Scheinwerfer des optionalen Dachkorbs. Mit einer Zuladung von 42 Kilogramm kann er das Offroad-typische Zubehör wie Benzin- und Wasserkannister, Klappspaten und Berge-Boards problemlos aufnehmen. Auch ein Dachzelt ist für den 911 Dakar verfügbar. Im Interieur unterstreicht der 911 Dakar seinen sportlichen Anspruch mit serienmäßigen Vollschalensitzen und dem Entfall der Rücksitze. Klares Erkennungsmerkmal im Dakar-Interieur ist die serienmäßige Racetex-Ausstattung mit Ziernähten in der Farbe Shadegreen,

die exklusiv für den 911 Dakar auch als Metallic-Außenlackierung angeboten wird. Optional ist das Rallye Sport Paket mit Überrollbügel, Sechspunkt-Gurten und Feuerlöscher in den meisten Märkten verfügbar. Kunden des 911 Dakar können exklusiv passend zum Fahrzeug den Porsche Design Chronograph 1 – 911 Dakar beziehungsweise den Chronograph 1 – 911 Dakar Rallye Design Edition bestellen. Erstmals besteht das Gehäuse aus besonders kratzfestem und leichtem Titancarbid.

Kühler mit Steinschlagschutz

Seinen speziellen Nutzungsmöglichkeiten entsprechend, erhält der 911 Dakar ein angepasstes Kühlsystem, das vor allem den Kühlungsbedarf im Offroad-Einsatz berücksichtigt. Daher kommen in den seitlichen Kühlmodulen stärkere Lüfter zum Einsatz. Die Gitter wurden speziell für den 911 Dakar entwickelt und bieten einen sehr guten Kompromiss aus Luftdurchsatz und Steinschlagschutz.

Durch die Höherlegung und die umfangreiche Serienausstattung mit Liftfunktion und den hochwertigen Fahrwerkssystemen PDCC und Hinterachslenkung erhöht sich das Gewicht im Vergleich zu den Carrera 4-Modellen. Diesen Gewichtszuwachs konnten die Ingenieure durch Leichtbaumaßnahmen weitgehend kompensieren. So entfällt beim 911 Dakar die Rücksitzanlage, und die serienmäßigen Vollschalensitze aus CfK sind ebenfalls besonders leicht. Weitere Kilos sparen der Einsatz von CfK-Fronthaube, CfK-Heckspoiler, einer Leichtbaubatterie und der Leichtbauverglasung von Front-, Heck- und vorderen Seitenscheiben. Außerdem entfielen wegen des Offroadeinsatzes die beweglichen Kühlluftklappen. In Summe wiegt der Porsche 911 Dakar leer 1.605 Kilogramm und bringt trotz deutlicher Mehrausstattung nur zehn Kilogramm mehr auf die Waage als ein 911 Carrera 4 GTS mit PDK.

LED-Scheinwerfer am Dachkorb

Auf dem Dach des 911 Dakar fällt eine erstmals verbaute Steckdose auf. Hierbei handelt es sich um den 12-Volt-Stromanschluss, der die Scheinwerfer des Dachkorbes mit Strom versorgt. Dieser spezielle Dachgepäckträger ist optional, die Dachsteckdose und das ins Dach integrierte Befestigungssystem sind beim 911 Dakar serienmäßig. Der Einsatz der Scheinwerfer am Dachkorb, die über einen Taster in der Dachkonsole zuschaltbar sind, ist nur abseits öffentlichen Straßen zulässig.

Das Design und das Interieur

Exklusive Optik

Erstmals ist beim 911 Dakar die neue Lackierung Shadegreenmetallic zur sehen. Darüber hinaus kann das Auto in drei bekannten Serienfarben bestellt werden: GT-silbermetallic, Schwarz und Weiß. Daneben stehen die Sonderfarben Eisraummetallic und Sharkblue zur Verfügung. Die 19 und 20 Zoll großen Dakar-Räder sind standardmäßig in schwarz (seidenglanz) lackiert, optional können sie in Vesuvgrau (seidenglanz) oder weiß bestellt werden.

Im Interieur fallen die serienmäßigen Vollschalensitze und das Fehlen der Rücksitzanlage sofort ins Auge. Die Farbe Shadegreen taucht im Innenraum als Kontrastfarbe wieder auf, etwa bei den Kontrastnähten, als 12-Uhr-Markierung am GT-Sportlenkrad in Race-TEX, an der Zierleiste der Schalttafel oder als sichtbarer Untergrund der perforierten Race-TEX-Mittelbahnen der Sitze. An der Schalttafel ist eine Plakette mit der Limitierungsnummer des Fahrzeugs angebracht. Porsche baut 2.500 Exemplare des 911 Dakar. Der Wählhebel des Achtgang-PDK besteht aus Aluminium, die Türeinstiegsblenden sind in schwarzem gebürstetem Aluminium gehalten und tragen den Schriftzug „911 Dakar“. In den Türen sind optional kleine LED-Projektoren eingebaut, die den Schriftzug „911 Dakar“ beim Öffnen der Türen auf den Untergrund projizieren.

Rallye Design Paket als Hommage an Dakar-Sieg von 1984

Optional steht das Rallye Design Paket zur Verfügung. Es stellt einen direkten optischen Bezug zum siegreichen Porsche Team der Rallye Paris-Dakar von 1984 her. Die Autos waren zweifarbig blau und weiß lackiert und trugen aufgeklebte rote und goldfarbene Zierstreifen. Das neue Rallye Design Paket ist mit einer Zweifarblackierung in Weiß/Enzianblau-metallic lackiert und trägt den Schriftzug „Roughroads“. Das Wort erinnert phonetisch an vergangene Zeiten und spiegelt gleichzeitig die Idee des 911 Dakar wider: Er ist ein Auto für rough roads, für ruppige Straßen. Porsche hat sich diese Bezeichnung auch als Marke schützen lassen.

Beim 911 Dakar mit Rallye Design Paket verwirklicht Porsche erstmals die Kombination aus Bi-Color-Lackierung und Klebefolierung in Serie. Dafür wurden neue Lackiertechnologien

entwickelt sowie neue Arbeitsabläufe etabliert. Die manuellen Maskierungs- und Lackierungsprozesse wurden zudem in den Serienprozess der Fahrzeuglackierung integriert. Die Applikation der großflächigen Folierung erfolgt dabei in Handarbeit in der Porsche Exclusive Manufaktur.

Beim Rallye Design Paket sind der Heckspoiler und die Dakar-Räder in Weiß gehalten. Im Interieur ist die Kontrastfarbe nun Sharkblue statt Shadegreen. Auch die Sicherheitsgurte sind in Sharkblue ausgeführt ebenso wie die „911“-Stickung in den Kopfstützen. Auch das Material Race-Tex findet beim Rallye Design Paket großzügige Verwendung, etwa zusätzlich am Dachhimmel, an der Schalttafel, den Sonnenblenden und auch an den Fußmatten. Die Zierleisten im Innenraum, der Dekorträger an der Schalttafel sowie die Türinnenbetätigung sind in Ceramicweiß gehalten. In den Türen sind kleine LED-Projektoren untergebracht. Sie bilden beim Öffnen der Türen das „Roughroads“-Logo zusammen mit dem Profil der All-Terrain-Reifen auf dem Boden ab. Das Rallye Design Paket ist zum Preis von 26.061 Euro inkl. Mehrwertsteuer ab Werk bestellbar. Optional kann für das Interieur das „Erweiterungspaket Rallye Design“ bestellt werden. Es umfasst zusätzliche Details in Race-Tex inklusive Ziernähten in Sharkblue – von der Schwellerverkleidung innen über den Deckel des Sicherungskastens und der Bordmappe bis hin zum zentralen Luftdüsengehäuse mit Lamellen in Leder. Ein weiterer Blickfang ist die mit schwarzem Race-Tex verkleidete Konsole des Innenspiegels mit Ziernähten im gleichen Farbton. Das Erweiterungspaket ist zu einem Preis von 2.957,15 Euro inkl. Mehrwertsteuer bestellbar.

Drei Dekorklebesets in Rallye-Optik der 70er-Jahre

Die Rallye Geschichte des Porsche 911 abseits befestigter Straßen beginnt schon vor dem ersten Sieg bei der Rallye Paris-Dakar 1984. Unvergessen sind die Einsätze bei der East African Safari Rallye in den 70er-Jahren. Während das optional für den 911 Dakar erhältliche Rallye Design Paket optisch eng an das Siegerfahrzeug von 1984 angelehnt ist, bietet Porsche für den 911 Dakar drei exklusive Folierungen an, die an die Einsätze bei der afrikanischen Rallye in den Jahren 1971, 1974 und 1978 erinnern.

Die gut 5000 Kilometer lange East African Safari Rallye führte ihre Teilnehmer durch Savannen, Halbwüsten und das Hochland Kenias und gilt als eine der härtesten Rallyes überhaupt. 1971 stellte sich Porsche dieser Herausforderung zum ersten Mal mit einem

offiziellen Werksteam. Äußerlich erkennbar waren die modifizierten 911 S an der schlichten schwarzen Folierung auf der Fronthaube, den vorderen Kotflügeln und den Türen. Das Dekorklebeset „Rallye 1971“ für den 911 Dakar nimmt dieses Design auf und präsentiert sich mit der Startnummer 19, die zum erfolgreichsten Elfer dieser Rallye gehört: 1971 erreichten die polnischen Fahrer Sobieslaw Zasada und Marian Bien den fünften Platz. Das Dekorklebeset ist zum Preis von 4.165 Euro erhältlich.

Die East African Safari Rallye hatte unglaublich lange Etappen – 1974 war das Rennen in drei Abschnitte von 1450 bis 2019 Kilometer Länge eingeteilt, die die Teams in nur fünf Tagen zu bewältigen hatten. Von 99 angetretenen Wagen kamen nur 16 ins Ziel. Der schwedische Rallye-Champion Björn Waldegaard, auf Porsche schon zweimal siegreich bei der Rallye Monte Carlo, lag mit Beifahrer Hans Thorszelius im 911 Carrera 2.7 RS lange in Führung und startete mit 36 Minuten Vorsprung in den dritten Abschnitt. Ein Schaden am Querlenker kostete ihn 72 Minuten, am Ende wurde Waldegaard Zweiter. Charakteristisch für die Folierung des Hauptsponsors waren die blauen Zierstreifen, die sich an den Schulterlinien des weißlackierten Wagens entlang zogen. Dieses Thema nimmt auch die aktuelle Dekorfolierung auf, allerdings mit schmaleren Dekorstreifen und ergänzt um den Porsche-Schriftzug an den Tür-Unterkanten. Die Folierung „Rallye 1974“ ist zum Preis von 4.165 Euro erhältlich.

Björn Waldegaard will es noch einmal wissen. Mit einem von drei eigens aufgebauten 911 SC Gruppe 4 tritt der Schwede in Kenia an und zeigt der Konkurrenz bald, wer um den Sieg fährt. Am Ende erweist sich die East African Safari Rallye aber wieder als tückisch: Querlenker, Stoßdämpfer, Antriebswelle – Waldegaards Porsche zieht sich zu viele Beschädigungen zu, teils weit entfernt von helfenden Händen. So bleibt für den schnellen Schweden nur der vierte Platz, das südafrikanische Porsche-Duo Vic Preston Jr./John Lyall belegt Rang zwei. Das Dekor des Sponsors besteht aus wellenförmigen Flächen in Orange, Dunkel- und Hellblau, es ist dank der Aktivitäten des seit 1958 bestehenden Martini Racing Teams weltweit bekannt. Auch in diesem Fall haben die Porsche Designer die historische Folierung behutsam neu interpretiert. Die Startnummer 14 an den Türen ist die des zweitplatzierten Vic Preston Jr. Das Dekorklebeset „Rallye 1978“ ist zum Preis von 5.950 Euro erhältlich.

Der Antrieb

Souveräne Kraftquelle mit emotionalem Sound

Der neue Porsche 911 Dakar verfügt über einen äußerst dynamischen und souveränen Antrieb: der 3,0 Liter große Sechszylinder-Boxermotor mit Biturboaufladung und 353 kW (480 PS). Das Aggregat liefert schon bei 2.300/min sein maximales Drehmoment von 570 Newtonmetern und hält dieses Kraftniveau bis 5.000/min konstant. Die Ingenieure haben für den 911 Dakar ein emotionales, sehr präsenten Klangerlebnis geschaffen, auch mithilfe der serienmäßigen Sportabgasanlage.

Serienmäßig ist der Sechszylinder-Boxer mit einem Achtgang-PDK gekoppelt, das die Kraft auf alle vier Räder verteilt. Aus dem Stand beschleunigt der neue Offroad-Sportwagen binnen 3,4 Sekunden auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 240 km/h erreicht (begrenzt durch die All Terrain Reifen).

Für den Offroadeinsatz wurden Luftansaugung und Kühlung modifiziert. Wegen der höheren Staubbelastung, besonders beim Driften, wurden der verstärkte Luftfilter des 911 Turbo verwendet, der Luftfilterkasten mit einem Stützgitter versehen sowie die leistungsfähigeren Lüftermotoren des 911 Turbo verbaut. Sie werden zudem mit 650 Watt starken Lüftern bestückt, die auch während langsamer Geländefahrten bei Hitze die Kühlleistung sicherstellen. Darum wird am Motor ebenfalls der stärkere Generator aus dem 911 Turbo verbaut.

Vom 911 GT3 stammen die Motorlager, mit deren Hilfe sich die Steifigkeit der Aggregate-Anbindung um 100 Prozent erhöht. Das optimiert das Fahrverhalten vor allem bei dynamischen Manövern und reduziert zusätzlich ein Durchschlagen und Aufschwingen des Motors auf unebenem Terrain.

Die Ausstattung und das Zubehör

Individuell erweiterbar

Neben der umfangreichen Serienausstattung für Performance, Fahrdynamik und Offroadfähigkeit verfügt der Porsche 911 Dakar ebenfalls über hochwertige Lösungen für Komfort und Sicherheit. Abgedunkelte LED-Matrix-Hauptscheinwerfer inkl. PDLS Plus gehören ebenso zum serienmäßigen Lieferumfang wie HomeLink® Garagentoröffner, Sport Chrono Paket, GT Sportlenkrad, Warn- und Bremsassistent, Komfortzugang und Parkassistent inkl. Rückfahrkamera und Surroundview. Für Unterhaltung und Konnektivität sorgt eine großzügige Infotainment-Ausstattung: Der Klang aller Medien im Auto wird durch ein serienmäßiges Bose® Surround Sound System verbessert.

Das optionale Rallye Sport Paket, das in den meisten Märkten bestellbar ist, bietet einen nochmals optimierten Schutz auf Offroad- und Rallyestrecken. Das Paket besteht aus einem schwarz lackierten und pulverbeschichteten Überrollbügel aus Stahl, der hinter den Vordersitzen montiert und mit der Karosserie verschraubt wird. Zum Rallye Sport Paket gehören zudem zwei Sechspunktgurte und ein Feuerlöscher

Dachkorb oder Dachzelt

Darüber hinaus bietet Porsche Tequipment spezielle Ausstattungsumfänge für den 911 Dakar an. So ist ein Dachkorb im Programm, in dem passendes Zubehör verstaut werden kann. Zur Auswahl stehen Benzin- und Wasserkanister, Bergeboards, sowie ein Klappspaten. Porsche Lifestyle bietet passende, besonders robuste Gepäckstücke an. Der Dachkorb wiegt 28 Kilogramm und hat eine Zuladung von 42 Kilogramm. Seine LED-Beleuchtung wird über die serienmäßige Dachsteckdose des 911 Dakar per Magnetkupplung mit Strom versorgt. Mit einem Taster in der Dachkonsole können die LED-Leuchten ein- und ausgeschaltet werden. Im Straßenverkehr ist der Einsatz dieser Zusatzbeleuchtung nicht zulässig.

Statt des Dachkorbs lässt sich auch ein aufklappbares Zelt für zwei Personen am Dachtransportsystem nutzen. Das Hartschalen-Case in Porsche spezifischem Design enthält neben dem Zelt auch Leiter, Matratze, Diebstahlsicherung und Sturmschutz. Das

Zelt kann schnell und mit wenigen Handgriffen aufgebaut werden. Es wiegt 58 Kilogramm und ist für eine Zuladung von maximal 140 Kilogramm ausgelegt.

Die Chronographen

Motorsport-Geschichte am Handgelenk

Der in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Solothurn von Hand gefertigte Chronograph 1 - 911 Dakar und der Chronograph 1 - 911 Dakar Rallye Design Edition führen die markanten Highlights ihres motorisierten Vorbilds konsequent fort und begeistern mit einer Weltneuheit: einem von Porsche Design entwickelten, hoch kratzfesten Gehäuse aus Titancarbid. Die Chronographen sind exklusiv den Besitzern des Porsche 911 Dakar vorbehalten und entsprechend auf insgesamt 2.500 Stück limitiert. Die Limitierungsnummer entspricht der des Fahrzeugs und ist auf dem Gehäuseboden eingraviert.

Nach fünf Jahren intensiver Entwicklungsarbeit ist es gelungen, aus dem extrem widerstandsfähigen und hoch kratzfesten Material Titancarbid ein Chronographengehäuse zu formen. Ganz im Geist von Ferdinand Alexander Porsche, der einst sagte: „Es macht mir Freude, Dinge besser zu machen.“ Porsche Design hat das Gehäuse nicht nur mit Titancarbid beschichtet, sondern es ist gänzlich aus dem revolutionären Werkstoff geformt. Dazu wird Granulat zunächst unter mehreren Tonnen Druck gepresst, bevor es bei über 2.000 Grad Celsius „gebacken“ wird. Anschließend wird der so erzeugte Rohling in die finale Form gefräst und feingeschliffen. Titancarbid unterliegt keinem sichtbaren Alterungsprozess und ist noch leichter als Titan. Zu erkennen ist das keramische Material an der markanten Schwarzpulveroptik und der edlen Kristallstruktur. Das Kürzel „TiC“ für Titancarbid ziert in markantem Rot das Ziffernblatt der neuen Chronographen.

Feine Unterschiede in der Gestaltung

Wie bei den 911 Dakar Modellen mit und ohne Rallye Design Paket gibt es auch bei den Chronographen feine Unterschiede in der Gestaltung. So trägt das Ziffernblatt des Chronograph 911 Dakar Rallye Design eine „Roughroads“-Grafik in Anlehnung an das Fahrzeugdesign. Außerdem besteht das Backing des aus Fahrzeugleder gefertigten Armbandes aus Race-Tex in Sharkblue statt Shadegreen beim Chronographen 911 Dakar.

Beide Ausführungen des Chronograph 911 Dakar beleben den Mythos der wohl berühmtesten Rallye der Geschichte neu und zeigen unverkennbare Design-Details des

neuen Porsche 911 Dakar. Besitzer dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs können damit auch ein Stück Motorsportgeschichte am Handgelenk tragen.

Die Historie

Wie der Allradantrieb in den Elfer kam

Mit weit mehr als 30.000 Einzelsiegen gehört Porsche zu den erfolgreichsten Automarken im Motorsport. Zu dieser Bilanz haben auch Rallyefahrzeuge immer wieder beigetragen. So startete schon im Januar 1965, nur vier Monate nach seinem Verkaufsstart, der Porsche 911 bei der Rallye Monte Carlo und wurde Fünfter. Drei Jahre später gelang unter Vic Elford der erste Elfer-Sieg in Monaco, der Engländer pilotierte einen 911 SC 2.0. In den Jahren 1969 und 1970 wiederholte Björn Waldegård aus Schweden diesen Erfolg. Und in allen drei Jahren belegte ein weiterer Rallye-Elfer den zweiten Platz bei der Rallye Monte Carlo.

Die Rallye-Weltmeisterschaft, wie man sie heute kennt, wurde 1973 zum ersten Mal ausgetragen, seit 1979 gibt es auch den WM-Titel für den erfolgreichsten Fahrer. Porsche nahm an der gesamten WM niemals teil, trat jedoch bei einzelnen Läufen an. In den 1970er-Jahren setzte Porsche den 911 zudem verschiedentlich bei der nicht zur WM zählenden East African Safari Rallye ein, die über rund 5.000 Kilometer durch Kenia führte. 1971 belegte ein Porsche 911 den fünften Platz, 1974 und 1978 erreichte jeweils ein Elfer auf Rang zwei das Ziel.

Die Gruppe B ebnete den Weg

1981 kam Walter Röhrl, Weltmeister des Vorjahres, für eine Saison zu Porsche, fuhr mit dem 924 Carrera GTS allerdings in der Deutschen Meisterschaft. An der WM beteiligte er sich mit dem 911 SC nur bei der Rallye San Remo.

Porsche sammelte inzwischen Kräfte für ein neues Konzept: Der Automobilweltverband FIA führte 1982 die Gruppe-B-Fahrzeuge ein, extrem leistungsstarke Gran-Turismo-Wagen, die auch in der Rallye-Weltmeisterschaft eingesetzt werden durften. 1983 stand bei der IAA in Frankfurt die erste Studie des künftigen Supersportwagens 959 auf dem Messestand. Sie trug den sprechenden Namen „Gruppe B“. Der 959 sollte der erste Serien-Porsche mit Allradantrieb werden, aber die Entwicklung dieses neuen Antriebskonzepts begann schon Anfang der 1980er-Jahre beim Elfer. 1981 auf der IAA zeigte Porsche bereits eine Studie, in der die Highlights Cabriolet, Turbo und Allrad zusammengefasst wurden. Ihr Name: Porsche 911 Turbo 3.3 4x4 Cabriolet.

Dieser Prototyp wurde im Anschluss ausgiebig getestet, unter anderem von Walter Röhrl. Und als Jacky Ickx, viermaliger Le-Mans-Gewinner auf Porsche, den Technologieträger in Weissach fahren sah, hatte er eine Idee: Er wollte mit einem Rallye-Elfer und Allradantrieb bei der Paris-Dakar antreten. Diese gut 11.000 Kilometer lange Extrem-Rallye, die außerhalb der Weltmeisterschaft ausgetragen wurde, legte seit 1979 Jahr für Jahr an Popularität zu, und 1983 hatte Ickx sie mit einem Mercedes 280 GE schon gewonnen.

Interner Name des Dakar-Elfers: 953

Ickx' Idee bedeutete die Chance auf eine erfolgreiche Pioniertat für Porsche. Der damalige Entwicklungsvorstand Helmuth Bott stimmte zu, Jacky Ickx bewegte die Zigarettenmarke Rothmans dazu, auch bei der Paris-Dakar als Sponsor aufzutreten, und drei Porsche 911 Carrera 3.2 wurden mit Allradantrieb und zahlreichen rallye-typischen Verstärkungen ausgerüstet. Offizielle Typbezeichnung: Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar. Intern wurde das Auto schlicht als 953 bezeichnet.

Als Piloten wurden neben Ickx und Beifahrer Claude Brasseur noch der Franzose René Metge, Dakarsieger 1981 auf Range Rover, mit seinem Beifahrer Dominique Lemoyne und der Porsche-Projektleiter Roland Kussmaul mit Erich Lerner eingesetzt. Ickx und Metge sollten auf Ergebnis, möglichst auf Sieg fahren, das Team Kussmaul/Lerner war als rasende Werkstatt vorgesehen. Gleichzeitig fuhr eine Mechaniker-Crew in der Lkw-Wertung mit, um die drei Elfer zu unterstützen.

Die etablierte Konkurrenz mit ihren Geländewagen nahm das Porsche-Engagement zunächst nicht ernst, doch die Wettbewerber sollten bald eines Besseren belehrt werden. Zwar havarierte der 911 Carrera 4x4 von Jacky Ickx schon am ersten Wüstentag mit einem Steinschlagschaden und musste über Stunden repariert werden. Doch René Metge machte seinem Ruf als Wüstenleser alle Ehre und raste mit 150 km/h und mehr über Sand und Geröll. Der Rallye-Elfer war mehrere Hundert Kilogramm leichter als die großen Geländewagen, zudem mobilisierte der Boxermotor 165 kW (225 PS) – beides zahlte unmittelbar auf das Porsche-Konto ein. Der große Traktionsvorteil des Heckmotors machte sich wie bei allen Rallyes auch bei der Paris-Dakar bemerkbar. Und für das Befahren großer Dünen mit dem vielen weichen Sand konnten die Teams einen speziellen Hebel auf der Mittelkonsole betätigen. Damit stellten sie starren Durchtrieb zwischen Hinter- und

Vorderachse her – so lief der 911 Carrera 4x4 zwar sehr ruppig, doch mit maximaler Traktion.

Platz eins auch für das gesamte Porsche-Team

Am Ende holte Metge den Gesamtsieg. Jacky Ickx kämpfte sich unverdrossen von Rang 139 auf Platz sechs vor, während Roland Kussmaul achtbarer 26. wurde – das ergab Platz eins auch in der Teamwertung.

Nach diesem überwältigenden Erfolg trat Porsche ein Jahr später wieder zur Paris-Dakar an, dieses Mal mit den ersten 959. Nach dem Gruppe-B-Reglement mussten mindestens 200 Serienfahrzeuge zur Homologation verkauft werden, diese Bedingung hatte Porsche schon kurz nach der IAA 1983 durch feste Bestellungen erfüllt. Und so trat Porsche zum ersten Mal mit der Vorstufe eines Gruppe-B-Fahrzeugs bei einer Rallye an. Leider waren die 400 PS starken Biturbomotoren nicht fertig geworden. So gingen 1985 nicht drei Elfer mit 959-Komponenten an den Start wie im Jahr zuvor, sondern drei 959 mit Elfer-Motoren. Wegen der Unwägbarkeiten der Paris-Dakar erreichte keiner von ihnen das Ziel, also versuchte man es ein Jahr später erneut – und gewann. Wieder waren es René Metge/Dominique Lemoyne, die den Porsche-Triumph sicherten. Ickx/Brasseur belegten dieses Mal den zweiten Platz, Roland Kussmaul und sein Beifahrer wurden Sechste.

Nach dem neuerlichen Triumph beendete Porsche sein Engagement bei der Paris-Dakar. Zu einem Auftritt des 959 in der Rallye-Weltmeisterschaft kam es ebenfalls nicht mehr, weil die FIA schon Ende 1986 die Gruppe B für diesen Einsatz verbot. Die hochgezüchteten Wagen hatten sich als zu gefährlich erwiesen und durften nur noch in der Rallyecross-Europameisterschaft fahren. Daran hatte Porsche kein Interesse.

Fünf Jahre nach dem ersten Triumph kam der 911 Carrera 4

So bleibt als Erbe des Paris-Dakar-Einsatzes der zivile 959 als damals stärkstes Porsche Serienmodell aller Zeiten: Mit 336 kW (450 PS) übertraf der 959 Ende der 1980er-Jahre sowohl den 911 Turbo als auch das Achtzylindermodell 928 deutlich. Noch wichtiger: Der 959, wenn auch insgesamt nur 292-mal gebaut, war der erste Serien-Porsche mit Allradantrieb. Der Elfer der G-Serie, auf dem der 911 Carrera 4x4 für die Paris-Dakar basierte, blieb bis 1988 auf dem Markt und erhielt keinen Allradantrieb mehr. Doch danach,

mit dem Start der dritten 911-Generation 964 war es so weit: Noch 1988, aber im Modelljahr 1989, erschien erstmals ein Porsche 911 Carrera 4 im Handel.