



PORSCHE

Porsche 911 Dakar

Dossier de prensa

Contenido

Los eventos destacados	4
Dinámica de conducción en todas las condiciones	4
El chasis	7
A lo más alto con el sistema de elevación de serie	7
Carrocería y aerodinámica.....	10
El ángulo de rampa de un SUV	10
Diseño e interior	13
Estética exclusiva	13
La tracción	17
Fuente de potencia superior con sonido emocionante	17
Equipamiento y accesorios	18
Ampliación individualizada	18
Cronógrafos	20
Historia del automovilismo de competición en la muñeca	20
La historia	22
Cómo llegó la tracción total al 911	22
El grupo B allanó el camino.....	22
Nombre interno del 911 Dakar: 953	23
Primer puesto también para todo el equipo de Porsche	24
Cinco años después del primer triunfo llegó el 911 Carrera 4	24

Consumo de combustible y emisiones

911 Dakar

NEDC: Consumo de combustible en ciclo combinado 10,5 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas 239 g/km

WLTP: Consumo de combustible en ciclo combinado 11,3 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas 256 g/km

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ han sido determinados conforme al nuevo procedimiento de medición WLTP. De momento se deben seguir indicando los valores NEDC derivados de aquí. Estos valores no son comparables con los determinados por el procedimiento de medición NEDC utilizado hasta ahora. Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones CO₂ específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Los eventos destacados

Dinámica de conducción en todas las condiciones

- **Referencia a la primera victoria absoluta de Porsche en el rally París-Dakar**

En el Salón del Automóvil de Los Ángeles celebrado en noviembre de 2022, Porsche presentó el nuevo Porsche 911 Dakar, un deportivo que se siente igual de bien en los terrenos sin asfaltar que en la carretera. El exclusivo modelo limitado a 2500 unidades demuestra que el concepto del Porsche 911 apenas tiene límites. El 911 Dakar es un homenaje a la primera victoria absoluta de Porsche en el rally París-Dakar de 1984, al tiempo que al nacimiento de la tracción total en el Porsche 911.

- **Distancia al suelo notablemente mayor**

Lo que llama inmediatamente la atención es la distancia al suelo del 911 Dakar: de serie, esta es aproximadamente 50 milímetros más alta que en un 911 Carrera con chasis deportivo. Además, el sistema de elevación de serie permite elevar toda la carrocería 30 milímetros más. De este modo, la distancia al suelo y el ángulo de rampa alcanzan el nivel de los SUV clásicos. El sistema de elevación no solo sirve para atravesar obstáculos lentamente, sino que forma parte integral del nuevo chasis readaptado. El ajuste "nivel alto" está disponible hasta una velocidad de 170 km/h para los trayectos todoterreno. Si se supera esta velocidad, el automóvil desciende automáticamente al nivel normal.

- **Carrocería con características todoterreno**

Otras características distintivas del 911 Dakar son el nuevo spoiler trasero fijo de construcción ligera de fibra de carbono, así como el capó de fibra de carbono inspirado en el 911 GT3 con llamativas salidas de aire. Además, se incluyen de serie detalles típicos de la conducción todoterreno, como las argollas de montaña rojas forjadas en aluminio en la parte delantera y trasera, las extensiones de los pasos de rueda y los faldones, así como los elementos de protección fabricados en acero inoxidable en la parte delantera, trasera y los faldones. Además, las tomas de aire laterales rediseñadas de la parte delantera están protegidas contra impactos de piedras con rejillas de acero inoxidable. El portón del maletero y los asientos bucket (ambos de fibra de carbono), la supresión de los asientos

traseros, el acristalamiento y la batería de construcción ligera reducen el peso, por lo que el Porsche 911 Dakar, con 1605 kilogramos, pesa solo diez kilogramos más que un 911 Carrera 4 GTS con PDK.

- **Por primera vez con neumáticos todoterreno de serie**

Los neumáticos desarrollados específicamente del tipo Pirelli Scorpion All Terrain Plus encajan con el aspecto deportivo todoterreno, en la parte delantera del tamaño 245/45 R 19 y en la trasera del modelo 295/40 R 20. El perfil grueso tiene una profundidad de nueve milímetros, los laterales reforzados y la superficie de rodadura se componen de dos capas de carcasa. De este modo, el neumático del Porsche 911 Dakar es adecuado también para condiciones todoterreno exigentes y tiene una alta resistencia al corte. Al mismo tiempo, sobre el asfalto, los neumáticos también ofrecen una dinámica típica de vehículos deportivos. De forma opcional, están disponibles neumáticos de verano y de invierno del modelo Pirelli P Zero, desarrollados específicamente para el 911 Dakar.

- **Tracción superior con un sonido emocionante**

El motor de seis cilindros biturbo de 3,0 litros con 353 kW (480 CV) y un par motor máximo de 570 Nm ofrece unas prestaciones de conducción excepcionales con un sonido bóxer característico y emocionante. Con el vehículo parado, el automóvil deportivo acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y alcanza la velocidad máxima a 240 km/h (limitada por los neumáticos todoterreno). La transmisión de fuerza del deportivo de tracción total se realiza mediante una caja de cambios de doble embrague Porsche de ocho velocidades.

- **Nuevos modos de conducción y Rally Launch Control**

Además, la dirección activa del eje trasero, los soportes del motor especialmente deportivos del 911 GT3 y la estabilización del balanceo PDCC forman parte del equipamiento de serie. Las máximas prestaciones fuera de la carretera se logran mediante dos nuevos modos de conducción (además de normal, Wet y Sport), que se pueden seleccionar mediante el interruptor giratorio situado en el volante. El modo Rally es adecuado para terreno sin asfaltar, con tracción total especialmente diseñada para carga trasera. En el modo Offroad, se conduce automáticamente en el nivel más alto y con un efecto de bloqueo mucho mayor. Aquí destaca la máxima tracción en dunas o en terrenos duros e irregulares. En los dos

nuevos modos de conducción, también está activo el nuevo Rally Launch Control: permite un deslizamiento-de las ruedas del 20 %.

- **Paquete Rally Design con la estética del vehículo ganador del Dakar de 1984**

El elemento central del paquete opcional Rally Design es la pintura de dos colores en Blanco/Azul Gencian Metalizado. Porsche ofrece por primera vez una pintura bicolor de serie. Las franjas rojas y doradas se aplican a mano en Zuffenhausen, en los talleres de Porsche Exclusive Manufaktur. En el flanco del vehículo, el Cliente puede seleccionar un dorsal personalizado entre "0" y "999". Además de los neumáticos de rally en rojo y dorado, el 911 Dakar con paquete Rally Design, cuyo aspecto se inspira en el vehículo ganador del rally París-Dakar de 1984, también lleva el anagrama "Roughroads" en las puertas. Este término está protegido como nombre de Marca y refleja el concepto del 911 Dakar y su idoneidad para el uso fuera de carreteras pavimentadas. Las llantas pintadas en blanco y la franja luminosa trasera de color rojo, a diferencia del vehículo de serie, completan el aspecto exclusivo. En el interior se encuentran otros aspectos destacados: Las molduras decorativas del habitáculo, el soporte decorativo del salpicadero y el tirador interior de las puertas están ejecutados en blanco Ceramic. Además, también se encuentran los acabados de cuero y Race-Tex ampliados, así como los cinturones de seguridad y los toques en Azul Shark.

El chasis

A lo más alto con el sistema de elevación de serie

Una de las novedades más llamativas del Porsche 911 Dakar es la distancia al suelo notablemente mayor. Con 161 milímetros, es aproximadamente 50 milímetros más alta que en un 911 Carrera con chasis deportivo. Si se activa el sistema de elevación de serie, la carrocería se eleva 30 milímetros más en los ejes delantero y trasero. De este modo, el 911 Dakar alcanza una distancia al suelo de 191 milímetros como máximo.

La elevación de la carrocería al nivel alto se puede activar manualmente con un botón. En el modo todoterreno, la carrocería se eleva automáticamente. Los elementos de ajuste de las columnas de suspensión se llenan hidráulicamente. El sistema de elevación del 911 Dakar se basa en el principio del conocido sistema de elevación del eje delantero. Para garantizar que el sistema satisfaga los requisitos más exigentes y un nivel de conducción de hasta 170 km/h para los ejes delantero y trasero, se tuvieron que realizar cambios profundos. Para ello, se ha desarrollado un acumulador de aire a presión que, en caso necesario, vuelve a regular la presión del sistema. El depósito de expansión se ha adaptado al aumento del volumen de llenado. El nivel de presión ha aumentado de los aproximadamente 110 bares del elevador del eje delantero anterior a 135 bares. Es posible conducir en el nivel alto a una velocidad de hasta 170 km/h. Si se supera la marca de 170 km/h, se produce un descenso automático al nivel normal.

Recorridos de suspensión más largos y constantes de amortiguación más bajas

El ajuste del chasis del 911 Dakar sigue la misma filosofía básica que en todos los Porsche 911: gran equilibrio entre confort de conducción y deportividad, así como una aptitud utilitaria ilimitada. Para ampliar el ámbito de aplicación del 911 Dakar, se han realizado cambios específicos en la configuración para satisfacer tanto los requisitos todoterreno como en carretera. De esta forma, las columnas de suspensión utilizadas en el 911 Dakar son más largas y ofrecen, tanto en la parte delantera como en la trasera, recorridos más largos de compresión y de expansión. Para ello, las constantes de amortiguación son significativamente más bajas. Además, todos los sistemas de chasis de serie (PASM, estabilización dinámica del balanceo PDCC y dirección activa del eje trasero), así como la regulación de la tracción total y del bloqueo transversal (PTM y PTV Plus) se han reajustado.

Además de los conocidos modos de conducción "normal", "Wet" y "Sport", el conductor puede disfrutar de los dos nuevos modos exclusivos del Dakar: "Rally" y "Offroad".

En el modo "Rally", el motor, la caja de cambios de doble embrague Porsche y el acelerador actúan de forma deportiva, como en el modo "Sport+" de otros modelos 911. Además, el control de tracción permite un mayor deslizamiento sobre terrenos sin asfaltar. Las pistas adecuadas para el modo "Rally", diseñadas para ofrecer un gran disfrute al volante, son pistas de grava, prados húmedos y caminos forestales con surcos en el carril. En el modo "Offroad", el motor, la caja de cambios de doble embrague Porsche y el acelerador se comportan como en el modo "Rally", pero el vehículo circula automáticamente en el nivel más alto, por lo que cuenta con una distancia al suelo de 30 milímetros más. Al mismo tiempo, la tracción total transmite un par motor considerable al eje delantero para que no se produzca un deslizamiento diferencial entre las ruedas delanteras y las traseras. Además, el bloqueo transversal regulable del eje trasero se cierra para que no se produzcan diferencias de régimen entre la rueda trasera izquierda y la derecha. Así, el modo de conducción "Offroad" proporciona una tracción óptima en terrenos exigentes y altos pares de pilotaje. El ajuste "Offroad" es especialmente adecuado para la conducción en dunas y trayectos irregulares sobre terrenos duros.

Aceleración espectacular con Rally Launch Control

El nuevo Rally Launch Control está disponible tanto en el modo "Rally" como en el modo "Offroad". De forma similar al clásico Launch Control, que sigue formando parte del modo "Sport", permite al conductor acelerar al máximo desde la posición de parada. Puesto que el Rally Launch Control se utiliza en terrenos resbaladizos como arena y gravilla, puede manejar valores de deslizamiento de hasta el 20 %. Permite girar las ruedas dentro de ciertos límites, lo que ofrece al conductor una experiencia de aceleración especialmente intensa, espectacular y emocionante.

También se ha revisado por completo la coordinación de la dirección y se ha adaptado a la mayor exigencia de los requisitos. Convince en todas las superficies con una buena respuesta y transmite en todo momento con claridad el nivel de agarre que existe en el eje delantero. Los neumáticos todoterreno de Pirelli, desarrollados por primera vez para un modelo de serie de Porsche, también son responsables de la buena tracción del nuevo 911

Dakar en pistas todoterreno. Están montados de serie, en la parte delantera con el tamaño 245/45 R 19, en la parte trasera con el tamaño 295/40 R 20. Con una mayor sección transversal, es decir, un lateral más alto, contribuye a aumentar en diez milímetros la distancia al suelo del 911 Dakar. La gran sección transversal también requiere el uso de ruedas de 19 pulgadas en la parte delantera y ruedas traseras de 20 pulgadas. Por tanto, las llantas del 911 Dakar son una pulgada más pequeñas que las del 911 Carrera GTS.

Neumáticos deportivos todoterreno

Los neumáticos todoterreno desarrollados especialmente para el 911 Dakar cuentan con marcadas características todoterreno. Sin embargo, en carretera, ofrecen altas cualidades deportivas y un sorprendente potencial de dinámica transversal. Los neumáticos todoterreno son muy robustos. Su perfil diseñado específicamente con una profundidad de más de nueve milímetros, los laterales reforzados y las superficies de rodadura con dos capas de carcasa lo hacen especialmente resistente a los cortes. Además, la carcasa doble aumenta la rigidez de los laterales en aprox. un 40 %, lo que beneficia el exigente uso en terrenos fuera del asfalto. Con estos neumáticos todoterreno, el 911 Dakar no solo puede hacer frente a complicadas condiciones fuera de la carretera, sino también alcanzar velocidades máximas de 240 km/h. De forma opcional, también hay disponibles neumáticos de verano y de invierno Pirelli P Zero de nuevo desarrollo para el Porsche 911 Dakar.

Carrocería y aerodinámica

El ángulo de rampa de un SUV

La arquitectura básica del 911 ya constituye una buena base para el uso todoterreno, que se ha podido optimizar aún más mediante modificaciones en la carrocería. El voladizo delantero es 16 milímetros más corto, lo que, junto con la mayor distancia al suelo, aumenta el ángulo de ataque: de 8 a 16,1 grados en la parte delantera. El ángulo de rampa es de 19 grados y, por tanto, se sitúa aproximadamente al mismo nivel que un Cayenne o un Macan.

Cada uno de los componentes que distinguen al 911 Dakar de otros 911 desempeña una función importante en el concepto general del deportivo todoterreno. El nuevo spoiler trasero fijo de fibra de carbono sustituye al spoiler móvil de los modelos Carrera para ofrecer una mayor resistencia con una fuerte expulsión de suciedad. Optimiza el flujo de aire hacia los intercoolers y aumenta la carga aerodinámica en el eje trasero. Esto mejora el equilibrio de la carga aerodinámica, sobre todo porque, en beneficio del ángulo de ataque delantero, se ha suprimido el labio del spoiler delantero típico del 911. Las extensiones de los pasos de rueda de plástico negro resistente a impactos tienen en cuenta las ampliaciones del ancho de vía: la convergencia se ha ampliado 28 mm en la parte delantera y 15 mm en la parte trasera. Los faldones más anchos, así como los bordes inferiores de los nuevos carenados delantero y trasero llevan una protección contra impactos de piedras de chapa de acero inoxidable. Las rejillas de protección para las tomas de aire laterales delanteras también están ejecutadas en acero inoxidable. En la parte delantera y trasera del vehículo, se han fijado unas argollas de montaña rojas de aluminio forjado.

- **Opcionalmente con portaequipajes o tienda de campaña para techo, así como un cronógrafo de Porsche Design**

El techo del Porsche 911 Dakar incorpora en la parte trasera una toma de corriente de 12 voltios para las ópticas LED del portaequipajes de techo opcional. Con una carga de 42 kilogramos, puede alojar sin problemas los accesorios típicos de la conducción todoterreno, como bidones de gasolina y agua, palas plegables y tablas de tracción.

También hay disponible una tienda de campaña de techo para el 911 Dakar. En el interior, el 911 Dakar resalta sus pretensiones deportivas con asientos bucket de serie y la supresión de los asientos traseros. La característica distintiva del interior del Dakar es el equipamiento Racetex de serie con costuras decorativas en color Verde Shade, que también se ofrece en exclusiva para el 911 Dakar como pintura exterior metalizada. El paquete Rally Sport con arco de protección antivuelco, cinturón de seis puntos y extintor de incendios está disponible de forma opcional en la mayoría de los mercados. Los Clientes del 911 Dakar pueden optar de forma exclusiva por el cronógrafo Porsche Design 1 – 911 Dakar y el cronógrafo 1 – 911 Dakar Rally Design Edition a juego con el vehículo. Por primera vez, la carcasa está fabricada en carburo de titanio ligero y resistente a los arañazos.

Refrigerador con protección frente a impactos de piedras

Según sus posibilidades de uso especiales, el 911 Dakar dispone de un sistema de refrigeración adaptado que tiene en cuenta, sobre todo, la necesidad de refrigeración para el uso todoterreno. Por ello, se utilizan ventiladores más potentes en los módulos de refrigeración laterales. Las rejillas se han diseñado especialmente para el 911 Dakar y ofrecen un excelente equilibrio entre el caudal de aire y la protección contra impactos de piedras.

El peso aumenta en comparación con los modelos Carrera 4 debido a la elevación, al amplio equipamiento de serie con función de elevación y a los sistemas de chasis PDCC y la dirección activa del eje trasero de alta calidad. Los ingenieros han podido compensar en gran medida este aumento de peso con medidas de construcción ligera. De esta forma, se han eliminado los asientos traseros del 911 Dakar, y los asientos bucket de fibra de carbono de serie también son especialmente ligeros. El uso del capó de plástico reforzado con fibra de carbono, el spoiler trasero de fibra de carbono, una batería de construcción ligera y el acristalamiento de peso reducido de las ventanillas delanteras, traseras y delanteras ahorran kilogramos adicionales. Además, teniendo en mente el uso todoterreno, se han reducido las rejillas de refrigeración móviles. En total, el Porsche 911 Dakar pesa 1605 kilogramos y, a pesar del equipamiento opcional, solo pesa diez kilogramos más que un 911 Carrera 4 GTS con caja de cambios de doble embrague Porsche.

Ópticas LED en el portaequipajes de techo

El techo del 911 Dakar cuenta por primera vez con una toma de corriente integrada. Se trata de la toma de corriente de 12 voltios que suministra alimentación a los faros del portaequipajes de techo. Este portaequipajes especial es opcional, pero la toma de corriente de techo y el sistema de fijación integrado en el techo se incluyen de serie en el 911 Dakar. El uso de los faros en el portaequipajes de techo, que se pueden activar mediante un botón en la consola del techo, solo está permitido fuera de las carreteras públicas.

Diseño e interior

Estética exclusiva

Por primera vez, en el 911 Dakar se puede ver la nueva pintura en Verde Shade Metalizado. Además, el automóvil se puede adquirir en los tres colores de serie habituales: Plata GT Metalizado, Negro y Blanco. Aparte de estos, están disponibles los colores especiales Gris Hielo Metalizado y Azul Shark. Las llantas del Dakar de 19 y 20 pulgadas están pintadas de serie en Negro (satinado), y opcionalmente se pueden adquirir en Gris Vesubio (satinado) o Blanco.

En el interior, destacan los asientos bucket de serie y la ausencia de asientos traseros. El color Verde Shade se retoma en el habitáculo como color de contraste, por ejemplo, en las costuras de contraste, como marca de las 12 en punto del volante deportivo GT en Race-Tex, en la moldura del salpicadero o como fondo visible de las secciones centrales en Race-Tex perforadas de los asientos. En el tablero de instrumentos hay montada una placa con el número de la unidad del vehículo. Porsche fabricará 2500 ejemplares del 911 Dakar. El selector del cambio de la caja de cambios de doble embrague Porsche de ocho velocidades está fabricada en aluminio, las molduras de paso de las puertas son de aluminio pulido en negro y ostentan el anagrama "911 Dakar". En las puertas, pueden instalarse opcionalmente pequeños proyectores LED que proyectan el anagrama "911 Dakar" sobre el suelo al abrir las puertas.

Paquete Rally Design como homenaje a la victoria en Dakar en 1984

El paquete Rally Design está disponible de forma opcional. Establece una relación estética directa con la escudería Porsche ganadora del rally París-Dakar de 1984. Los vehículos estaban pintados en azul y blanco, y llevaban franjas decorativas de color rojo y dorado. El nuevo paquete Rally Design está pintado en dos colores (Blanco y Azul Gencián Metalizado) y ostenta el anagrama "Roughroads". Esta palabra evoca fonéticamente los tiempos pasados y, al mismo tiempo, refleja el concepto del 911 Dakar: un coche pensado para *rough roads*, carreteras duras. Porsche también se ha permitido proteger esta denominación como Marca.

En el 911 Dakar con paquete Rally Design, Porsche realiza por primera vez de serie la combinación de pintura bicolor con láminas adhesivas. Para ello, se han desarrollado nuevas tecnologías de pintura y se han definido nuevos procesos de trabajo. Además, los procesos de enmascaramiento y pintura manuales se han integrado en el proceso de serie de la pintura del vehículo. La aplicación de la lámina de gran superficie se realiza a mano en Porsche Exclusive Manufaktur.

En el paquete Rally Design, el spoiler trasero y las llantas Dakar están ejecutados en Blanco. En el interior, el color de contraste es ahora Azul Shark en lugar de Verde Shade. Los cinturones de seguridad también están diseñados en Azul Shark, así como el bordado "911" de los reposacabezas. El material Race-Tex también se utiliza generosamente en el paquete Rally Design, por ejemplo, en el techo interior, en el salpicadero, los parasoles y las alfombrillas. Las molduras decorativas del habitáculo, el soporte decorativo del salpicadero y el tirador interior de las puertas están ejecutados en blanco Ceramic. En las puertas hay pequeños proyectores LED. Al abrir las puertas, proyectan el logotipo de "Roughroads" junto con el perfil de los neumáticos todoterreno en el suelo. El paquete Rally Design se puede pedir de fábrica por un precio de 26 061 euros, IVA incluido. El "paquete de ampliación Rally Design" se puede adquirir de forma opcional para el interior. Incluye detalles adicionales en Race-Tex, como las costuras decorativas en Azul Shark, que van desde el interior de los faldones laterales hasta la tapa de la caja de fusibles y la carpeta de documentación, pasando por la carcasa central de las salidas de aire con láminas en cuero. Otro detalle que llama la atención es la consola del retrovisor interior con revestimiento de Race-Tex en negro y costuras decorativas en el mismo color. El paquete de ampliación se puede pedir por un precio de 2957,15 euros, IVA incluido.

Tres juegos de adhesivos decorativos con estética de rally de los años 70

La historia de rally del Porsche 911, lejos de las carreteras pavimentadas, comienza antes de la primera victoria en el rally París-Dakar de 1984. Las participaciones en el East African Safari Rally en los años 70 del siglo pasado son inolvidables. Mientras que la estética del paquete Rally Design opcional para el 911 Dakar está estrechamente relacionada con el vehículo ganador de 1984, Porsche ofrece tres láminas exclusivas para el 911 Dakar que evocan las ediciones del rally africano de 1971, 1974 y 1978.

El Rally East African Safari, con una longitud de unos 5000 kilómetros, condujo a sus participantes a través de sabanas, zonas semidesérticas y las tierras altas de Kenia, y está considerado como uno de los rallies más duros de todo el mundo. En 1971, Porsche afrontó este desafío por primera vez con una escudería oficial. En el exterior podía reconocerse al 911 S modificado, a través del sencillo laminado negro del capó, las aletas delanteras y las puertas. El juego de adhesivos decorativos "Rally 1971" para el 911 Dakar retoma este diseño y se presenta con el dorsal 19, que ostentó el 911 con más éxito de este rally: en 1971, los pilotos polacos Sobieslaw Zasada y Marian Bien obtuvieron el quinto puesto. El juego de adhesivos decorativos está disponible por un precio de 4165 euros.

El East African Safari Rally tuvo etapas increíblemente largas: en 1974, la carrera se dividió en tres tramos de 1450 a 2019 kilómetros de longitud, que los equipos tuvieron que superar en tan solo cinco días. De los 99 automóviles que empezaron, solo 16 llegaron a la meta. El campeón sueco del rally, Björn Waldegaard, que ya ganó dos veces con Porsche el rally de Monte Carlo, se situó ampliamente a la cabeza con su copiloto Hans Thorszelius en el 911 Carrera 2.7 RS y comenzó el tercer tramo con 36 minutos de ventaja. Un daño en el brazo transversal le costó 72 minutos, y al final Waldegaard quedó en segundo lugar. Las franjas decorativas azules, que se extienden a lo largo de las líneas de los hombros del automóvil pintado en blanco, fueron características de las láminas del patrocinador principal. Este tema también incluye la lámina decorativa actual, aunque con franjas decorativas más estrechas y el anagrama de Porsche en los bordes inferiores de la puerta. Las láminas "Rally 1974" están disponibles por un precio de 4165 euros.

Björn Waldegaard quiso volver a intentarlo. Con uno de los tres 911 SC de construcción propia para el grupo 4, el sueco se presentó en Kenia y pronto demostró a la competencia quién sería el ganador. Sin embargo, al final el rally East African Safari volvió a resultar un tanto insidioso: brazos transversales, amortiguadores, eje de accionamiento... el Porsche de Waldegaard acumulaba demasiados daños estando ya muy lejos de una posible ayuda. Así, el veloz sueco tuvo que conformarse con el cuarto puesto, y el dúo sudafricano de Porsche compuesto por Vic Preston Jr. y John Lyall consiguió el segundo lugar. La decoración del patrocinador consiste en superficies onduladas en naranja, azul oscuro y azul claro, y es muy conocida en todo el mundo gracias a las actividades del equipo Martini

Racing, que existe desde 1958. También en este caso, los diseñadores de Porsche han reinterpretado cuidadosamente las históricas láminas. El dorsal 14 de las puertas es el del piloto que quedó en segundo puesto, Vic Preston Jr. El juego de adhesivos decorativos "Rally 1978" está disponible por un precio de 5950 euros.

La tracción

Fuente de potencia superior con sonido emocionante

El nuevo Porsche 911 Dakar dispone de una tracción extremadamente dinámica y superior: el motor bóxer de seis cilindros de 3,0 litros con alimentación biturbo y 480 CV (353 kW). Ya a 2300 rpm, el motor ofrece su par motor máximo de 570 Nm y mantiene constante este nivel de potencia hasta las 5000 rpm. Los ingenieros han creado una experiencia de sonido emocionante y de gran presencia para el 911 Dakar, también mediante el sistema de escape deportivo de serie.

El motor bóxer de seis cilindros está acoplado de serie a una caja de cambios de doble embrague Porsche de ocho velocidades que distribuye la fuerza entre las cuatro ruedas. Desde la posición de parada, el nuevo deportivo todoterreno acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos, con una velocidad máxima de 240 km/h (limitada por los neumáticos todoterreno).

Para la conducción fuera del asfalto, se han modificado la aspiración de aire y la refrigeración. Debido a la mayor carga de polvo, sobre todo durante el derrape, se utilizó el filtro de aire reforzado del 911 Turbo, se equipó la caja del filtro de aire con una rejilla de apoyo y se instalaron los motores de ventilador más potentes del 911 Turbo. Además, se equipan con ventiladores de 650 vatios que garantizan la potencia de refrigeración incluso durante la conducción lenta fuera de la carretera a temperaturas elevadas. Por eso, el motor incorpora también el generador más potente del 911 Turbo.

Los apoyos del motor proceden del 911 GT3, con cuya ayuda se aumenta en un 100 % la rigidez de la conexión del grupo. Esto optimiza el comportamiento de conducción, sobre todo en maniobras dinámicas, y reduce aún más el golpeo y la oscilación del motor en terrenos irregulares.

Equipamiento y accesorios

Ampliación individualizada

Además del amplio equipamiento de serie para mejorar las prestaciones, la dinámica de conducción y la capacidad todoterreno, el Porsche 911 Dakar también dispone de soluciones de alta calidad para el confort y la seguridad. Las ópticas principales Matrix LED tintadas con PDLS Plus también se incluyen de serie en el volumen de suministro, como el sistema de apertura de garaje HomeLink®, el paquete Sport Chrono, el volante deportivo GT, el sistema de advertencia y asistente de frenado, el acceso confort y el sistema de ayuda al aparcamiento con cámara de marcha atrás y Surroundview. Un amplio equipamiento de Infotainment ofrece entretenimiento y conectividad: El sonido de todos los medios en el automóvil se mejora gracias a un sistema de sonido envolvente Bose® de serie.

El paquete opcional Rally Sport, disponible en la mayoría de los mercados, ofrece una protección optimizada en los circuitos de rally y en la conducción fuera del asfalto. El paquete consta de un arco de protección antivuelco de acero pintada en negro y con recubrimiento de polvo, que se monta detrás de los asientos delanteros y se atornilla a la carrocería. El paquete Rally Sport también incluye dos cinturones de seis puntos y un extintor.

Portaequipajes o tienda de campaña de techo

Además, Porsche Tequipment ofrece equipamientos especiales para el 911 Dakar. De este modo, el programa incluye un portaequipajes de techo que permite guardar los accesorios adecuados. Se puede elegir entre bidones de gasolina y agua, palas plegables y tablas de tracción. Porsche Lifestyle ofrece artículos de equipaje adecuados y especialmente robustos. El portaequipajes de techo pesa 28 kilogramos y ofrece una carga de 42 kilogramos. Su iluminación LED se alimenta a través de la toma de corriente del techo del 911 Dakar integrada de serie mediante acoplamiento magnético. Un botón en la consola del techo permite encender y apagar las luces LED. En el tráfico rodado por carretera, no se permite el uso de esta iluminación adicional.

En lugar del portaequipajes de techo, es posible utilizar una tienda de campaña plegable para dos personas en el sistema de transporte del techo. El estuche rígido de diseño específico de Porsche contiene, además de la tienda, una escalera, colchón, protección antirrobo y protección para tormentas. La tienda se puede montar rápidamente y con pocas maniobras. Pesa 58 kilogramos y está diseñada para una carga máxima de 140 kilogramos.

Cronógrafos

Historia del automovilismo de competición en la muñeca

Los cronógrafos artesanales 1 - 911 Dakar y 1 - 911 Dakar Rally Design Edition, desarrollados por Porsche en su propia relojería en Soleura (Suiza), retoman de forma consecuente los elementos destacados de su modelo motorizado y entusiasman con una novedad mundial: una carcasa de carburo de titanio desarrollada por Porsche Design y muy resistente a los arañazos. Los cronógrafos están reservados exclusivamente a los propietarios del Porsche 911 Dakar y, por tanto, están limitados a un total de 2500 unidades. El número de unidad limitada es el mismo que el del vehículo y está grabado en la placa de la carcasa.

Después de cinco años de intenso trabajo de desarrollo, se ha conseguido fabricar una carcasa de cronógrafo a partir del material extremadamente resistente y a prueba de arañazos de carburo de titanio. Muy en la línea del espíritu de Ferdinand Alexander Porsche, quien dijo: "Me gusta mejorar las cosas". Porsche Design no solo ha revestido la carcasa con carburo de titanio, sino que esta está completamente moldeada con este revolucionario material. Para ello, el granulado se prensa primero con una presión de varias toneladas antes de "hornearse" a más de 2000 grados centígrados. Posteriormente, la pieza bruta resultante se fresa hasta darle la forma definitiva y se pule. El carburo de titanio no sufre ningún proceso de envejecimiento visible y es aún más ligero que el titanio. Este material cerámico se reconoce por su llamativo aspecto de polvo negro y su elegante estructura cristalina. La abreviatura "TiC" correspondiente al carburo de titanio decora la esfera en un llamativo color rojo.

Delicadas diferencias de diseño

Al igual que en los modelos 911 Dakar con y sin paquete Rally Design, los cronógrafos también presentan ligeras diferencias de diseño. Así, la esfera del cronógrafo 911 Dakar Rally Design ostenta un gráfico "Roughroads" inspirado en el diseño del vehículo. Además, en el cronógrafo 911 Dakar, la parte trasera de la pulsera fabricada en cuero está hecha de Race-Tex en Azul Shark, en lugar de Verde Shade.

Ambas versiones del cronógrafo 911 Dakar representan el mito del rally más famoso de la historia y muestran detalles de diseño característicos del nuevo Porsche 911 Dakar. Los propietarios de este extraordinario vehículo también pueden llevar una pieza de la historia del automovilismo en la muñeca.

La historia

Cómo llegó la tracción total al 911

Con más de 30 000 victorias individuales, Porsche es una de las marcas de automóviles de mayor éxito del automovilismo de competición. Los vehículos de rally también han contribuido constantemente a conseguir este balance. Todo empezó en enero de 1965 cuando, solo cuatro meses después de su lanzamiento al mercado, el Porsche 911 participó en el Rally de Monte Carlo y consiguió el quinto puesto. Tres años después, con Vic Elford, el 911 logró su primera victoria en Mónaco con el inglés al volante de un 911 SC 2.0. En 1969 y 1970, el sueco Björn Waldegared consiguió repetir este éxito. Y a los tres años, otro 911 Rally terminó segundo en Monte Carlo.

El Campeonato Mundial de Rally, tal y como se conoce hoy, se celebró por primera vez en 1973, y desde 1979 existe también un título WRC para el piloto más laureado. Porsche nunca participó en el Campeonato Mundial, pero se presentó a distintas carreras. Además, en los años 70, Porsche utilizó el 911 en varias ocasiones en el East African Safari Rally, que no pertenecía al mundial, y que recorre Kenia a lo largo de más de 5000 kilómetros. En 1971, un Porsche 911 obtuvo el quinto puesto, y en 1974 y 1978, un 911 quedó en segunda posición.

El grupo B allanó el camino

En 1981, Walter Röhrl, campeón del mundo del año anterior, se unió a Porsche para una temporada, pero se presentó al Campeonato de Alemania con el 924 Carrera GTS. Solo participó en el Campeonato Mundial con el 911 SC en el Rally de San Remo.

Mientras tanto, Porsche unió fuerzas para un nuevo concepto: en 1982, la FIA, Federación Internacional del Automóvil, introdujo los vehículos del grupo B, los automóviles Gran-Turismo de alto rendimiento, que también se podían utilizar en el Campeonato Mundial de Rally. En 1983, en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort, se presentó en el stand el primer prototipo del futuro superdeportivo 959. Llevaba consecuente el nombre de "Grupo B". El 959 debía convertirse en el primer Porsche de serie con tracción total, pero el desarrollo de este nuevo concepto de tracción comenzó a principios de los años 80 en el 911. En 1981, Porsche presentó en el Salón Internacional del Automóvil un prototipo que

aunaba los aspectos destacados del Cabriolet, el turbo y la tracción total. Su nombre: Porsche 911 Turbo 3.3 4x4 Cabriolet.

Este prototipo ha sido sometido a extensas pruebas, entre otros, por Walter Röhrl. Y cuando Jacky Ickx, cuatro veces ganador de le Mans con Porsche, vio el prototipo experimental en Weissach, tuvo una idea: quiso competir en el París-Dakar con un 911 Rally con tracción total. Este rally extremo de 11 000 kilómetros de longitud, que se disputó fuera del Campeonato Mundial, ha ido ganando popularidad año tras año desde 1979 y, en 1983, Ickx ya lo había ganado con un Mercedes 280 GE.

Nombre interno del 911 Dakar: 953

La idea de Ickx supuso la oportunidad de emprender una exitosa empresa pionera para Porsche. El entonces presidente de Desarrollo, Helmuth Bott, estuvo de acuerdo, Jacky Ickx invitó a la marca de cigarrillos Rothmans a participar también como patrocinador del París-Dakar, y tres Porsche 911 Carrera 3.2 se equiparon con tracción total y numerosos refuerzos típicos del rally. Denominación oficial de tipo: Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 París-Dakar. Internamente, el vehículo se denominaba simplemente 953.

Como pilotos contó, además de con Ickx y su copiloto Claude Brasseur, con el francés René Metge, ganador del Dakar en 1981 en un Range Rover, con su copiloto Dominique Lemoyne y el director de proyecto de Porsche Roland Kussmaul con Erich Lerner. Ickx y Metge debían conducir para obtener resultados, preferiblemente la victoria, y el equipo de Kussmaul/Lerner estaba concebido como un taller de carreras. Al mismo tiempo, un equipo de mecánicos se desplazó en la categoría de camiones para prestar apoyo a los tres 911.

Inicialmente, la competencia establecida con sus vehículos todoterreno no se tomó en serio el compromiso de Porsche, pero los competidores pronto aprendieron. Aunque el 911 Carrera 4x4 de Jacky Ickx ya se había desgastado el primer día de desierto con daños por impacto de piedras y tuvo que someterse a horas de reparaciones. René Metge hizo honor a su reputación de zorro del desierto, y a 150 km/h y más, voló sobre la arena y la grava. El 911 Rally era varios cientos de kilogramos más ligero que los grandes vehículos todoterreno, y además el motor bóxer movilizaba una potencia de 165 kW (225 CV), lo que beneficiaría directamente a Porsche. La gran ventaja de tracción del motor trasero también se hizo notar, al igual que en todos los rallies, en el París-Dakar. Y para atravesar grandes

dunas de arena suave, los equipos podían accionar una palanca especial en la consola central. De este modo, establecían una tracción rígida entre el eje trasero y el delantero, lo que permitió al 911 Carrera 4x4 funcionar de forma muy brusca, pero con la máxima tracción.

Primer puesto también para todo el equipo de Porsche

Al final, Metge obtuvo la victoria total. Jacky Ickx luchó de forma infatigable hasta pasar del puesto 139 al sexto lugar, mientras que Roland Kussmaul quedó en un respetable 26.º puesto, lo que permitió obtener el primer puesto también en la clasificación por equipos.

Después de este abrumador éxito, Porsche volvió a participar en el París-Dakar un año después, esta vez con los primeros 959. Según el reglamento del Grupo B, se debían vender al menos 200 vehículos de serie para su homologación, condición que Porsche había cumplido poco después del Salón Internacional del Automóvil de 1983 gracias a pedidos fijos. Y así, Porsche accedió por primera vez a un rally con la etapa preliminar de un vehículo del Grupo B. Lamentablemente, los motores biturbo de 400 CV no estaban listos. Por ejemplo, en 1985 no fueron tres 911 con componentes del 959 los que llegaron a la parrilla de salida como en el año anterior, sino tres 959 con motores 911. Debido a las incertidumbres del París-Dakar, ninguno de ellos alcanzó el objetivo, por lo que volvió a intentarse un año más tarde. Y se ganó. Una vez más, fue el equipo de René Metge y Dominique Lemoyne el que aseguró el triunfo de Porsche. El dúo Ickx/Brasseur ocupó el segundo puesto esta vez, y Roland Kussmaul y su copiloto se convirtieron en los sextos clasificados.

Tras el nuevo triunfo, Porsche terminó su compromiso con el París-Dakar. El 959 tampoco hizo su aparición en el Campeonato Mundial de Rally, porque la FIA ya había prohibido el Grupo B para este uso a finales de 1986. Los coches de alto nivel habían demostrado ser demasiado peligrosos y solo podían circular en el Campeonato de Europa de Rallycross, en el que Porsche no tenía ningún interés.

Cinco años después del primer triunfo llegó el 911 Carrera 4

Así, el legado del París-Dakar es el 959 de uso urbano, que en su momento fue el modelo de serie de Porsche más potente de todos los tiempos: con 450 CV (336 kW), a finales de los años 80, el 959 superó claramente tanto al 911 Turbo como al modelo 928 de ocho

cilindros. Y lo que es más importante: el 959, aunque solo se fabricó 292 veces en total, fue el primer Porsche de serie con tracción total. El 911 de la serie G, en el que se basaba el 911 Carrera 4x4 para el París-Dakar, permaneció en el mercado hasta 1988 y ya no contaba con tracción total. Sin embargo, más tarde, con el lanzamiento de la tercera generación del 911, el 964, había llegado el momento: todavía en 1988, pero en el año de modelos 1989, el Porsche 911 Carrera 4 llegó por primera vez a los concesionarios.