
Fahrbericht Porsche 911 Dakar: Mit „Tempo, Tempo“ durch die Dünen

Von Mark Richardson, cen

Sportlicher musste Porsche seinen legendären Sportwagen nicht machen. Es gibt bereits mehr als zwei Dutzend verschiedene Varianten des 911, von 385 bis 650 PS, von 113.492 bis 281.458 Euro. Nun kommt noch eine weitere: der Dakar.

Er ist etwas, was es noch nicht gab: Ein Hochleistungs-Rallyeauto und eine Hommage an jenen 911, der 1984 die zermürbende Rallye Paris-Dakar gewann. Eine Art Schotter-Rennwagen, mit dem Sie auch an einem Montagmorgen zur Arbeit fahren können, aber bitten Sie ihren Chef besser nicht um eine Gehaltserhöhung, wenn Sie dort ankommen. Doch wenn Sie einen besitzen, sind Sie ja ohnehin vermutlich der Boss.

Der 911 Dakar ist nämlich nicht billig. Die Preisliste beginnt bei 222.020 Euro, und bisher haben sich außerdem rund zwei von drei Käufern für das 26.061 Euro teure Rallye-Design-Paket entschieden, das die Lackierung des Autos von 1984 imitiert. Zum Geburtstag können Sie sich dann für 13.950 Euro den passenden, ausschließlich Fahrzeugbesitzern vorbehaltenen Chronographen wünschen – oder auch ein knapp 10.000 Euro teures Dachzelt. Es geht in diesen Sphären nicht mehr ums Geld. Reden wir also über das Auto.

Und dazu fliege ich nach Marokko, übernehme einen 911 Dakar und fahre in die Wüste, in die Sanddünen nahe der algerischen Grenze. Die Spielregeln: Ein Porsche-Instruktor fährt vorweg, Überholen verboten. Damit ich keinen Strafzettel bekomme, aber vor allem, um in der Wüste nicht falsch abzubiegen und mich in einer algerischen Düne wiederzufinden.

Die Polizeikontrolle stellt sich dann etwas anders dar als erwartet. Kaum haben wir die Stadt verlassen, hält uns ein junger Beamter an, grinst und weist uns unmissverständlich an: "Tempo, Tempo!" Der 480 PS starke Dakar kommt in 3,4 Sekunden auf 100 km/h, und das kann ich bei dieser Gelegenheit gleich einmal austesten. In den beiden Offroad-Fahrmodi lässt die Beschleunigungsfunktion „Launch Control“ bis zu 20 Prozent Schlupf zu. Das ganze sieht auf der staubigen Straße vermutlich recht eindrucksvoll aus.

Weg vom Asphalt, Abbiegen in die Wildnis: Es wird holprig. Der 911 Dakar liegt fünf Zentimeter höher als der Carrera 4 GTS, auf dem er basiert. Auf Knopfdruck hebt sich das Chassis um weitere drei Zentimeter (die dafür zuständige Pumpe sitzt hinten, weshalb die Rücksitze entfallen), dabei sinkt die ohnehin relativ niedrig angesetzte Höchstgeschwindigkeit von 240 auf 170 km/h. Auf diesem Untergrund ist das allerdings völlig in Ordnung; wir wappnen uns damit gegen eventuelle Felsbrocken, die hier überall im Sand versteckt sind (für den Notfall folgt uns ein Toyota Land Cruiser, mitsamt Fotograf und Abschleppseil).

Besonderen Komfort darf man nicht erwarten: Der Dakar ist ab Werk mit zwei schmalen Sportsitzen ausgerüstet, die sich ausschließlich in Längsrichtung verstellen lassen. Sie lassen sich allerdings durch bequemere Sitze substituieren, wenn man möchte (oder muss). Aber auch dann noch dürfte es der Fotograf im geräumigen Land Cruiser auf der Rüttelpiste deutlich besser gehen.

Die Piste wird sandig, die Sicht nach vorn im Staub des Instruktoresautos wird zum echten Problem. Verwehungen legen sich über die Spuren, das Funkgerät knistert: „In den Dünen auf dem Gas bleiben und auf der Kuppe unter keinen Umständen anhalten! Immer in Bewegung bleiben!“

Es kommt, wie es kommen muss: Beim fünften oder sechsten Drift kann ich vor lauter Staub nichts mehr sehen und lupfe den Gasfuß. Das Auto kommt oben auf der Düne zum Stehen; das war's. Während man sich im Schnee oft freischaukeln kann, weil man in tieferen Schichten Traktion findet, ist der Sand grundlos. Der Viertelmillion-Sportwagen wird zum starren, 1,6 Tonnen schweren Hindernis in der Wüste. Jetzt habe ich zwei Optionen: Ausgraben (Porsche verkauft der Kundschaft die passende Schaufel für rund 300 Euro) oder Abschleppen. Ich entscheide mich natürlich für letzteres. Der leidgeprüfte Instruktor sagt netterweise: „Das passiert jedem.“

Dabei kommen die richtig anspruchsvollen Dünen erst noch, jetzt geht es um Vollgas-Driften. Dafür wird der Druck in den speziell entwickelten Pirelli-Reifen stark abgelassen, das Tempo zieht scharf an. Freizeitgestaltung in der Wüste: Die Drehzahl fast am Anschlag, das Auto in ständiger Bewegung, wild hin- und herdriftend, an allen vier Rädern werden rote Schwaden nach oben geschleudert. Wir rasen wie wildgewordene Sandwürmer durch die Dünen. Hier in Marokko wurden „Dune“ und „Star Wars“ gedreht: Eine andere Welt.

Eine Welt, die uns an die Grenzen des fahrerischen Könnens führt: Eigentlich hatte Porsche eine anspruchsvollere Piste ausgewählt, aber die Autos blieben immer wieder stecken. Ich vermute: Am 911 Dakar hat es nicht gelegen.

Braucht die Welt wirklich einen rallyetauglichen Porsche 911? Mit Sicherheit nicht, aber mit gleicher Sicherheit wird dieses Auto das Leben der glücklichen 2500 Menschen bereichern, die einen zugeteilt bekommen. Und das Leben eines Polizisten, der uns die Anweisung erteilt hat, der wir unbedingt Folge leisten mussten: „Tempo, Tempo“! (Mark Richardson/cen)

Daten Porsche 911 Dakar

Länge x Breite x Höhe (m): 4,53 x 1,86 x 1,34
Radstand (m): 2.45
Antrieb: 6-Zyl.-Boxer-Heckmotor, 2981 ccm, Allrad, 8-Gang-PDK
Leistung: 353 kW / 480 PS bei 6500 U/min
Max. Drehmoment: 570 Nm bei 2300-5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,3 Liter
CO₂-Emissionen: 256 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1680 kg / max. 355 kg
Kofferraumvolumen: 132 Liter
Wendekreis: 11,7 m
Preis: 222.020 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson



Porsche 911 Dakar.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richardson
