本文内容仅代表发布时情况，其中信息可能已 过时。

PORSCHE

保时捷
911 Dakar

新闻资料

目录

亮点 3
可适应各种条件的驾驶动态 3
底盘 6
通过标配升降系统升高 6
车身与空气动力学设计 8
比肩 SUV 的上坡角度 8
设计和内饰 10
独特的视觉效果 10
驱动系统 13
强悍的动力和澎湃的声浪 13
装备和配件 14
可进行个性化扩展 14
计时码表 15
手腕上的赛车史 15
历史 16
四轮驱动系统是如何进入 911 车型的 16
Gruppe B 所向披靡 16
Dakar 911 的内部命名：953 17
整个保时捷车队同样名列榜首 18
首次获胜的五年后，911 Carrera 4 问世 18

亮点

可适应各种条件的驾驶动态

- **致敬巴黎-达喀尔拉力赛上的首次全场胜利**

在 2022 年 11 月的洛杉矶车展上，保时捷发布了全新保时捷 911 Dakar——一款在越野路面和郊区公路同样挥洒自如的双门跑车。这款限量 2,500 辆的车型表明，保时捷 911 的理念几乎不受任何限制。911 Dakar 意图致敬保时捷在 1984 年拿下的巴黎-达喀尔拉力赛首次全场胜利——那也是 911 车型首次配备四轮驱动系统。

- **显著提升的离地间隙**

显著提升的离地间隙：其标准高度相较于带运动悬架的 911 Carrera 提高了约 50 mm。另外，标配的升降系统可将整个车身再升高 30 mm，使其离地间隙和上坡角度足以比肩常规的 SUV 车型。这项升降系统的设计理念不仅是为了让车辆低速通过障碍物，更是作为重新调校的悬架的一个组成部分。在“高位”设置下，车辆能以高达 170 km/h 的速度展开越野冒险之旅。当车速超过 170 km/h，车辆将自动降低高度至“标准”位置。

- **具有丰富越野特征的车身**

911 Dakar 其他的亮点特征还包括一款全新开发的、采用碳纤维复合材料（CFRP）制成的轻量化固定式后扰流板，及源自 911 GT3 的带有吸睛出风口的碳纤维复合材料车前盖。新车还标配了丰富的越野设计细节，包括红色的前后铝制拖车环[1]，加宽的轮毂槽、门槛，以及前后方和车门槛上的不锈钢防护件。重新设计的车前脸上，侧进气口同样用不锈钢格栅加以保护，以防止飞石。碳纤维复合材料行李厢盖、取消后排座椅<85>、</85>轻量化的玻璃和电池使车辆进一步减重，令保时捷 911 Dakar 的整车重量控制在 1,605 kg，仅比配备保时捷双离合传动系统(PDK)的 911 Carrera 4 GTS 略重 10 kg。

[1] 具体市场配置可能根据不同国家/地区法规要求而不同。

- **首次标配全地形轮胎**

专门开发的倍耐力 Scorpion All Terrain Plus 轮胎[2]（前轮 245/45 ZR 19，后轮 295/40 ZR 20）进一步加持了车辆极富动感的越野特性。厚实的胎面花纹深 9 mm，强化的侧壁和胎面采用双层结构。由此，这款保时捷 911 Dakar 的专属轮胎成为应对挑战性地形的理想之选，同时具备极佳的抗切割性。在道路行驶时，这款轮胎亦可为车辆提供典型的跑车动态。专为 911 Dakar 设计的倍耐力 P Zero 夏季和冬季轮胎则作为选装配置提供。

- **强劲的驱动系统和震撼的声浪**

3.0 升双涡轮六缸发动机可实现高达 353 kW（480 PS）的输出功率，以及 570 Nm 的最大扭矩，由此激发了出众的性能和震撼的声浪。这款跑车从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒。搭配全地形轮胎时，最高车速可达 240 km/h。这款四轮驱动跑车使用 8 速保时捷双离合传动系统进行动力传输。

- **新的驾驶模式和拉力起步控制功能（Rallye Launch Control）**

丰富的标准配置还包括后桥转向系统、源自 911 GT3 的发动机支承，以及保时捷动态底盘控制系统（PDCC）。成就新车极致越野性能的原因还包括除“Normal”（标准）、“Wet”（湿地）和“Sport”（运动）之外的两个新增驾驶模式，可通过方向盘上的旋钮开关进行选择。“Rallye”（拉力）模式是驶入松散路面的理想之选，采用更偏重后方的四轮驱动。在“Offroad”（越野）模式下，车辆将自动启用高离地间隙及显著增强的锁止作用。该模式专为最大的牵引力而设计，以应对沙地或者坚硬的不平坦路面。这两个新驾驶模式均搭配全新的拉力起步控制功能（Rallye Launch Control）：可应付约 20%的车轮打滑。

- **设计风格呼应 1984 年达喀尔冠军车的 Rallye（拉力）设计组件**

白色/龙胆蓝金属漆双色调是选装的 Rallye（拉力）设计组件的核心特征。这是保时捷首次在量产车型上提供双色调车漆的搭配。红色和金色条纹由祖文豪森的保时捷独家定制部门 Porsche Exclusive Manufaktur 纯手工打造。在车身侧面，客户可在 0 到 999 之间任选一个个性化赛事编号。作为一款致敬 1984 年巴黎-达喀尔冠军车的车型，除了红色和金色的拉力赛装饰条纹之外，选装 Rallye（拉力）设计组件的 911 Dakar 还在车门处镶嵌同款

[2] 具体市场配置可能根据不同国家/地区法规要求而不同。

“Roughroads”标志。这个注册商标反映了 911 Dakar 车型的理念，并彰显出车辆卓越的越野驾驶能力。喷涂白漆的轮辋以及区别于常规车型的红色尾灯带塑造出独特的造型。内饰中的更多设计亮点包括：车内饰条、仪表板饰条和车门解锁杆均采用白色（高光）配色。此外还有丰富的 Race-Tex 和真皮材料，以及鲨蓝色的安全带和装饰细节。

底盘

通过标配升降系统升高

保时捷 911 Dakar 最显著的改动之一是显著抬高的离地间隙。其相较于带运动悬架的 911 Carrera 提高了约 50 mm，达到 161 mm。激活标配的升降系统时，车身的前桥和后桥可再升高 30 mm。此时，911 Dakar 的最大离地间隙达到 191 mm。

车身可以通过一个按钮手动提升至“高位”。在越野模式下，车身会自动升高。弹簧滑柱中的调节元件以液压方式填充。911 Dakar 升降系统的原理基于著名的前桥升降系统。为了确保系统可满足更高要求并使前后桥适应最高 170 km/h 的驾驶速度，必须对其做出深入改动。为此，保时捷开发了一个蓄压器，必要时可以对系统压力进行调整。补偿罐也经过调整以适应增加的加注量。911 Dakar 升降系统的压力水平由此从前桥升降系统的 110 bar 左右提高到了 135 bar。以“高位”行驶时，时速可达 170 公里。当超过 170 km/h 时，车辆会自动降低到标准高度。

更长的弹簧行程和更低的弹簧刚度

911 Dakar 的悬架调校承袭了所有保时捷 911 车型的基本理念：在驾驶舒适性和运动性之间具有广泛的调节范围，同时兼具无与伦比的日常实用性。针对 911 Dakar 更加广泛的应用场景，保时捷对其设置进行了专门修改，以同时满足公路和越野行驶的需求。911 Dakar 中使用的弹簧滑柱更长，并且在前部和后部都提供更长的压缩和回弹行程。为此，弹簧刚度显著变低。此外，所有标配的底盘系统（保时捷主动悬挂管理系统、保时捷动态底盘控制系统和后桥转向系统）以及四轮驱动和差速锁控制系统（保时捷牵引力控制管理系统和保时捷扭矩引导系统升级版）都经过了重新调校。除了熟悉的驾驶模式“Normal”（标准）、“Wet”（湿地）和“Sport”（运动）之外，驾驶员还可以选择两个新增的 Dakar 专属模式：“Rallye”（拉力）和“Offroad”（越野）。

在“Rallye”（拉力）模式下，发动机、保时捷双离合传动系统和油门踏板的响应非常运动化，类似于其他 911 车型的“Sport+”（运动升级）模式。此时的牵引力控制系统允许车辆在松散路面上更多地打滑。为高度驾驶乐趣而设计的“Rallye”（拉力）模式专为砾石道路、湿滑草地和带有车辙的泥泞林间道路而生。在“Offroad”（越野）模式下，发动机、保时捷

双离合传动系统和油门踏板的特性与“Rallye”（拉力）模式相同，但车辆被自动设置为“高位”，由此增加了 30mm 的离地间隙。同时，四轮驱动系统将大量扭矩提供给前桥，因此前轮和后轮之间不会出现滑移差异。此外，后桥上的可调节差速锁被关闭，所以左、右后轮之间也不存在转速差。这样一来，“Offroad”（越野）驾驶模式就可确保车辆在恶劣的越野地形中获得最佳牵引力以及很高的引导扭矩。“Offroad”（越野）设置特别适合在沙丘上驰骋以及在坚硬的不平坦道路上行进。

通过拉力起步控制功能（Rallye Launch Control）实现卓越的加速性能

在“Rallye”（拉力）和“Offroad”（越野）模式中均可使用全新的拉力起步控制功能（Rallye Launch Control）。与作为“Sport”（运动）模式组成部分的经典起步控制系统相似，该系统使驾驶员可以在起步时获得最大加速度。拉力起步控制功能（Rallye Launch Control）可用于沙地和砾石等松散路面，并应付高达 20%的打滑。由于允许一定范围内的车轮打滑，因此可为驾驶员带来特别强烈、震撼且富有激情的加速体验。

转向系统调校也经过全面改进，以适应更广泛的需求。该系统在所有路面上都能给出灵敏的反馈，并随时清晰传达出前桥的抓地力。全新 911 Dakar 在越野行驶中的出色牵引力还要归功于首次为保时捷量产车型开发的倍耐力全地形轮胎。该轮胎为标准配置，前轮尺寸为 245/45 ZR 19，后轮为 295/40 ZR 20。更大的横截面（即更高的侧壁）令 911 Dakar 的离地间隙增加了 10 mm。由于横截面较大，因此需要 19 英寸的前轮和 20 英寸的后轮。也就是说，911 Dakar 前轮和后轮的轮辋比 911 Carrera GTS 要各小一英寸。

越野跑车轮胎

专为 911 Dakar 开发的全地形轮胎具有卓越的越野特性。而在公路行驶时，其亦可为车辆提供极为运动的驾驶质感和出众的横向动态潜力。全地形轮胎的结构非常坚固。经过特殊设计的胎面花纹深度超过 9 mm，强化的侧壁和胎面采用双层结构，具有极佳的抗切割性。双层结构也使得侧壁的刚性提高了约 40%，进一步提升了该车型在越野行驶中的表现。得益于这款全地形轮胎，911 Dakar 不仅可以驾驭恶劣的越野地形，而且最高车速可达 240 km/h。专为保时捷 911 Dakar 开发的倍耐力 P Zero 夏季和冬季轮胎则作为选配装置提供。

车身与空气动力学设计

比肩 SUV 的上坡角度

911 车型的基本结构已经为越野行驶奠定了良好基础，而通过对车身的改进还可以作出进一步优化。缩短了 16 mm 的前悬结合增加的离地间隙，使车辆的接近角进一步增加：前部接近角从 8 度提高到 16.1 度。上坡角度达到 19 度，这大致上与 Cayenne 或 Macan 相当。

每一个使 911 Dakar 车型区别于其他 911 车型的部件都在这款越野跑车的整体方案中发挥着重要作用。新开发的固定式碳纤维复合材料后扰流板取代了 Carrera 车型的活动式扰流板，以利于在严重积垢的情况下提高耐用性。该部件优化了流向增压空气冷却器的气流，并增加了后桥上的下压力。升力平衡由此得到改善——特别是由于取消了常规 911 车型的前扰流唇，对改善前部接近角非常有利。由抗冲击黑色塑料制成的轮眉则考虑到了增加的轮距：其中前轮距增加了 28 mm，后轮距增加了 15 mm。加宽的门槛以及重新设计的前后裙板下边缘带有不锈钢板，以防止飞石。前部侧面进气口的保护格栅同样由不锈钢制成。由锻造铝制成的红色拖车环牢固地安装在车头与车尾。

- **可选装车顶篮[3]或车顶帐篷[4]以及 Porsche Design 计时码表**

保时捷 911 Dakar 的车顶有一个外露可见的 12 伏电源插座，用于选装车顶行李架的 LED 大灯。车顶行李架承重达 42 kg，可容纳油或水箱、折叠铲和脱困板等经典越野装备。911 Dakar 也可以选配车顶帐篷。在内饰方面，标配自适应运动型座椅升级版（18 向电动调节）并取消后排座椅充分强调了 911 Dakar 的运动雄心。带暗影绿缝线的标配 Race-Tex 内饰是 Dakar 车型内饰的一个显著特征。暗影绿金属漆同时还将作为 911 Dakar 的限定车身颜色提供。911 Dakar 的客户还可获得由 Porsche Design 为这款车型设计的腕表的专属订购资格：911 Dakar 特别版计时码表或 911 Dakar Rallye（拉力）设计特别版计时码表，用以搭配爱车。这款计时器的外壳首次采用特别耐刮的轻质碳化钛制成。

[3] 具体市场配置可能根据不同国家/地区法规要求而不同。
[4] 具体市场配置可能根据不同国家/地区法规要求而不同。

带防飞石设计的散热器

为了匹配其特殊的驾驶方式，911 Dakar 配备了一个改进的冷却系统，其中特别考虑到了越野行驶中的冷却需求。为此，在侧面冷却模块中使用了更强大的风扇。专为 911 Dakar 设计的格栅在空气流量和防飞石保护之间实现了最佳平衡。

由于 911 Dakar 搭载了更高的车身姿态，以及包括升降系统、高级悬架系统保时捷动态底盘控制系统和后桥转向系统在内的丰富标准配置，因此其重量与 Carrera 4 车型相比有所增加。但工程师们通过轻质结构措施在很大程度上抵消了这一增重。例如，911 Dakar 取消了后排座椅。通过使用碳纤维复合材料车前盖、碳纤维复合材料后扰流板、轻量化电池以及前部、后部和前侧窗的轻量化玻璃，又进一步减少了数公斤重量。此外，考虑到越野行驶，还取消了活动式冷却空气活门。保时捷 911 Dakar 的空车重量为 1,605 kg，尽管配置明显增加，但也仅比配备保时捷双离合传动系统的 911 Carrera 4 GTS 多出 10 kg。

车顶篮[5]上的 LED 大灯

保时捷 911 Dakar 的车顶首次安装了外露可见的插座。该插座是一个 12 伏电源插座，负责为车顶篮的大灯供电。这种特殊的车顶行李架属于选装配置；车顶插座和集成在车顶上的固定系统则是 911 Dakar 的标准配置。车顶篮上的大灯可以通过顶置控制台中的一个按钮打开，并且仅允许在公共道路以外的地方使用。

[5]具体市场配置可能根据不同国家/地区法规要求而不同。

设计和内饰

独特的视觉效果

全新暗影绿金属漆首次在 911 Dakar 上亮相。此外，还可以为该车型订购三种熟悉的标准颜色：GT 银金属漆、黑色和白色。此外，还有鲨蓝和细花白金属漆这两种特殊颜色可供选择。标配的 19 和 20 英寸 Dakar 车轮采用黑色（哑光）喷漆，也可以选购维苏威灰（哑光）或白色喷漆。

在内饰方面，标配的自适应运动型座椅升级版（18 向电动调节）和取消后排座椅的设计十分引人注目。暗影绿作为一种对比色再次出现在内饰中，例如对比色缝线、Race-Tex 材料 GT 运动型方向盘上的 12 点钟标记、仪表板饰条，或 Race-Tex 材质带孔座椅中心的可见底色。仪表板上镶嵌着一块标有车辆限量编号的徽章。保时捷 911 Dakar 全球限量发售 2,500 台。八速双离合传动系统的选挡杆由铝制成，车门槛护板则采用黑色拉丝铝材质，并带有“911 Dakar”字样。车门中可以选装小型 LED 投影仪：当车门打开时，“911 Dakar”字样就会被投射到地面上。

致敬 1984 年达喀尔冠军车的 Rallye（拉力）设计组件

911 Dakar 可选装 Rallye（拉力）设计组件。Rallye（拉力）设计组件的风格让人立刻联想到在 1984 年巴黎-达喀尔拉力赛中获胜的保时捷车队。当时的参赛车辆采用蓝白双色调车漆，并贴有红色和金色的装饰条纹。新款 Rallye（拉力）设计组件采用白色/龙胆蓝金属漆双色调，并带有“Roughroads”标志。这个词让人想起过去的时光，同时也反映了 911 Dakar 车型的理念：这是一款适合崎岖道路的车辆。保时捷已将其作为注册商标加以保护。

选装 Rallye（拉力）设计组件的 911 Dakar 是保时捷首次将双色车漆与装饰车膜的组合提供的量产车型。为此该部门开发了新的涂装工艺并制定了新的工作流程。手工遮盖喷涂过程也被纳入到了车辆涂装的标准生产过程中。大面积贴膜由保时捷独家定制部门 Porsche Exclusive Manufaktur 手工完成。

Rallye（拉力）设计组件的后扰流板和 Dakar 车轮均采用白色喷漆。在内饰方面，对比色改为使用鲨蓝色，而不是暗影绿。安全带和头枕上的“911”刺绣同样为鲨蓝色。在 Rallye

（拉力）设计组件中也广泛使用了 Race-Tex 材料，例如车顶衬里、仪表板、遮阳板和脚垫。车内饰条、仪表板饰条和车门解锁杆均采用白色（高光）配色。车门内装有小型 LED 投影仪。当车门打开时，“Roughroads”标志将与全地形轮胎的胎纹一起投影在地面上。Rallye（拉力）设计组件可在出厂时订购。也可以为内饰选购“Rallye（拉力）设计扩展组件”。其包含众多额外的带有鲨蓝色缝线的 Race-Tex 材料细节——从门槛护板内侧饰条到保险丝盒盖，再到文件包，直至带格栅的真皮中央出风口壳体。另一大引人注目的亮点则是采用黑色 Race-Tex 面料和同色缝线的车内后视镜控制台。

源自上世纪七十年代拉力赛设计风格的三款装饰贴膜套件

在于 1984 年夺得巴黎-达喀尔拉力赛首次胜利之前，保时捷 911 车型的拉力赛历史就已经开始了。在上世纪七十年代的东非 Safari 拉力赛（East African Safari Rally）上，保时捷 911 就有过令人难忘的表现。除了以 1984 年的冠军车为灵感来源的 Rallye（拉力）设计组件，保时捷还为 911 Dakar 提供了另外三款专属车膜，分别让人联想到 1971 年、1974 年和 1978 年的非洲拉力赛保时捷战车。

东非 Safari 拉力赛总里程长达 5,000 公里，赛段贯穿大草原、半沙漠地区和肯尼亚高原，被认为是世界上最艰难的拉力赛之一。1971 年，保时捷首次以厂队的形式接受了这一挑战。当时可以通过车前盖、前翼子板和车门上的纯黑车膜识别出经过改装的 911 S 车型。911 Dakar 的装饰贴膜套件“Rallye 1971”沿用了这一设计，并带有赛车编号 19，该编号属于这次拉力赛中最成功的 911 战车：1971 年，波兰车手 Sobieslaw Zasada 和 Marian Bien 取得了第五名的好成绩。

东非 Safari 拉力赛的赛段长度令人难以置信——1974 年，比赛被分为三个阶段，从 1,450 公里到 2,019 公里不等，车队必须在短短五天内完成赛程。在参加比赛的 99 辆汽车中，只有 16 辆成功抵达终点。曾两次代表保时捷赢得蒙特卡罗拉力赛（Rallye Monte Carlo）的瑞典拉力赛冠军 Björn Waldegaard 与领航员 Hans Thorszelius 联手合作，携 911 Carrera 2.7 RS 出征赛场。他们在很长一段距离内都处于领跑位置，并且在第三赛段开始时就已经拥有了 36 分钟的领先优势。然而，悬挂叉臂的损坏使 Waldegaard 损失了 72 分钟，最终屈居第二。

当时赛事主赞助商的车膜特点是沿着白色车辆肩线延伸的蓝色饰条。如今的装饰车膜“Rallye 1974”也采用了这一特点，但装饰条更窄，并在车门下缘增加了“Porsche”标志。

Björn Waldegaard 并不甘心于此。这位瑞典车手驾驶三辆经过特别改装的 911 SC Group 4 的其中一辆，在肯尼亚向竞争对手们展示谁才是真正地为冠军而战。然而，东非拉力赛再次证明了它的险恶：悬挂叉臂、减震器、传动轴——Waldegaard 驾驶的保时捷遭受了太多损坏，其中一部分因为距离问题而无法获得援助。最后，这位瑞典车手只获得了第四名，而来自南非的保时捷二人组 Vic Preston Jr./John Lyall 则名列第二。本次赛事赞助商的装饰车膜由橙色、深蓝色和浅蓝色的波浪形条纹组成，该配色因诞生于 1958 年的 Martini Racing 车队而闻名于世。保时捷设计师对这一历史悠久的车膜也进行了重新诠释，推出“Rallye 1978”装饰贴膜套件：车门上的赛车编号 14 是当时排名第二的 Vic Preston Jr 的战车编号。

驱动系统

强悍的动力和澎湃的声浪

全新保时捷 911 Dakar 拥有极为动感且强悍的驱动系统：3.0 升六缸水平对置发动机、双涡轮增压系统和高达 353 kW（480 PS）的输出功率。发动机在 2,300 rpm 至 5,000 rpm 的转速区间内均可稳定输出 570 Nm 的最大扭矩。工程师们为 911 Dakar 打造了一种表现力十足、极其震撼的音效，标配的运动型排气系统对此功不可没。

标配的六缸水平对置发动机与 8 速保时捷双离合传动系统相结合，可将动力分配给全部四个车轮。这款全新越野跑车从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒，最高车速可达 240 km/h（搭配全地形轮胎时）。

进气口和冷却系统也针对越野行驶进行了改装。考虑到较高的灰尘负荷，特别是在漂移时，911 Dakar 采用了来自 911 Turbo 的增强型空气滤清器、装有支撑格栅的空气滤清器外壳，并安装了更加强劲的 911 Turbo 风扇电机。此外，911 Dakar 还配备了 650 W 的强劲风扇，即使在高温下的慢速越野行驶中也能确保可靠散热。而发动机上也安装了来自 911 Turbo 的强劲发电机。

发动机支承则源自 911 GT3，该支承将发动机连接的刚性提高了 100%。由此可以优化操控性，特别是在动态驾驶过程中，同时也减少了发动机在崎岖地形上的弹跳。

装备和配件

可进行个性化扩展

除了针对性能、驾驶动态和越野能力的丰富标准配置之外，保时捷 911 Dakar 在舒适性和安全性方面同样拿出了高水平的解决方案。包括含保时捷动态照明系统升级版（PDLS Plus）的带矩阵光束的深色 LED 大灯、HomeLink®车库开门装置、Sport Chrono 组件、GT 运动型方向盘、警告和制动辅助系统、舒适进车功能以及包括倒车摄像头和全景影像系统的停车辅助系统均为标准配置。信息娱乐系统拥有丰富的娱乐和互联功能：标配的 Bose®环绕声音响系统让车内所有媒体的音质都得到了提升。

车顶篮*或车顶帐篷*

保时捷精装配件（Tequipment）也为 911 Dakar 车型提供了一些特殊装备，其中包括一个用于存放油或水箱、脱困板和折叠铲等相应配件的车顶篮。Porsche Lifestyle 则提供与之配套的、特别耐用的行李套件。车顶行李架自重 28 kg，可承重 42 kg。其 LED 照明灯由 911 Dakar 的标配车顶插座通过磁吸连接进行供电。可以通过顶置控制台中的一个按钮开启和关闭该 LED 照明灯。但道路交通中不允许使用这种额外的照明。

在车顶运输系统上也可以使用一个可容纳两人的折叠式帐篷来代替车顶篮。除了帐篷外，采用保时捷专属设计的硬壳箱中还包含爬梯、床垫、防盗装置和防风雨装置。车顶帐篷只需几个步骤就可以完成快速搭建。它的重量为 58 kg，设计最大承重为 140 kg。

计时码表

手腕上的赛车史

于瑞士索洛图恩 (Solothurn) 的保时捷自有制表厂内手工制作的 911 Dakar 特别版计时码表和 911 Dakar Rally（拉力）设计特别版计时码表在造型上延续了其车辆原型的显著特色，同时还具有一项全球首创设计：由 Porsche Design 设计的高度耐刮碳化钛表壳。这款计时码表是专为保时捷 911 Dakar 车主打造的，因此共限量 2,500 件。每枚腕表均有与跑车一一对应的限量编号并刻在表壳背面。

经过五年的深入研发，Porsche Design 成功将非常耐用且高度耐刮擦的碳化钛材料制成了计时码表的表壳。这是对费迪南德·亚历山大·保时捷的致敬，他曾说过："让事情变得更好会给我带来快乐"。Porsche Design 不是只在表壳上使用碳化钛涂层，而是用这种革命性的材料制作出整个表壳。为此会先将碳化钛颗粒在数吨压力下进行压制，然后再送入超过 2,000 摄氏度的环境中进行"烘烤"。随后将由此产生的坯件放入最终模具中进行铣削和精磨。碳化钛不会发生可见的老化过程，并且比钛更轻。这种陶瓷材料可以通过其独特的黑色颗粒外观和精美的晶体结构识别出来。新款计时码表的表盘上也装饰着代表碳化钛的醒目红色缩写"TiC"。

设计上的细微差异

与选装和未选装 Rallye（拉力）设计组件的 911 Dakar 车型一样，两款计时码表的设计也有着细微的差别。例如，911 Dakar Rally（拉力）设计特别版计时码表的表盘上有一个源自车辆设计的"Roughroads"图形。此外，在 911 Dakar 特别版计时码表上，由车辆皮革制成的表带背衬采用了鲨蓝色 Race-Tex 材料，而不是暗影绿。

这两款 911 Dakar 计时码表均重现了堪称历史上最著名拉力赛的神话，并彰显出全新保时捷 911 Dakar 的设计特色。因此，拥有这款非凡车辆的车主也可以将赛车运动史佩戴在手腕上。

历史

四轮驱动系统是如何进入 911 车型的

拥有超过三万场胜利的保时捷是赛车运动中最成功的汽车品牌之一。拉力赛车也是其辉煌历史中的重要组成部分。例如在 1965 年 1 月，保时捷 911 在上市仅四个月后就出征蒙特卡洛拉力赛，并获得了第五名的好成绩。三年后，英国车手 Vic Elford 驾驶 911 SC 2.0 在摩纳哥夺冠，这也是 911 车型斩获的第一个冠军。在随后的 1969 年和 1970 年，来自瑞典的 Björn Waldegård 又二度折桂。也是在这三年间，另一辆 911 拉力赛车在蒙特卡洛拉力赛中获得了第二名。

如今为大众所熟知的世界汽车拉力锦标赛（WRC）始于 1973 年，从 1979 年起，该项赛事为最成功的车手设立了世界冠军奖项。 保时捷并未参加过完整的世界汽车拉力锦标赛，但参加了其中个别回合的比赛。上世纪 70 年代，保时捷还多次派出 911 征战东非 Safari 拉力赛。该项赛事在肯尼亚举办，里程约为 5,000 公里，但并不属于世界汽车拉力锦标赛。1971 年，一辆保时捷 911 获得了第五名的成绩，1974 年和 1978 年，911 车型又两次获得了第二名。

Gruppe B 所向披靡

1981 赛季，上一届世界冠军沃尔特 • 罗尔（Walter Röhrl）加入了保时捷车队，并在德国拉力锦标赛（German Rally Championship）中驾驶 924 Carrera GTS 出征赛场。他还驾驶 911 SC 参加了世界汽车拉力锦标赛中的圣雷莫拉力赛（Rally San Remo）。

与此同时，保时捷正在为一个新的概念积蓄力量：1982 年，国际汽联（FIA），即国际汽车联合会，推出了 B 组（Group B）车赛事，极其强悍的 GT 跑车也被允许参加世界汽车拉力锦标赛。1983 年，未来超级跑车 959 的第一辆原型车在法兰克福国际车展亮相。它的名字“Gruppe B”说明了一切。959 是第一款配备四轮驱动系统的量产保时捷，但对这种全新驱动方案的开发其实早在上世纪 80 年代初的 911 中就已经开始了。在 1981 年的法兰克福国际车展上，保时捷展出了一辆集 Cabriolet、Turbo 和四驱车型特点于一身的原型车，并将其命名为： 保时捷 911 Turbo 3.3 4x4 Cabriolet。

这辆原型车随后经过了大量的测试，沃尔特·罗尔也参与了试车。而当驾驶保时捷赛车四次夺得勒芒赛冠军的杰克·伊克斯（Jacky Ickx）在魏斯阿赫看到这辆技术先锋车型时，就立刻产生了一个想法：他想驾驶一辆四驱 911 拉力赛车参加巴黎-达喀尔拉力赛。巴黎-达喀尔拉力赛是一项不属于世界汽车拉力锦标赛的极限赛事，总行程达 11,000 公里。自 1979 年创办以来，其受欢迎程度与日俱增。1983 年，伊克斯曾驾驶奔驰 280 GE 夺得冠军。

Dakar 911 的内部命名：953

伊克斯的想法让保时捷看到了成为先驱的成功机遇。当时的研发总监 Helmuth Bott 同意了这个想法，杰克·伊克斯则说服香烟品牌 Rothmans 成为巴黎-达喀尔拉力赛的赞助商：三辆配备四轮驱动系统和大量拉力赛强化功能的保时捷 911 Carrera 3.2 赛车出现在赛场上。官方车型名称为：保时捷 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar。在内部，该车型被简称为 953。

除了伊克斯和领航员 Claude Brasseur 之外，另外两组车手分别是 1981 年驾驶路虎揽胜夺得达喀尔拉力赛冠军的法国车手 René Metge 和他的领航员 Dominique Lemoyne 以及保时捷项目经理 Roland Kussmaul 和领航员 Erich Lerner。伊克斯和 Metge 以获胜为目标而参赛，而 Kussmaul/Lerner 车组则作为赛车工作室参赛。与此同时，还有一个机械师团队参加了卡车组比赛，并为这三辆 911 提供支持。

开着全地形车的对手一开始并不把保时捷的参赛放在眼里，但他们很快就得到了教训。尽管杰克·伊克斯驾驶的 911 Carrera 4x4 在出征沙漠的第一天就遭遇事故并出现了石击损坏，不得不修理了几个小时，但 René Metge 没有辜负他作为沙漠征服者的名声，并以每小时 150 公里甚至更高的速度在沙地和砾石上飞驰。911 拉力赛车比庞大的全地形车轻了几百公斤，而水平对置发动机可以调动 165 kW（225 PS）的动力，这两点都对保时捷的获胜功不可没。与所有拉力赛一样，后置发动机的巨大牵引力优势在巴黎-达喀尔拉力赛中也体现得淋漓精致。而为了能够在由大量软沙构成的无垠沙丘上行驶，车队可以操作中控台上的一个特殊操纵杆。操纵杆在后桥和前桥之间创造了刚性的直接传动——因此，911 Carrera 4x4 虽然颠簸强烈，但具有最大的牵引力。

整个保时捷车队同样名列榜首

最后，Metge 赢得了总冠军。杰克·伊克斯不屈不挠地从第 139 名前进至第六名，而 Roland Kussmaul 则获得了令人尊敬的第 26 名，保时捷也因此在车队排名中名列榜首。

在这次压倒性的胜利后，保时捷在一年后再次出征巴黎-达喀尔拉力赛，并且首次派出一辆 959 车型参赛。根据 B 组赛事的规定，至少要销售 200 辆量产车才能获得参赛资格，而保时捷在 1983 年法兰克福车展之后不久就凭借已确认的订单满足了这一条件。就这样，保时捷首次派出一辆仍处于前期阶段的 B 组车参加了拉力赛。遗憾的是，400 PS 的双涡轮发动机当时尚未完成制造。因此，1985 年，三辆搭载 911 发动机的 959 车型出现在赛事起点，而并非像前一年一样，由三辆具有 959 组件的 911 车型参赛。由于巴黎-达喀尔比赛的变化莫测，三辆车均未能完赛。一年后，保时捷再次出征并最终获胜。其中 René Metge/Dominique Lemoyne 车组再次折桂。Ickx/Brasseur 组合则获得第二名，Roland Kussmaul 和他的领航员排名第六。

在这次胜利之后，保时捷结束了其在巴黎-达喀尔的参赛历程。959 再也没有出现在世界汽车拉力锦标赛中，因为国际汽联在 1986 年底已经禁止 B 组车参加这项赛事。事实证明，大马力汽车的危险性太高，因此只被允许参加欧洲越野锦标赛（European Rallycross Championship）。而保时捷对此并不感兴趣。

首次获胜的五年后，911 Carrera 4 问世

作为巴黎-达喀尔拉力赛车的传承，可合法上路的 959 成为了截至当时最强大的保时捷量产车型：20 世纪 80 年代末，拥有 336 kW（450 PS）功率的 959 显著超越了 911 Turbo 和八缸车型 928。更重要的是：959 虽然总共只生产了 292 辆，但它是第一款采用四轮驱动系统的量产保时捷。作为巴黎-达喀尔参赛车型 911 Carrera 4x4 蓝本的 911 G 系列，一直到 1988 年仍在出售，并未采用四轮驱动系统。在那之后，随着第三代 911，即 964 的推出，时机已经到来：同样是在 1988 年，保时捷 911 Carrera 4 作为 1989 年款车型，首次出现在了市场上。