



PORSCHE



La nouvelle 911 GT2 RS

Redoutable

RS



BB EM 620

Carrera GT

Carrera GT



| | |
|-------------------------|-----------|
| La nouvelle | |
| 911 GT2 RS | 6 |
| Motorisation | 12 |
| Châssis | 16 |
| Sécurité | 20 |
| Intérieur | 24 |
| Personnalisation | 30 |
| Caractéristiques | |
| techniques | 34 |

La nouvelle 911 GT2 RS



En un mot : redoutable.

La 911 GT2 était déjà exceptionnelle. Placer la barre plus haut semblait impossible. Nous avons pourtant décidé de relever le défi. Seule voie à suivre : le concept Porsche Intelligent Performance. Résultat : la nouvelle 911 GT2 RS.

De la puissance à revendre. Pas un gramme de trop. Et une série strictement limitée à 500 exemplaires. Aucune Porsche de série n'a jamais été aussi puissante.

Fallait-il malgré tout exprimer des réserves ? Sûrement pas. Des doutes ? Pas davantage. Des craintes ? Aucune raison. Nos ingénieurs eux-mêmes étaient animés d'une énergie redoutable.

Cette énergie est désormais palpable, à chaque mètre par seconde.

Technologies.

Certains chiffres inspirent le respect. D'autres témoignent de performances redoutables : le moteur Boxer de 3,6 litres de cylindrée délivre désormais une puissance de 620 ch (456 kW), pour un couple maximal de 700 Nm, soit 90 ch et 20 Nm de plus que la 911 GT2. La nouvelle 911 GT2 RS a besoin de seulement 3,5 secondes pour le 0 à 100 km/h. Il ne lui faut que 9,8 secondes pour franchir la barre des 200 km/h et 28,9 secondes pour les 300 km/h. Son accélération prend fin à 330 km/h. Grâce, entre autres, au concept Porsche Intelligent Performance. Un concept inhérent à chaque Porsche et qui se traduit par exemple par une conception résolument allégée, avec 70 kg de moins que la 911 GT2.

Élargie de 26 mm à l'avant, la carrosserie permet une voie elle aussi élargie de 12 mm ainsi que l'utilisation de pneumatiques plus larges. Les jantes « GT2 RS » 19 pouces avec écrou central assurent une dynamique de conduite exceptionnelle.

Hauteur, carrossage, voie et barres stabilisatrices au niveau des essieux avant et arrière : les paramètres déterminants en course sont réglables individuellement sur le châssis. La liaison très rigide du châssis et de la carrosserie se traduit par une précision directionnelle encore plus élevée et un excellent comportement routier.

Chez Porsche, puissance rime avec sécurité. En toute logique, la nouvelle 911 GT2 RS est dotée, au départ de l'usine, du PASM (Porsche Active Suspension Management), système de réglage actif du châssis, du système de stabilisation PSM (Porsche

Stability Management) et de freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) à disques en céramique. Des sorties d'air supplémentaires à l'arrière garantissent une ventilation maximale du système de freinage. De série également : le Pack Clubsport avec arceau cage, ceintures de sécurité à 6 points et extincteur.

Résultat : aucune Porsche de série n'a jamais atteint de telles performances moteur. Aucune n'a réalisé de meilleurs temps au tour. Aucune ne s'est jamais montrée aussi redoutable.

Conception allégée.

Pour relever les défis les plus fous, il faut être capable d'améliorer ses performances. Lorsqu'il s'agit en revanche de gagner du poids, le renoncement s'impose. La nouvelle 911 GT2 RS s'allège de 70 kg par rapport à la 911 GT2. Son rapport poids/puissance est de seulement 2,21 kg/ch. Avec des performances exceptionnelles et des valeurs de consommation modérées pour un véhicule de cette catégorie.

La nouvelle 911 GT2 RS doit cet allègement à toute une série de modifications. Parmi lesquelles en particulier l'utilisation de matériaux habituellement réservés au sport de compétition. Ainsi, le capot du coffre avant, la base de l'extracteur d'air, les prises d'air latérales des échangeurs, la partie centrale du capot moteur, la lèvre de spoiler arrière ainsi que les éléments du diffuseur sont en carbone. Même chose pour les

sièges baquet allégés et les baguettes de seuil de porte, frappées de l'inscription « RS ». Le carbone sera également proposé, en option, pour les ailes avant.

Les bras obliques de l'essieu arrière abandonnent l'acier classique au profit de l'aluminium. Tout comme les moyeux des disques des freins PCCB, à l'avant comme à l'arrière. Le capot arrière est en polymère haute performance, la lunette arrière et les vitres latérales arrière sont en polycarbonate. La nouvelle 911 GT2 RS reçoit par ailleurs des panneaux de porte allégés avec protections latérales et sangles d'ouverture de porte.

L'habitacle bénéficie du même régime minceur. Particulièrement léger, le volant monomasse pousse le moteur vers des régimes plus élevés. La carrosserie elle-même n'est pas épargnée : plus de pré-équipement pour le système de transport sur toit, plus de renfort pour la fixation des ceintures, à l'arrière.

La batterie lithium-ion optionnelle de la nouvelle 911 GT2 RS permet un allègement de 10 kg supplémentaires, par rapport à une batterie classique de série. Elle remplace facilement la batterie de série, pour la conduite sur circuit.

Vous aurez enfin la possibilité de renoncer au système audio CDR-30, à la climatisation ou au Pack Clubsport. Pour un rapport poids/puissance impressionnant.

Design.

La silhouette de la nouvelle 911 GT2 RS annonce une réelle volonté de puissance, sans la moindre ambiguïté.

Mais la puissance exige des lignes aérodynamiques d'une perfection absolue, pour optimiser le refroidissement et l'appui aérodynamique. Les puissantes entrées d'air garantissent un apport d'air maximal, au radiateur central comme

aux freins avant. À la base du capot avant, la sortie d'air en carbone optimise la canalisation de l'air via le radiateur central pour mieux guider le flux d'air vers la partie haute du véhicule, afin d'améliorer encore l'appui aérodynamique sur l'essieu avant.

À l'avant toujours, l'élargissement de 26 mm (au total) des ailes ne passe pas inaperçu : il permet d'élargir la voie et d'utiliser des pneus eux aussi plus larges. Les jantes « GT2 RS » 19 pouces sont peintes en Or Blanc métallisé.

La signature « GT2 RS » sur les flancs adopte le Noir pour mieux attirer le regard.

L'arrière capte également l'attention : la partie centrale du capot arrière est en carbone, tout comme la lèvre de l'aileron arrière fixe, qui gagne pour sa part 10 mm d'épaisseur, conférant ainsi à la voiture une stabilité de conduite extrême.

Pour encore plus de rendement moteur et de puissance, des prises d'air prévues dans les ailes injectent des volumes d'air supplémentaires vers le système d'admission. Ces prises d'air dynamiques (Ram Air) permettent d'accumuler l'air en amont des turbocompresseurs. Le turbocompresseur travaille moins, la contre-pressure des gaz d'échappement baisse et le moteur gagne en puissance.

Résultat : un C_x de seulement 0,34. Et un appui aérodynamique optimisé, à l'avant comme à l'arrière. Avec, à la clé, une meilleure adhérence à la route, une meilleure tenue de cap et une meilleure maniabilité. Bref : un design redoutable, qui remplit sa mission.



Capot avant et prises d'air latérales des échangeurs d'air en carbone



Partie centrale du capot arrière et lèvres de spoiler en carbone



Rétroviseurs extérieurs en finition carbone

Motorisation



3, 2, 1, 0. Partez !

Le moteur.

Ses créateurs avaient un objectif précis : faire de la nouvelle 911 GT2 RS la Porsche la plus puissante homologuée pour la route.

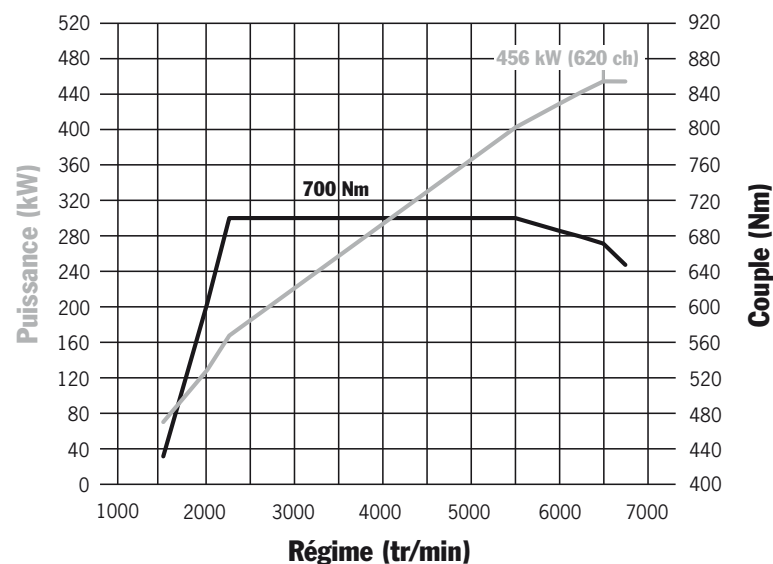
Objectif atteint. La nouvelle 911 GT2 RS est propulsée par un moteur Boxer de 6 cylindres refroidi par eau, doté de 4 soupapes par cylindre, de turbines à géométries variable et du VarioCam Plus. D'une cylindrée de 3 600 cm³, il tire une puissance impressionnante de 620 ch (456 kW) au régime de 6 500 tr/min. Le couple maximal s'affiche à 700 Nm au régime de 2 250 tr/min. La 911 GT2 RS franchit le 0 à 100 km/h en tout juste 3,5 s ; 9,8 s lui suffisent pour passer la barre des 200 km/h et 28,9 s pour passer le cap des

300 km/h. Son accélération prend fin à 330 km/h. Autant de performances exceptionnelles pour un rapport poids/puissance de seulement 2,21 kg par ch.

La lubrification à carter sec (avec réservoir d'huile externe) garantit une lubrification toujours optimale, même en cas de vitesses élevées en courbe. L'huile est refroidie par un échangeur huile/eau.

Les turbines à géométrie variable.

À l'entrée de ce turbocompresseur, et à la différence du turbocompresseur classique, des ailettes à commande électronique orientent de manière variable les gaz d'échappement vers les roues. Ces ailettes orientables font varier la vitesse



911 GT2 RS : 700 Nm à 2 250 tr/min, 620 ch (456 kW) à 6 500 tr/min

de l'air et donc son impact sur la roue de la turbine. La géométrie variable permet aux turbocompresseurs d'atteindre des régimes élevés et, par conséquent, des pressions de suralimentation tout aussi élevées, même lorsque le moteur est encore à bas régime. Résultat : un meilleur remplissage des cylindres engendrant nettement plus de puissance et un meilleur couple.

Le couple maximal est par ailleurs disponible sur une plage de régime plus étendue. La nouvelle 911 GT2 RS doit ce surcroît de puissance et de couple non seulement à l'augmentation de la pression de suralimentation maximale à 1,6 bar, mais également à ses nouveaux échangeurs. Résultat : une réactivité étonnante et une propulsion qui laisse sans voix.

VarioCam Plus.

Le VarioCam Plus est un concept de moteur deux-en-un capable d'adapter la puissance motrice en fonction des conditions de conduite. L'ajustement du système s'effectue en toute discrétion au moyen du calculateur moteur. Résultat : une accélération instantanée et une motricité élevée.

Dans les plages de régime moyennes et basses, le VarioCam Plus diminue la consommation de carburant. Pour ce faire, il avance l'ouverture des soupapes tout en réduisant leur course. Les émissions polluantes s'en trouvent ainsi réduites. Pour une puissance maximale aux régimes moteur élevés, la course des soupapes sera au contraire portée à son maximum. Résultat : un potentiel d'accélération extrême pour une consommation comparativement modérée.

Admission à expansion.

En principe, tous les systèmes d'admission exploitent les flux d'air (et leurs vibrations), qui subissent une phase de compression pendant laquelle l'air est comprimé, et une phase d'expansion pendant laquelle l'air se dilate.

Le principe de fonctionnement d'un système classique d'admission à résonance répond à une équation simple : plus d'air égale plus de puissance. Ce système utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur. Inconvénient : l'air se réchauffe au moment de la compression. L'inflammation du mélange n'est donc pas optimale.

Le système d'admission à expansion exploite toujours les vibrations de l'air, mais de manière complètement différente. Ces vibrations jouent désormais leur rôle, pendant la phase non plus de compression mais d'expansion, au cours de laquelle l'air refroidit. Conséquence : dans la chambre de combustion, le mélange air-essence est plus froid, l'inflammation est mieux répartie, pour le plus grand bénéfice de la puissance.

Du fait de l'expansion, le volume d'air entrant dans les cylindres est certes moindre, mais une légère augmentation de la pression d'alimentation suffit à compenser ce phénomène. Le problème du réchauffement de l'air est résolu par l'optimisation des échangeurs. Résultat : un rendement moteur incontestablement amélioré et donc une puissance accrue, sans augmentation de la consommation, à charges et à régimes élevés.

Devenir redoutable est très simple : il suffit de prendre une profonde inspiration.

La transmission.

Allégée, la boîte de vitesse mécanique à 6 rapports de la 911 GT2 RS est résolument conçue pour les performances, avec des rapports extrêmement courts qui permettent des changements de vitesse rapides et précis.

À la différence de la 911 GT2, dotée d'un volant bimasse, la nouvelle 911 GT2 RS fait appel à un volant monomasse encore plus léger. Le moteur évolue naturellement dans des plages de régime plus élevées. Les paliers moteur ont eux aussi été modifiés, pour la conduite sur circuit.



- 1. Phares Bi-Xénon
- 2. Radiateur gauche
- 3. Radiateur central
- 4. Radiateur droit
- 5. Conduit de refroidissement

- 6. Vase d'expansion du liquide de refroidissement
- 7. Filtre à air
- 8. Turbocompresseur avec turbines à géométrie variable
- 9. Échangeur d'air

- 10. Conduite sous pression
- 11. Papillon des gaz et commande d'accélérateur électronique
- 12. Système d'admission à expansion
- 13. Silencieux en titane

- 14. Sortie d'échappement en titane
- 15. Filtre à huile
- 16. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrif. à carter sec
- 17. Alternateur
- 18. Amortisseur PASM

- 19. Freins PCCB
- 20. Assistance servofrein en tandem
- 21. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports
- 22. Siège baquet allégé

Chassis



Décoller en gardant les pieds sur terre.

Le châssis.

Coller le plus possible à la route, pour doper l'agilité de la voiture. Telle était la mission.

Le châssis de la nouvelle 911 GT2 RS répond à des critères d'exigence très sévères, axés sur la recherche d'un comportement routier résolument sportif, sur circuits comme sur longues distances.

La voiture se rapproche donc littéralement de la route, à raison de 25 mm de plus que la 911 Carrera. L'allègement systématique permet de maintenir aussi bas que possible le poids total de la voiture, mais aussi celui des masses non suspendues. Pour une agilité exceptionnelle, un très haut niveau de sécurité et une tenue de cap des plus fiables, particulièrement en

courbe. À l'avant, les ailes élargies permettent également une voie plus large de 12 mm par rapport à la 911 GT2 et l'emploi de pneus eux aussi plus larges. Pour encore plus d'adhérence au sol et une tenue de route une nouvelle fois améliorée. De quoi autoriser des vitesses plus élevées, dans les virages.

L'essieu avant, doté de supports de roue spécifiques, utilise une suspension McPherson avec bras longitudinaux et transversaux indépendants pour chaque roue. Ce concept assure un guidage précis, une tenue de route irréprochable et une maniabilité parfaite, quelles que soient les conditions de conduite.

La conception LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité) de l'essieu arrière multibras avec cadre auxi-

liaire a déjà fait ses preuves en compétition. Cette conception allégée avec traverse arrière et bras obliques permet d'optimiser la stabilité dynamique du véhicule.

La hauteur de caisse, le carrossage, le parallélisme ainsi que les barres stabilisatrices au niveau des essieux avant et arrière sont réglables afin d'obtenir les caractéristiques souhaitées.

La liaison optimale du châssis et de la carrosserie, assurée par exemple par des paliers à rotule à l'avant et des supports d'essieu fixes à l'arrière, améliore la précision. Il en résulte une meilleure précision de guidage des roues, une parfaite agilité et une souplesse optimale.

Des prises d'air intégrées renforcent la ventilation des freins avant. Sur la nouvelle 911 GT2 RS, une ventilation supplémentaire des freins a été prévue sur l'essieu arrière.

Bref : plus redoutable que jamais, le châssis donne une véritable leçon à la route.

Jantes.

La liaison au sol de la nouvelle 911 GT2 RS est assurée par des roues arborant des jantes « GT2 RS » 19 pouces peintes de couleur Or Blanc métallisé. Leur fixation est assurée par un écrou central noir anodisé qui porte l'inscription « RS », également de couleur Or Blanc métallisé.

Cet écrou central est hérité en droite ligne de la compétition automobile. Il réduit les masses en rotation. La dynamique et les performances de la voiture s'en trouvent améliorées. Autre avantage : changer une roue devient très rapide, facteur de première importance, en particulier sur les circuits.

Les 911 GT2 RS sont équipées, au départ de l'usine, de pneus sport¹⁾



Jante « GT2 RS » 19 pouces

aux dimensions 245/35 ZR 19 avec jantes 9 J x 19 à l'avant, et 325/30 ZR 19 avec jantes 12 J x 19 à l'arrière. Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM), un équipement de série, avertit le conducteur de tout dysfonctionnement. La baisse ou la perte de pression est aussitôt signalée par un témoin qui s'affiche sur l'écran de l'ordinateur de bord.

¹⁾ La faible profondeur de sculpture de ces pneus augmente le risque d'aquaplaning sur route mouillée.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Le PASM (Porsche Active Suspension Management) est un système de réglage électronique des amortisseurs. Il ajuste de manière active et permanente la force d'amortissement sur chaque roue, en fonction du profil de la route et du type de conduite.

Le conducteur choisit entre 2 programmes de base. Le mode Normal est conçu pour une conduite sportive sur route et sur circuit par temps de pluie. Le mode Sport a été développé pour permettre une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit.

Porsche Stability Management (PSM).

Oser s'aventurer sur le terrain de la conduite extrême suppose des compétences de pilotage exceptionnelles, mais aussi la présence d'équipements qui soient à la hauteur. Le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM) a été spécialement adapté à la puissance phénoménale de la nouvelle 911 GT2 RS.

Outre l'ABS, il possède 2 systèmes de régulation automatiques : le contrôle de stabilité (SC) et le contrôle de motricité (TC). Le contrôle de stabilité (SC) régule la dynamique transversale. Il est doté de capteurs qui évaluent en permanence la trajectoire et la vitesse du véhicule, ainsi que sa vitesse de dérive et son accélération transversale. Les données obtenues permettent de calculer la trajec-

toire réelle. Lorsque le véhicule dévie de cette trajectoire, le contrôle de stabilité (SC) réagit par un freinage individuel des roues pour conserver la maîtrise du véhicule dans les situations extrêmes. Le contrôle de motricité (TC) intègre le différentiel de freinage automatique (ABD), le système d'antipatinage (ASR) ainsi que la régulation du couple moteur (MSR) et agit sur la dynamique longitudinale. Ce système de contrôle de motricité aux caractéristiques très sportives améliore la motricité en accélération sur des revêtements irréguliers. Le contrôle de la motricité (TC) limite en outre la puissance excédentaire qui peut provoquer un décrochage arrière incontrôlé, en forte accélération.

Sur le PSM de la 911 GT2 RS, la particularité réside dans le fait que les deux systèmes peuvent être

désactivés en 2 temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

Un premier stade consiste à désactiver le contrôle de stabilité (SC) via la touche SC OFF. Dans ce mode, la régulation n'intervient plus sur la dynamique transversale. Des sollicitations précises du volant et de la pédale d'accélérateur vous permettent alors des passages très rapides en courbes. Le contrôle de motricité (TC) reste actif.

Dans un second temps, vous pouvez également désactiver le contrôle de motricité (TC) en appuyant sur la touche SC + TC OFF. Ce mode permet de neutraliser à la fois la régulation de la dynamique transversale et le contrôle de motricité (TC). Le conducteur est alors véritablement le seul maître à bord.

Autre particularité de la 911 GT2 RS : que l'on ait opté pour le stade 1 (SC OFF) ou le stade 2 (SC + TC OFF), la régulation de la dynamique transversale n'est plus réactivée lors des gros freinages, même dans la plage de déclenchement de l'ABS. La désactivation de ces deux systèmes permet d'accéder à une conduite typique de la course, pour quiconque recherche la performance extrême, sur circuit.

Le système antiblocage des roues (ABS 8.0) intégré dans le PSM reste toutefois activé en permanence, quel que soit le mode choisi. La fonction ABS permet de raccourcir les distances de freinage – et de maximiser la sécurité.

Être redoutable, c'est savoir réagir de manière appropriée, en toute circonstance.



Sécurité



Se sentir en sécurité, c'est avant tout savoir que l'on peut compter sur des dispositifs fiables.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Être vraiment redoutable c'est aussi savoir ralentir le rythme, lorsqu'il le faut. En version d'origine, la 911 GT2 est équipée de freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), un système de freinage qui a déjà fait ses preuves sur circuit à l'occasion de la Porsche Mobil 1 Supercup.

Les disques de frein en céramique du système PCCB possèdent un diamètre de 380 mm à l'avant et de 350 mm à l'arrière, pour optimiser la puissance de freinage. Ils sont fabriqués à base de fibres de carbone, spécialement traitées sous vide au nitrure de silicium, à des températures avoisinant les

1 700 °C. Leur faible coefficient de dilatation thermique leur permet d'afficher une excellente stabilité à la déformation. Leur matériau de base, la céramique, évite par ailleurs qu'ils soient sujets à la corrosion et réduit le niveau sonore au freinage.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière permet d'assurer une pression constante sur les disques pendant toute la durée du freinage. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale.

Ceci permet de raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes,

mais également d'améliorer la sécurité lors des freinages à grande vitesse, grâce à leur excellente résistance au fading. L'avantage déterminant des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids, divisé par deux par comparaison avec des disques en fonte grise. La conception des moyeux avant et arrière en aluminium a en outre permis de réaliser un gain de poids supplémentaire d'environ 4,8 kg. Autant de facteurs qui réduisent le poids des masses non suspendues et des masses en rotation et jouent en faveur des performances des voitures tout autant que de leur consommation.

Le résultat est sensible : une meilleure adhérence au sol, un confort élevé de roulage sur revêtements irréguliers pour davantage d'agilité et de maniabilité.

Sur circuit ou en conduite sportive poussée, l'usure des disques de

frein et des plaquettes est obligatoirement plus rapide, et ce indépendamment de la qualité des équipements. Après un week-end de conduite intensive sur circuit, une révision effectuée par un spécialiste, voire le remplacement de certains composants, est nécessaire.

Carrosserie à structure renforcée.

L'ossature renforcée de la carrosserie de la nouvelle 911 GT2 RS offre aux occupants une protection maximale en cas de collision. Et ceci, malgré l'allègement de la voiture. L'architecture avant est formée par une structure de longerons et de traverses brevetée par Porsche. Elle répartit l'énergie du choc et réduit la déformation de l'habitacle. L'utilisation d'un tablier en acier ultrarigide permet d'absorber l'énergie transmise par les longerons avant, pour réduire la déformation du plancher. Afin d'augmenter encore la rigidité de la structure globale, nous avons

également renforcé les portes. En cas de collision frontale, le chemin de charge supérieur dévie les ondes de choc dans les structures latérales. Pour mieux maîtriser les déformations de l'habitacle. Des absorbeurs de chocs, faciles à remplacer, protègent la carrosserie en cas de petits chocs.

La forte proportion d'aluminium et d'acier haute résistance contribue à améliorer le rapport poids/puissance de la 911 GT2 RS.

Airbags conducteur et passager.

La 911 GT2 RS utilise une technologie sur mesure. Le déclenchement des deux airbags grand volume se fait, en effet, à deux niveaux en fonction de la gravité de l'accident et du type de choc (frontal ou latéral par l'avant, par exemple). En cas d'accident de faible gravité, le premier niveau de gonflage retient les passagers à une pression plus faible, ce qui les protège tout en exerçant une contrainte moindre.

Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Prévu de série, le système POSIP comporte une protection anti-encastrement latérale intégrée dans les portières et des airbags de tête latéraux. Le grand volume des airbags offre une protection efficace, quelle que soit la position du siège. Des absorbeurs de chocs intégrés dans les panneaux de porte apportent une protection supplémentaire. Les sièges baquet sport, ainsi que les sièges sport adaptatifs disponibles en option, sont dotés d'airbags thorax, en remplacement des absorbeurs de chocs.

Parmi les autres caractéristiques de sécurité de la nouvelle 911 GT2 RS, on note les appuie-tête intégrés dans les dossiers de siège, la colonne de direction de

sécurité, les ceintures de sécurité rouges, à 3 points, avec réglage de la hauteur, prétensionneurs de ceinture et limiteurs d'effort, les structures absorbant l'énergie dans le tableau de bord et les matières ignifugées dans l'habitacle.

Pack Clubsport.

Dotation d'origine, le Pack Clubsport de la nouvelle 911 GT2 RS se compose d'un arceau de sécurité boulonné sur la carrosserie, d'une ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur (jointe), d'un extincteur joint avec support ainsi que du pré-équipement permettant de monter une commande de coupe-batterie. Cette commande est disponible séparément auprès du département Motorsport Porsche.



Intérieur



Liberté absolue. Dans l'habitacle également.

Instruments de bord.

Les instruments de bord de la nouvelle 911 GT2 RS sont résolument axés sur la sportivité : ils fournissent des informations rapidement assimilables et leur conception, tout autant que leur agencement, fait la part belle à l'ergonomie. Le compte-tours, sur fond de couleur Titane, est bien visible au centre des 5 instruments ronds : l'aiguille et la graduation sont de couleur jaune ; l'affichage du passage à la vitesse supérieure permet des accélérations maximales. L'ordinateur de bord fournit des informations précieuses, dont la pression de suralimentation, la consommation moyenne, la vitesse du véhicule et son autonomie.

Matières intérieures.

Les matières utilisées dans l'habitacle de la nouvelle 911 GT2 RS confirment esthétiquement les qualités de cette sportive pur-sang.

Choisi dans un rouge très sport (contraste saisissant par rapport au Noir dominant), l'alcantara habille les éléments de contact, dont en premier lieu la couronne du volant, les leviers de vitesse et de frein à main ainsi que les poignées de porte, mais aussi les accoudoirs des portes, le couvercle du coffre de rangement de la console centrale, les bandes centrales des sièges et le ciel de toit.

Cette véritable dévotion pour le sport se poursuit avec un matériau plus technique : le carbone. Les sièges baquet allégés, prévus au départ de l'usine, sont garnis de cuir et d'alcantara. La baguette décorative du tableau de bord ainsi que les baguettes de seuil de porte en finition carbone se parent de l'inscription « RS ».

Un intérieur tout cuir associé à la présence optionnelle de l'alcantara rouge ou noir est proposé en option.

Volant.

Le volant GT2 RS à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en profondeur et en hauteur. La couronne du volant à jante épaisse est habillée d'alcantara. Touche esthétique sur la couronne du volant, le repère « à midi » arbore la couleur jaune.

Les sièges baquet allégés.

Les sièges baquet allégés en fibres de carbone (p. 32) sont fournis de série sur la nouvelle 911 GT2 RS. Ils sont conçus dans une double optique : offrir un maintien latéral exemplaire et réduire le poids (les deux sièges ne pèsent que 20 kg environ). Le réglage de la profondeur se fait manuellement. Des absorbeurs de chocs sont montés dans les portes, en remplacement des airbags thorax. Ils sont garnis de cuir noir et se reconnaissent à leur bande centrale en alcantara rouge.

Sièges baquet sport.

Disponibles en option gratuite sur la nouvelle 911 GT2 RS (p. 32), les sièges baquet sport avec réglage manuel de la profondeur s'imposent. Ces sièges disposent d'un airbag thorax logé dans les bandes latérales et d'un dossier rabattable. Ils sont constitués d'une co-

que en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition carbone. Selon l'équipement de la voiture, ils sont garnis de cuir/alcantara dans les combinaisons de teintes Noir/Rouge ou Noir/Noir.

Sièges sport adaptatifs.

Disponibles en option pour la nouvelle 911 GT2 RS, les sièges sport adaptatifs avec réglage électrique en profondeur et en hauteur sont dotés d'un airbag thorax (p. 32). Ils bénéficient également d'un réglage électrique en hauteur et en profondeur, ainsi que de l'inclinaison de l'assise et du dossier. Les bandes extérieures de l'assise et du dossier réglables individuellement sont un gage de maintien latéral ajusté en courbe, mais aussi de confort sur les longues distances. Selon l'équipement de la voiture, les sièges sport adaptatifs sont garnis de cuir/alcantara dans les combinaisons de teintes Noir/Rouge ou Noir/Noir.



Intérieur tout cuir/alcantara noir/rouge et autres options de personnalisation, dont la suppression de la climatisation, la suppression du système audio, le Pack Chrono



Intérieur tout cuir/alcantara noir/rouge et autres options de personnalisation, dont la suppression de la climatisation, la suppression du système audio, le Pack Chrono

Système audio CDR-30.

La nouvelle 911 GT2 RS est équipée de série du système audio CDR-30 avec écran 5 pouces (monochrome) et lecteur CD compatible mp3.

Le double tuner avec fonction RDS Diversity permet de mémoriser un total de 30 stations. Il offre également une fonction autostore dynamique ainsi que le réglage du volume asservi à la vitesse, pour une qualité sonore exceptionnelle, grâce à la présence de 4 haut-parleurs et de deux amplificateurs intégrés d'une puissance de 25 W chacun.

Si vous souhaitez toutefois améliorer le rapport poids/puissance de votre voiture, dans le simple but d'aller vers des performances encore plus impressionnantes, il vous suffit de renoncer au système audio CDR-30.

Pack Audio Plus.

Pour les plus exigeants : associé à 9 haut-parleurs d'une puissance totale de 235 W, le Pack Audio Plus optionnel procure une sonorité exceptionnelle adaptée à l'habitacle. Le réglage du son s'effectue via le menu du système audio CDR-30 ou à partir du PCM (Porsche Communication Management) optionnel.

PCM avec module de navigation.

En option, et en association avec le Pack Audio Plus, le PCM (Porsche Communication Management) pourra prendre place à l'avant de votre 911 GT2 RS. Puissante unité centrale et outil aux talents multiples, le PCM séduit par son utilisation d'une facilité déconcertante.

L'écran couleur de 6,5 pouces à commande tactile en constitue la principale caractéristique. Particularité : l'écran bénéficie d'un revêtement résistant et facile à entretenir. L'utilisation est simple, fonctionnelle et innovante.

L'affichage, particulièrement bien structuré, comporte un maximum de 5 lignes par page, ce qui assure une utilisation rapide et fiable. Vous pouvez également le piloter à l'aide du bouton multifonction droit.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS Diversity qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée. Le lecteur CD/DVD permet désormais d'écouter de la musique enregistrée au format mp3.

Le module de navigation GPS intégré au PCM possède un disque

dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens, pour un calcul rapide des trois itinéraires chaque fois proposés. La fonction cartographique peut afficher les cartes de deux manières : en perspective (3D) ou en deux dimensions (2D), ce dernier mode affichant désormais également les reliefs. Outre le fait de subdiviser l'écran, le mode « Splitscreen » propose une liste de pictogrammes qui facilitent les changements de direction.

Proposé en option pour le PCM : le module téléphone GSM quadri-bande avec interface Bluetooth® offre un confort d'utilisation élevé et une qualité vocale optimisée.

Un pré-équipement pour la connexion Bluetooth® avec les téléphones mobiles utilisant la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile) est proposé en option, aussi bien pour le PCM que pour le système audio CDR-30¹⁾.

Interface audio universelle.

Disponible également pour le PCM et le système audio CDR-30, l'interface audio universelle permet de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio. Le lecteur externe se commande aisément à partir du PCM.

Pack Chrono pour CDR-30.

Proposé en option, le Pack Chrono intègre un chronomètre analogique et numérique orientable, placé au centre du tableau de bord. La mesure des heures, des minutes et des secondes est analogique. Les secondes, ainsi que les dixièmes et les centièmes de seconde, sont affichés à l'écran, parallèlement à l'affichage numérique sur le tableau de bord.

¹⁾ Voir remarques page 32.

Pack Chrono Plus pour PCM.

Outre le chronomètre analogique et numérique sur le tableau de bord Pack Chrono Plus optionnel, il propose une fonction d'affichage des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer les temps sur circuit. Le conducteur peut ainsi connaître le temps du tour qu'il est en train de parcourir et la distance parcourue, le nombre de tours effectués et les différents temps obtenus. La mémoire individuelle du Pack Chrono Plus enregistre également différents réglages personnalisés pour les feux, les essuie-glaces, la climatisation et le verrouillage des portes.



Personnalisation



Le défi était extrême. Le résultat est redoutable. La nouvelle 911 GT2 RS doit son extraordinaire puissance à un savoir-faire inégalé qui ouvre la voie à un rendement moteur exceptionnel sur fond de Porsche Intelligent Performance.

Résultat : une voiture qui demande le maximum à son pilote, de l'endurance, du courage, du talent, à chaque instant. Une voiture qui exige une disponibilité maximale.

La check-list ci-après vous aide à faire le point sur ce dont vous avez réellement besoin, mais aussi sur tout ce à quoi vous pouvez renoncer.

Pour être vraiment redoutable, il faut savoir se contenter de l'essentiel.

À l'exemple de la nouvelle 911 GT2 RS.

Teintes de série. Extérieur.



Rouge Indien

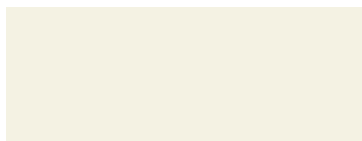


Argent GT métallisé

Teintes spéciales. Extérieur.



Noir



Blanc Carrara

Description

| | Code | Page |
|--|--------|------|
| Extérieur. | | |
| • Teintes de série (Rouge Indien, Argent GT métallisé) | • Code | |
| • Teintes spéciales (Noir, Blanc Carrara) | ○ Code | |
| • Ailes avant, Carbone | ○ 589 | |
| • Jantes de couleur Argent | G 346 | |
| • Batterie lithium-ion | ○ 191 | 8 |
| • Phares de conception allégée | G 600 | |
| • Pare-brise teinté dégradé | ○ 567 | |
| • Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré | ○ P12 | |
| Intérieur. | | |
| • Intérieur Cuir/Alcantara Noir/Rouge | G Code | 26 |
| • Intérieur Cuir/Alcantara Noir | G Code | |
| • Volant sport à 3 branches en cuir lisse Noir | G 841 | |

○ Option disponible • Série G Option gratuite

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Siège baquet allégé



Siège baquet sport



Siège sport adaptatif



Suppression de la climatisation,
suppression du système audio

Description

Code Page

Intérieur.

| | | | |
|--|---|-----|--------|
| • Ceinture de sécurité à 6 points côté passager, en association avec le Pack Clubsport | ○ | 579 | |
| • Ceintures 3 points, noires | G | 555 | |
| • Suppression du Pack Clubsport | G | 703 | |
| • Suppression de la climatisation | G | 574 | 32 |
| • Porte-gobelets | G | 585 | |
| • HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage) | ○ | 608 | |
| • Régulateur de vitesse | ○ | 454 | |
| • Pré-équipement Vehicle Tracking System | ○ | 674 | |
| • Sièges baquet sport | G | P03 | 25, 32 |
| • Sièges sport adaptatifs | G | P01 | 25, 32 |
| • Extincteur (uniquement en association avec les sièges sport adaptatifs) | ○ | 509 | |
| • Jeu de deux tapis de sol avec signature Porsche | ○ | 810 | |

¹⁾ Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

²⁾ Module téléphone en mode HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. La connexion par l'intermédiaire du module téléphone du PCM via Bluetooth® SAP ou via la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

³⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précisions sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion par l'intermédiaire du module téléphone du PCM via Bluetooth® SAP ou via la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

| Description | Code | Page |
|---|-------|------|
| Audio et communication : CDR-30. | | |
| • Système audio CDR-30 | • | 33 |
| • Suppression du système audio CDR-30 | G 609 | 32 |
| • Pack Audio Plus | ○ 490 | 28 |
| • Interface audio universelle (AUX) | ○ 870 | 28 |
| • Pré-équipement pour téléphone mobile ^{1), 3)} | ○ 619 | 28 |
| • Pack Chrono | ○ 639 | 28 |
| • Antenne fouet | G 461 | |
| Audio et communication : Porsche Communication Management (PCM). | | |
| • PCM avec module de navigation | ○ P23 | 33 |
| • Pack Audio Plus | ○ 490 | 28 |
| • Interface audio universelle (AUX, USB, iPod®) | ○ 870 | 28 |
| • Module téléphone ^{1) 2)} | ○ 666 | 28 |
| • Pré-équipement téléphone mobile ^{1), 3)} | ○ 619 | 28 |
| • Pack Chrono Plus | ○ 640 | 29 |
| • Antenne fouet | G 461 | |

○ Option disponible • Série G Option gratuite
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Système audio CDR-30



PCM (Porsche Communication Management)

Caractéristiques techniques

| Moteur | |
|---------------------------------|--|
| Nombre de cylindres | 6 |
| Cylindrée | 3 600 cm ³ |
| Puissance (DIN) au régime de | 620 ch (456 kW) 6 500 tr/min |
| Couple maximal au régime de | 700 Nm 2 250–5 500 tr/min |
| Taux de compression | 9,0:1 |
| Transmission | |
| Type de transmission | Propulsion |
| Boîte mécanique | 6 rapports |
| Châssis | |
| Essieu avant | Jambe de force McPherson |
| Essieu arrière | Essieu multibras LSA |
| Direction | Direction hydraulique assistée à démultiplication variable |
| Diamètre de braquage | 10,9 m |
| Système de freinage | Freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) : étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins ventilés et ajourés |

| Châssis | |
|---|--|
| Système de stabilisation | Porsche Stability Management (PSM) |
| Système antiblocage | ABS 8.0 (intégré au PSM) |
| Jantes | AV : 9 J x 19 ET 47 AR : 12 J x 19 ET 48 |
| Pneumatiques | AV : 245/35 ZR 19 (monte sport) AR : 325/30 ZR 19 (monte sport) |
| Poids à vide | |
| Selon DIN | 1 370 kg |
| Selon directive CE ¹⁾ | 1 445 kg |
| PTAC | 1 680 kg |
| Performances²⁾ | |
| Vitesse de pointe | 330 km/h |
| Accélération 0–100 km/h | 3,5 s |
| Accélération 0–160 km/h | 6,8 s |
| Accélération 0–200 km/h | 9,8 s |
| Accélération 0–300 km/h | 28,9 s |
| Reprise (80–120 km/h), en 5 ^e rapport | 4,0 s |

| Consommation/Émissions^{2), 3)} | |
|--|-----------------------|
| Cycle urbain (l/100 km) | 17,9 |
| Cycle extra-urbain (l/100 km) | 8,7 |
| Cycle mixte (l/100 km) | 11,9 |
| Émissions de CO ₂ (g/km) | 284 |
| Dimensions/C_x | |
| Longueur | 4 469 mm |
| Largeur (rétroviseurs compris) | 1 852 mm (1 952 mm) |
| Hauteur | 1 285 mm |
| Empattement | 2 350 mm |
| Volume du coffre | 105 l |
| Réservoir (réserve) | 90 l |
| Coefficient de pénétration dans l'air | C _x = 0,34 |
| <p>¹⁾ Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).</p> <p>²⁾ Valeurs provisoires, les valeurs officielles n'étant pas disponibles à la date d'impression. Pour connaître les valeurs officielles, contactez le Réseau Officiel Porsche.</p> <p>³⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure 80/1268/CEE de la version en vigueur à la date d'impression. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. La consommation a été déterminée sur un véhicule doté des équipements de série. Certains équipements proposés en option peuvent modifier la consommation et les performances du véhicule.</p> | |



Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les frais de fonctionnement sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PCM et PSM sont des marques déposées par la société
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Édition : 01/2010
Imprimé en Allemagne
WSLC1001000330 FR/WW

