



PORSCHE



El nuevo Porsche 911 GT2 RS

Dossier de prensa

Contenido

Consumo de combustible y emisiones	3
El nuevo Porsche 911 GT2 RS	
Primer puesto para el 911 más potente y 'rápido de todos los tiempos	4
Motor y caja de cambios	
A toda velocidad: el turbo para carretera más potente de la historia de los 911	6
Chasis y dinámica de conducción	
Chasis de competición con sistemas activos de gran rendimiento	9
Aerodinámica y construcción ligera	
911 para carretera con aspecto deportivo	13
Equipamiento y conectividad	
Biplaza de ambiente deportivo y elegante	16

Consumo de combustible y emisiones

911 GT2 RS: Consumo de combustible combinado de 11,8 l/100 km,
en conducción urbana: 18,1 l/100 km, en conducción interurbana: 8,2 l/100 km;
emisiones de CO₂: 269 g/km

El nuevo Porsche 911 GT2 RS

Primer puesto para el 911 más potente y rápido de todos los tiempos

Máxima potencia: con el nuevo 911 GT2 RS, el departamento de automovilismo de Porsche ha desarrollado un vehículo de categoría superior. Este automóvil deportivo de altas prestaciones es el 911 con homologación de calle más potente y rápido hasta la fecha. El 20 de septiembre de 2017, con el piloto de pruebas de Porsche Lars Kern al volante, el vehículo logró un nuevo récord en el sector de los automóviles deportivos con homologación de calle al recorrer el circuito Nürburgring Nordschleife en 06:47:03 minutos. Los 515 kW (700 CV) del motor bóxer biturbo impulsaron a este biplaza de tan solo 1470 kg de peso de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos. La aguja del velocímetro marcó una velocidad de 200 km/h tras 8,3 segundos. Alcanza su velocidad máxima a 340 km/h. Las velocidades en las curvas del 911 GT2 RS también corresponden al nivel de un superdeportivo, velocidades que alcanza gracias a su impecable chasis de competición y a los neumáticos Ultra High Performance (UHP).

La disciplina deportiva domina cada detalle. Las imponentes entradas y salidas de aire, junto con el alerón trasero predominante, demuestran que la aerodinámica determina la forma y el diseño. Las ruedas anchas y de gran tamaño garantizan unas fuerzas de frenado y laterales excepcionales. Los tamaños de neumático más anchos que Porsche instala en un 911 son 265/35 ZR 20 en la parte delantera y 325/30 ZR 21 en la parte trasera. La gran cantidad de elementos de plástico reforzado con fibra de carbono en carbono visto de color negro mate son la prueba visual de la construcción ligera.

El rendimiento siempre se puede aumentar, incluso en el 911 GT2 RS. Para ello, los ingenieros de Porsche han preparado el paquete Weissach, que incluye elementos adicionales de titanio y plástico reforzado con fibra de carbono para reducir el peso unos 30 kg más. De este modo, por ejemplo, tanto el techo como los estabilizadores y los brazos de acoplamiento de ambos ejes están fabricados de carbono. Las ruedas de magnesio reducen el peso total y las masas no suspendidas, y mejoran así las propiedades del chasis.

El 911 GT2 RS reúne los conocimientos de Porsche sobre motores de competición en un deportivo de altas prestaciones que también es idóneo para el uso diario. Lo que significa que, a pesar de la dinámica superior en el circuito de carreras, el nuevo y destacado 911 puede moverse de la misma forma previsible y fiable que el resto de automóviles deportivos de Porsche. El consumo combinado es de 11,8 l/100 km.

En 1995 se creó el primer 911 GT2 sobre la base del entonces 911 Turbo como modelo de vehículo de competición con homologación de calle. En los años 2000 y 2007, surgieron las generaciones posteriores. En 2010, Porsche creó el primer 911 GT2 RS como un modelo de mayores prestaciones y más parecido a los vehículos de competición. Todos los 911 GT2 combinan motores de mayor potencia, chasis propios de vehículos de competición, frenos de alto rendimiento y la tracción trasera en lugar de la tracción total.

Motor y caja de cambios

A toda velocidad: el turbo para carretera más potente de la historia de los 911

Con el nuevo 911 GT2 RS, el motor de 3,8 l del 911 Turbo se integra en la primera división de motores de altas prestaciones. A modo de recordatorio, 2009 fue el año de debut del motor bóxer de 3,8 l, cuyo aire de proceso se comprimía mediante dos turbocompresores de geometría variable (compresor VTG). Porsche es el primer fabricante en utilizar esta tecnología en un motor de gasolina. Partiendo del valor original de 368 kW (500 CV), los ingenieros de Porsche han desarrollado la potencia actual de 515 kW (700 CV), un aumento del 40 % con la misma cilindrada. En este aspecto, el 911 GT2 RS supera incluso a su predecesor en 59 kW (80 CV) con un motor de 3,6 l. Además, el aumento de cilindrada contribuye parcialmente al increíble par motor de 750 Nm (50 Nm más).

El motor de altas prestaciones se basa en el motor del 911 Turbo S, que proporciona 427 kW (580 CV) al embrague doble. Las modificaciones abarcan una serie de medidas propias del clásico aumento de potencia que son habituales en el automovilismo. Además, los diseñadores han aplicado ideas innovadoras. Los turbocompresores de mayor tamaño suministran más aire de proceso a las cámaras de combustión, lo que aumenta la energía, especialmente al realizar cambios de velocidad en periodos de tiempo cortos dentro de un régimen de revoluciones alto. Del mismo modo, los émbolos específicos disminuyen la compresión en 0,5 unidades. Este motor, de características similares a los vehículos de competición, se ha diseñado con hasta 7200 giros del cigüeñal por minuto, un récord en el segmento de los motores turbo.

En el transcurso posterior de la conducción de aire, un sistema de admisión por expansión se encarga de optimizar el flujo. A diferencia del sistema de admisión convencional, funciona sobre la base de otro principio: el tubo de distribución es más largo y tiene un diámetro más pequeño, y los tubos de admisión son más cortos. Esto hace que las oscilaciones de aire cambien, y que la mezcla de la cámara de combustión se enfríe y se pueda avivar para conseguir un rendimiento óptimo.

Agua en el intercooler: el innovador método de refrigeración adicional del aire de admisión

Los intercoolers intermedios reducen el aire de proceso calentado por las turbinas a través de un novedoso amplificador: un nuevo sistema de refrigeración por agua rocía con líquido el intercambiador de calor cuando se alcanzan los picos de carga. Así, la temperatura del gas en el área de sobrepresión disminuye hasta 20 grados más de lo que podría reducirse únicamente con el viento de la conducción. De este modo, el sistema garantiza la entrada termoestable de aire de admisión incluso en condiciones extremas. La refrigeración por agua entra en acción cuando la temperatura del aire de proceso del conducto de admisión supera los 50 grados, el conductor pisa el acelerador más del 90 % y las revoluciones del motor sobrepasan las 3000/min, entre otros factores. El sistema se alimenta de un depósito de 5 l lleno de agua destilada. Incluso con temperaturas exteriores elevadas, es posible registrar vueltas muy rápidas con el máximo rendimiento como, por ejemplo, en la Nordschleife del circuito de Nürburgring.

Los gases quemados salen de ambos compresores VTG a través del sistema de escape desarrollado específicamente y fabricado principalmente de titanio ligero. Este sistema pesa alrededor de 7 kg menos que el del 911 Turbo. Un sistema de tapas controlado automáticamente reduce la contrapresión en momentos de elevada exigencia de carga, lo que permite aumentar el rendimiento y disminuir el consumo.

El primer 911 GT2 RS con caja de cambios de doble embrague

La caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) es una invención del automovilismo de competición que ahora también se integra en el 911 GT2 RS. Por primera vez, el motor de altas prestaciones envía su fuerza al eje trasero a través de una eficiente caja de cambios de siete velocidades automática y sin interrupciones de la fuerza de tracción. La caja de cambios de doble embrague Porsche, adaptada expresamente al GT, cuenta con funciones especiales que asisten al conductor al utilizar el vehículo en circuitos de carreras. El Intelligent Shift Program (ISP) de la unidad de control de transmisión electrónica proporciona cambios ascendentes de forma más rápida y espontánea, y una explosión

de escape deportiva para proporcionar un impulso muy dinámico en cambios de marcha descendentes. En el modo "PDK Sport", los cambios de marcha descendentes son más agresivos al frenar y los puntos de cambio conmutan a altas revoluciones al acelerar.

Especialmente para el uso en circuitos de carreras, la caja de cambios de doble embrague Porsche posee la función especial "leva neutral", exclusiva de los automóviles deportivos de Porsche. Si el conductor tira de las dos levas de cambio al mismo tiempo, los embragues de la caja de cambios PDK se abren, y se interrumpe el flujo de fuerza entre el motor y el tren propulsor. Si ambas levas de cambio vuelven a soltarse, el embrague se cierra rápidamente cuando el PSM está desactivado. Si el PSM está activado, el embrague se cierra rápidamente, pero con un impulso menor.

De este modo, por ejemplo, el conductor puede neutralizar el subviraje del vehículo y, a la inversa, desestabilizar la parte trasera del automóvil por impulso de la fuerza de propulsión con un fin concreto. Además, se puede utilizar la función de "leva neutral" para acelerar desde cero. Igual que en un vehículo con caja de cambios, es solo el conductor quien determina la aceleración con el embrague y el pie del acelerador.

Chasis y dinámica de conducción

Chasis de competición con sistemas activos de gran rendimiento

Las excepcionales prestaciones de conducción del nuevo 911 GT2 RS únicamente pueden clasificarse como insuficientes en los valores de aceleración habituales en sentido longitudinal. De hecho, resultan fascinantes en trayectos exigentes y muy dinámicos por su precisión absoluta, previsibilidad y agarre transversal. De esta forma, en la vuelta más rápida del circuito de Nürburgring, con el 911 GT2 RS se logró superar en varias ocasiones el récord hasta la fecha de los automóviles deportivos con homologación de calle (06:52:01 minutos). En total, el automóvil deportivo de altas prestaciones consiguió recorrer cinco vueltas en menos de 06:50 minutos cada una. Finalmente, la vuelta de récord del 911 GT2 RS fue de 06:47:03 minutos en unas condiciones ambientales ideales. Como es habitual en las vueltas rápidas, se midió un recorrido de 20,6 km de largo. La velocidad media ascendió a 184,11 km/h.

La base para alcanzar una dinámica de conducción impresionante es el chasis propio del sector automovilístico, que prescinde en la práctica de la elastocinemática. Por primera vez en un vehículo de carretera de Porsche, en el 911 GT2 RS se han sustituido las articulaciones del chasis por articulaciones esféricas de acero. Gracias a su precisión y a su facilidad de ajuste, garantizan una conexión bastante rigurosa entre el chasis y la carrocería. Los impulsos molestos de una masa del motor con apoyo elástico podrían afectar negativamente a la precisión alcanzada. Por ello, el 911 GT2 RS cuenta con soportes dinámicos del motor cuya dureza se adapta en función de la situación de conducción. En los cambios de carga y en las curvas rápidas, un soporte de motor más duro estabiliza considerablemente el comportamiento de conducción. Además, los soportes dinámicos del motor reducen las oscilaciones verticales del motor al acelerar a plena carga. El resultado es una fuerza de tracción más uniforme y elevada en el eje trasero, una mayor tracción y una mejor aceleración. En modos de conducción moderados, el confort aumenta gracias al ajuste más suave de los soportes dinámicos.

Otros componentes del chasis del 911 GT3 RS, como el soporte de rueda y el brazo dividido, también proceden del automovilismo. El eje delantero cuenta con brazos de suspensión McPherson con muelles de asistencia y ruedas suspendidas sobre los brazos transversales y longitudinales. En el eje

trasero, un eje multibrazo con muelles de asistencia guía las ruedas. Para reducir el peso, Porsche incluye amortiguadores de construcción ligera en el 911 GT2 RS. Las constantes de resorte de los muelles helicoidales y de torsión se han fijado de la misma forma que en los automóviles de competición. Lo que el conductor pierde en confort se compensa de forma múltiple en estabilidad transversal. La altura, la caída de la rueda y la convergencia, así como los estabilizadores, se pueden ajustar de manera individual para el uso en circuitos de carreras.

Para el 911 GT2 RS, Porsche ofrece de forma opcional un nuevo sistema hidráulico de elevación del eje delantero. Pesa aproximadamente 4 kg menos que el sistema anterior. A una velocidad de hasta 50 km/h, la parte delantera del vehículo puede elevarse unos 30 mm con solo pulsar un botón. Esto disminuye el riesgo de dañar el frontal con bordillos, rampas o entradas a garajes.

Una mejor adherencia gracias a los neumáticos mixtos y los frenos cerámicos

Los neumáticos de muy altas prestaciones se encargan de transferir las fuerzas longitudinales y transversales. Como es habitual en los automóviles deportivos de altas prestaciones de Porsche, los ejes delantero y trasero no solo se diferencian por su anchura, sino también por su tamaño. En el eje delantero, se instalan neumáticos de la dimensión 265/35 ZR 20 sobre llantas de 9,5 pulgadas de ancho y 20 pulgadas de diámetro. Las llantas traseras de aleación ligera del tamaño 12,5 J x 21 cuentan con neumáticos de la categoría 325/30 ZR 21. Las nuevas llantas forjadas de aleación ligera pintadas en Oro Blanco metalizado con anclaje central llevan el anagrama "GT2 RS". El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie alerta en caso de pérdida de aire lenta o repentina. Además, dispone de un modo de circuito que tiene en cuenta la disminución de la presión del aire con los neumáticos en frío al comenzar el recorrido.

La potencia del motor de 515 kW (700 CV) y el chasis de competición requieren el mejor sistema de frenos que Porsche haya desarrollado jamás. El 911 GT2 RS viene de serie con el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Los discos de freno perforados tienen un diámetro adecuado de 410 mm en la parte delantera y 390 mm en la parte trasera. El uso de mordazas de freno de 6 émbolos de monobloque de aluminio pintadas en amarillo en el eje delantero y de mordazas de freno de monobloque de aluminio de 4 émbolos en el eje trasero garantiza una presión de frenado elevada y especialmente constante durante la deceleración. Los discos de freno, extre-

madamente ligeros y muy estables ante la fatiga, solo pesan más o menos la mitad que los discos convencionales de fundición gris, un factor que no solo tiene un efecto positivo en las prestaciones de conducción y el consumo, sino que también reduce especialmente las masas no suspendidas y rotatorias. El resultado es una mayor adherencia al suelo, un mejor manejo, y un aumento del confort de marcha y conducción, sobre todo en carreteras desniveladas.

Sistema activo de dinámica de conducción propio de los automóviles de competición

La precisión del chasis de competición es la esencia de los sistemas activos de dinámica de conducción del 911 GT2 RS. El sistema de suspensión Porsche Active Suspension Management y la dirección activa del eje trasero figuran entre las funciones informatizadas del chasis. El Porsche Stability Management (PSM) y el bloqueo transversal Porsche Torque Vectoring Plus totalmente variable optimizan el comportamiento de conducción mediante las fuerzas de tracción y frenado. Todos los sistemas se comunican entre sí, y se han adaptado los unos a los otros de una forma óptima respetando los principios del automovilismo.

El Porsche Active Suspension Management (PASM) determina la fuerza de amortiguación de cada rueda a partir de unos parámetros diseñados específicamente para el 911 GT2 RS. El conductor puede elegir entre dos programas. El modo normal está diseñado para una conducción deportiva en carreteras públicas y circuitos mojados. El modo deportivo adapta las fuerzas de amortiguación para conseguir la mayor aceleración transversal y la mejor tracción posible en circuitos de carreras.

En función de la velocidad, así como de la situación de conducción y dirección, la dirección activa del eje trasero también aumenta la estabilidad o la agilidad. Además, sus curvas características cuentan a propósito con el mismo diseño deportivo. Al circular a velocidades bajas, el sistema dirige las ruedas traseras en sentido contrario al giro realizado en las ruedas delanteras. Es posible tomar curvas cerradas de una forma más dinámica; la agilidad aumenta. En el uso diario, el estacionamiento se simplifica y el diámetro de giro disminuye. Al circular a velocidades más altas, el sistema mueve las ruedas traseras en el mismo sentido de giro que las ruedas delanteras. De este modo, aumenta la estabilidad de conducción, lo que resulta útil al realizar cambios de marcha rápidos o maniobras de adelantamiento en el circuito de carreras.

“PSM Sport” para alcanzar los mejores tiempos de vuelta

La generación más reciente del PSM se ha adaptado perfectamente a los requisitos del 911 GT2 RS. Las intervenciones se dosifican de una forma más sensible y precisa, y pueden desconectarse por completo en dos pasos. El primer paso de desconexión, “PSM Sport”, se diferencia claramente a nivel funcional del sistema completo, “PSM On”. El programa deportivo permite efectuar movimientos de guiñada mucho mayores sobre el eje vertical y más deslizamiento en las ruedas motrices. Por tanto, el “PSM Sport” permite a los conductores más ambiciosos acercarse todavía más al margen límite y ofrece la misma reserva para emergencias que un control de estabilidad desactivado. Así, la frenada potente en el rango de regulación del ABS reactiva completamente la asistencia estabilizadora del PSM hasta que se vuelve a pisar el freno.

El Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) es el compañero ideal del PSM. El Porsche Torque Vectoring Plus funciona con control electrónico y bloqueo transversal del eje trasero completamente variable, y tiene en cuenta todos los parámetros importantes en cuanto a dinámica transversal durante sus intervenciones. El resultado es una mayor tracción, un aumento de la dinámica transversal y una estabilidad de conducción considerablemente superior al realizar cambios de carga en curvas y cambios de marcha. Además, el sistema efectúa una intervención selectiva en los frenos en la rueda trasera del lado interior de la curva, lo que confiere un mayor par a la rueda trasera del lado exterior de la curva. El comportamiento de la dirección mejora y la agilidad aumenta.

Aerodinámica y construcción ligera

911 para carretera con aspecto deportivo

El 911 GT2 RS refleja claramente su homenaje al automovilismo de competición. La tracción tiene prioridad sobre la resistencia aerodinámica, y la velocidad al tomar curvas sobre la velocidad punta. El amplio coupé se adapta exhaustivamente a la carretera. El ancho labio del spoiler delantero solo abre el hueco necesario de distancia libre al suelo y proporciona así una gran contribución a la tracción del eje delantero. Las imponentes tomas de aire situadas en la parte delantera con forma aerodinámica y detrás de las puertas muestran la gran necesidad de refrigeración del motor, los frenos y los intercoolers en el uso a plena carga. La salida de aire de refrigeración adicional colocada delante del capó, característica típica del 911 de la clase GT, favorece la corriente de aire del radiador central y, al mismo tiempo, aumenta la carga aerodinámica en el eje delantero.

Las dos entradas del capó aumentan la ventilación del sistema de frenos sin alterar el valor c_w . Desarrolladas por un precursor de la agencia espacial NASA, es la primera vez que las denominadas NACA se incluyen de serie en este lugar de un Porsche para refrigerar los frenos. También se ha incorporado tecnología del automovilismo de carreras en las aletas, para la ventilación de los pasos de rueda delanteros. Aquí, las láminas de carbono se encargan de proporcionar una ventilación eficiente en los pasos de rueda delanteros, lo que reduce la sobrepresión que se genera con el giro de las ruedas y, por tanto, la fuerza.

Además, los anchos y llamativos faldones laterales contribuyen al impresionante aspecto del 911 GT2 RS y a su sofisticada aerodinámica. Gracias a la mejora de los bajos, se genera una mayor depresión. La tracción incrementa respecto a la velocidad. El alerón trasero fijo de carbono visto dirige la mayor parte de la carga aerodinámica generada sobre las ruedas hacia el eje trasero. Los apoyos del alerón están fabricados de aluminio anodizado y cuentan con nuevos laterales en los colores exteriores. A una velocidad de 340 km/h, un total de 340 kg de carga aerodinámica actúa sobre el coupé. La configuración deportiva aumenta la carga aerodinámica a hasta 450 kg. Las dos tomas de aire Ram Air en el portón trasero, los colectores de admisión, proporcionan aire de combustión al motor. Las cuatro láminas de la parte trasera permiten que la cubierta inferior del motor se convierta en un difusor y mejoran la conducción de aire.

Construcción ligera: el material apropiado en el lugar adecuado

El segundo aspecto dominante del 911 GT2 RS es su construcción ligera. Gracias al cuerpo del 911 Turbo de construcción mixta de acero y aluminio, el biplaza cuenta con una base extraordinariamente ligera y rígida al mismo tiempo. El capó, las aletas delanteras, la ventilación de los pasos de rueda, las cubiertas de los retrovisores exteriores Sport Design, los orificios de ventilación de los laterales traseros y algunos elementos de la parte trasera están hechos de plástico reforzado con fibra de carbono, al igual que numerosos componentes del interior. El capó también está fabricado de carbono, mientras que el techo está hecho de magnesio. Ambos componentes de la carrocería están delineados por un reborde ancho en sentido longitudinal. Este contorno no es solo una característica distintiva visual de los componentes de construcción ligera, sino que también aumenta la rigidez del material.

Como material de alta tecnología especialmente ligero y muy estable, Porsche emplea poliuretano de construcción ligera con esferas huecas de cristal y elementos de fibra de carbono en los carenados delantero y trasero del automóvil deportivo GS. Las ventanillas laterales traseras y la luneta trasera son de vidrio de construcción ligera, una novedad en Porsche. Este material es más o menos igual de ligero que el policarbonato, por lo que también es irrompible y resistente al rayado. En su interior, el 911 GT2 RS dispone de paneles de puerta ligeros con tiradores tipo lazo. Como alternativa, el conductor puede desconectar el sistema de sonido, el climatizador o el paquete Clubsport para aumentar aún más la relación peso/potencia.

Paquete Clubsport de serie

En el nuevo 911 GT2 RS, el paquete Clubsport se incluye de serie en el volumen de suministro. Está compuesto por la jaula antivuelco atornillada a la carrocería detrás de los asientos delanteros, el cinturón de seis puntos Rojo en el lado del conductor, el extintor con soporte y la preinstalación para el interruptor principal de desconexión de la batería. Este puede adquirirse por separado a través del departamento de automovilismo de Porsche, al igual que el arco de jaula delantero para eventos automovilísticos.

La alta escuela de la construcción ligera: paquete Weissach para aumentar el rendimiento

Desde su introducción en el 918 Spyder, el paquete Weissach es sinónimo de mejora de las prestaciones por su construcción ligera. El 911 GT2 RS pesa casi 30 kg menos gracias al paquete Weissach diseñado específicamente para él. El techo, y los estabilizadores de los ejes delantero y trasero están fabricados de carbono. Además, algunos detalles como el embellecedor del volante y las levas de cambio también están hechos de material basado en carbono. Únicamente con las ruedas de magnesio, lacadas en Oro Blanco satinado, el peso del nuevo 911 GT2 RS con paquete Weissach se reduce aproximadamente 11 kg. Los estabilizadores y los brazos de acoplamiento consiguen disminuir el peso otros 5,3 kg. Asimismo, se puede observar que el habitáculo se ha optimizado. La jaula antivuelco atornillada está fabricada de titanio y pesa alrededor de 9 kg menos que la jaula antivuelco de acero incluida de serie. Como señal de identidad visual, el capó y el techo de carbono visto cuentan con una franja decorativa central del color del vehículo. El logotipo del "paquete Weissach" figura en los reposacabezas de los asientos bucket y la placa del embellecedor del portavasos.

Equipamiento y conectividad

Biplaza de ambiente deportivo y elegante

El equipamiento interior del nuevo 911 GT2 RS refleja una clara línea deportiva y la mayor calidad. Prevalcen el Alcantara rojo, el cuero negro y los numerosos elementos del interior de carbono visto. Gracias al volante deportivo con levas de cambio del GT2 RS, las marchas se cambian rápidamente con la mano, como corresponde a un deportivo. El conductor y el acompañante experimentan la dinámica de conducción de este deportivo de altas prestaciones desde unos asientos bucket envolventes fabricados en su totalidad de carbono visto. Ofrecen un guiado lateral especialmente bueno con el mínimo peso. El desplazamiento longitudinal de los asientos se efectúa manualmente, mientras que el control del ajuste de altura es eléctrico. De forma opcional, Porsche ofrece asientos bucket con respaldos abatibles, airbag de tórax integrado y desplazamiento longitudinal manual para el conductor y el acompañante. Los asientos bucket están fabricados de plástico reforzado con fibra de carbono y vidrio, y cuentan con una superficie de carbono visto. Otra opción son los asientos deportivos Plus con ajuste eléctrico de 18 vías. Al igual que todos los automóviles deportivos GT de Porsche, el 911 GT2 RS es un biplaza con cubierta en la parte trasera.

Como en todos los 911, el sistema Porsche Communication Management (PCM) se encarga del control central de las funciones de audio, navegación y comunicación. La generación actual con preinstalación para teléfono móvil, interfaces de audio y control por voz dispone de una pantalla táctil de 7 pulgadas y alta resolución a través de la que pueden controlarse la mayoría de las funciones de forma sencilla. Como sistema de audio, el 911 GT2 RS incluye de serie el Sound Package Plus con 8 altavoces y una potencia de 150 vatios. El sistema de sonido envolvente BOSE con 12 altavoces íntegramente activos y un subwoofer robusto y resistente de 100 vatios se pueden adquirir de manera opcional. Además, el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision también pertenecen al equipamiento de serie.

La app Porsche Track Precision permite registrar, mostrar y analizar los datos detallados de conducción desde el smartphone. La app presenta en el smartphone la dinámica de conducción en el circuito y, además de los tiempos de vuelta y de sección, se muestran las desviaciones en comparación con una vuelta de referencia definida. El análisis gráfico de los datos de conducción, así como el análisis de video, ayudan al conductor a mejorar continuamente su conducción.

Paquete Chrono opcional para un entrenamiento personalizado del conductor

El paquete Chrono opcional amplía las funciones del PCM con el indicador de rendimiento para establecer, guardar y evaluar los tiempos de vuelta. También se incorpora un cronómetro en el salpicadero con indicador analógico y digital. El paquete Chrono del 911 GT2 RS también incluye el "Laptrigger". Mediante el marcador externo sobre la salida o la meta, pueden medirse los tiempos de vuelta de forma precisa con la app Porsche Track Precision.