



PORSCHE



La nouvelle Porsche 911 GT2 RS

Dossier de presse

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Consommation de carburant et émissions | 3 |
| La nouvelle Porsche 911 GT2 RS | |
| Pole position pour la 911 la plus puissante et la plus rapide de tous les temps | 4 |
| Moteur et boîte de vitesses | |
| La puissance à l'état pur : la motorisation turbo la plus performante de la série de modèles de tourisme 911 | 6 |
| Châssis et dynamique de conduite | |
| Un châssis de course équipé de systèmes actifs axés sur la performance | 9 |
| Aérodynamique et structure légère | |
| Un modèle de tourisme 911 au look ultra sportif | 13 |
| Équipement et connectivité | |
| Une deux places à l'ambiance sportive et raffinée | 16 |

Consommation de carburant et émissions

911 GT2 RS : Consommation de carburant en cycle mixte : 11,8 l/100 km, cycle urbain : 18,1 l/100 km, cycle extra-urbain : 8,2 l/100 km ; émissions de CO₂ : 269 g/km

La nouvelle Porsche 911 GT2 RS

Pole position pour la 911 la plus puissante et la plus rapide de tous les temps

Mission « Performances » : avec la nouvelle 911 GT2 RS, le département de sport automobile de Porsche a développé un bolide ultime. Cette sportive hautes performances est à ce jour la 911 la plus puissante et la plus rapide pour la route. Le 20 septembre 2017, le pilote d'essai Porsche Lars Kern assis au volant de la 911 GT2 RS a parcouru la Boucle Nord du Nürburgring en 6 minutes et 47,3 secondes, établissant ainsi un nouveau record de temps au tour pour les voitures de sport homologuées pour la route. Le moteur Boxer biturbo de 700 ch (515 kW) permet à la deux places, qui pèse tout juste 1 470 kg, d'atteindre les 100 km/h en 2,8 secondes. En 8,3 secondes, l'aiguille du compteur de vitesse atteint les 200 km/h. À 340 km/h, elle atteint sa vitesse maximale. Comparable aux supersportives, la 911 GT2 RS atteint en effet des vitesses élevées dans les virages grâce à son châssis de voiture de course harmonieux doté de pneus sport Ultra High Performance (UHP).

Le caractère sportif imprègne les moindres détails du véhicule. Les admissions et sorties d'air puissantes font ressortir le caractère aérodynamique de la silhouette et de la conception du véhicule, également renforcé par l'aileron arrière robuste. Les jantes larges de grandes dimensions traduisent une puissance de freinage et des forces latérales exceptionnelles. Avec des dimensions de 265/35 ZR 20 à l'avant et 325/30 ZR 21 à l'arrière, les pneus de la 911 GT2 RS sont les plus larges jamais montés sur une Porsche 911. Proposés en carbone apparent noir mat, les nombreux éléments en plastique renforcé de fibre de carbone témoignent de la légèreté de la structure.

Il est toujours possible de réaliser de meilleures performances, y compris sur la 911 GT2 RS. Pour y parvenir, les ingénieurs Porsche ont mis au point le pack Weissach, qui représente un allègement d'environ 30 kg. Il contient davantage d'éléments en plastique renforcé de fibres de carbone et en titane. Le toit, les barres stabilisatrices et les tiges d'accouplement des deux essieux sont, par exemple, fabriqués en carbone. Les jantes en magnésium représentent également un gain sur le poids total, tout en réduisant les masses non suspendues et en optimisant les propriétés du châssis.

La 911 GT2 RS concentre l'expertise de Porsche en sport automobile dans une sportive hautes performances également à l'aise au quotidien. Résultat : malgré des caractéristiques dynamiques hors pair sur circuit, la nouvelle 911 de pointe affiche un niveau de prévisibilité et de fiabilité aussi élevé que les autres modèles sport de Porsche. La consommation mixte se situe autour de 11,8 l/100 km.

En 1995, Porsche a développé la première 911 GT2 sur la base du modèle 911 Turbo commercialisé à l'époque dans l'idée de présenter une version homologuée pour les courses. De nouvelles générations ont suivi en 2000 et en 2007. En 2010, Porsche a conçu la première 911 GT2 RS comme une variante encore plus puissante et plus proche des voitures de course. Toutes les 911 GT2 associent des moteurs turbo super puissants, des châssis de course, des freins hautes performances et des roues motrices arrière en lieu et place d'une transmission intégrale.

Moteur et boîte de vitesses

La puissance à l'état pur : la motorisation turbo la plus performante de la série de modèles de tourisme 911

Avec la nouvelle 911 GT2 RS, le groupe motopropulseur de 3,8 litres repris du modèle 911 Turbo rejoint le sommet des moteurs ultra performants. Pour mémoire : le moteur Boxer de 3,8 litres, dont l'air est précomprimé par deux turbocompresseurs à géométrie variable (turbocompression TGV), a fait ses débuts en 2009. Porsche a été le premier constructeur à appliquer cette technologie à un moteur à essence. À partir d'une puissance initiale de 500 ch (368 kW), les ingénieurs de Porsche ont développé une motorisation de 700 ch (515 kW), soit une amélioration de 40 % à cylindrée égale. La nouvelle 911 GT2 RS surpasse ainsi de 80 ch (59 kW) la puissance du modèle précédent, équipé d'un groupe motopropulseur de 3,6 l. L'extension de la cylindrée contribue en outre au développement du couple impressionnant de 750 Nm (soit une augmentation de 50 Nm).

Le groupe motopropulseur hautes performances s'appuie sur la motorisation de la 911 Turbo S, qui transmet 580 ch (427 kW) au double embrayage. Les modifications concernent d'une part des mesures classiques d'augmentation de la puissance, courantes dans le sport automobile. Les concepteurs ont d'autre part mis en œuvre des idées innovantes. Les plus grands turbocompresseurs injectent plus d'air dans les chambres de combustion, ce qui augmente la transformation de l'énergie lors des cycles d'échange de gaz très courts dans les plages de régimes élevés. De façon concordante, des pistons spécifiques diminuent la compression de 0,5 unité. Le groupe motopropulseur, proche de celui d'une voiture course, peut supporter jusqu'à 7 200 rotations de vilebrequin par minute – une valeur de pointe dans la catégorie des moteurs turbo.

Un système d'admission à expansion optimise la circulation de l'air. Son principe de fonctionnement diffère de celui d'un système d'admission classique : le conduit de distribution est plus long et de plus petit diamètre. Les collecteurs d'admission sont quant à eux plus courts. Cette conception modifie les vibrations de l'air. Le mélange dans la chambre de combustion est plus froid et rend l'allumage plus performant.

De l'eau pour le refroidisseur d'air pour un refroidissement auxiliaire innovant de l'air de suralimentation

Les refroidisseurs d'air de suralimentation intercalés diminuent la température de l'air chauffé par les turbines avec un amplificateur innovant : un nouveau système de refroidissement par eau arrose les échangeurs thermiques lors des sollicitations maximales. La diminution de la température des gaz dans la plage de surpression peut atteindre 20 degrés supplémentaires par rapport à la seule action de l'air. Le système garantit ainsi un apport d'air de suralimentation thermiquement stable, même dans des conditions extrêmes. Le refroidissement par eau intervient entre autres lorsque l'air dans le collecteur d'admission atteint une température de plus de 50 degrés, que le conducteur enfonce la pédale d'accélérateur à plus de 90 % et que le régime moteur dépasse 3 000 tr/min. Le système est alimenté en eau distillée à partir d'un réservoir de cinq litres. Même en cas de températures extérieures élevées, il est ainsi possible de réaliser des tours très rapides avec une puissance de sortie maximale, par exemple sur la Boucle Nord du Nürburgring.

Les gaz brûlés sortent des deux turbocompresseurs TGV et sont amenés jusqu'au système d'échappement spécialement conçu en titane extrêmement léger. Celui-ci pèse environ sept kilogrammes de moins que le système d'échappement de la 911 Turbo. Un ensemble de volets à commande automatique réduit la contre-pression à charge élevée, augmentant ainsi la puissance de sortie et réduisant la consommation de carburant.

Première 911 GT2 RS équipée d'une boîte à double embrayage

Invention issue du sport automobile, la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) fait à présent son entrée dans la 911 GT2 RS. C'est la première fois que le moteur hautes performances transmet sa force à l'essieu arrière par le biais d'une boîte de vitesses à sept rapports qui se caractérise par une commande automatique sans rupture de charge. La PDK adaptée à la version GT dispose de fonctions spéciales d'assistance au conducteur destinées au circuit. L'Intelligent Shift Program (ISP) de la commande électronique de boîte de vitesses garantit des montées de rapports en traction plus spontanées et plus rapides, ainsi que des rétrogradations en poussée très dynamiques grâce à

des coups d'accélérateurs sportifs. En mode « PDK Sport », les rétrogradations sont plus agressives lors du freinage. Pendant l'accélération, les points de passage des rapports se décalent vers de plus hauts régimes.

Pour son application sur circuit, la PDK est dotée de la fonction spéciale « point mort aux palettes », réservée aux sportives GT de Porsche. Si le conducteur tire simultanément sur les deux palettes, les embrayages de la boîte PDK s'ouvrent et la transmission de force est interrompue entre le moteur et l'entraînement. S'il relâche les deux palettes, l'embrayage se ferme à la vitesse de l'éclair quand le PSM est désactivé. Si le PSM est activé, l'embrayage se ferme rapidement, mais avec moins d'impulsions.

Cette caractéristique permet par exemple au conducteur de neutraliser un véhicule en sous-virage ou, inversement, d'effectuer une déstabilisation ciblée de la partie arrière du véhicule à travers une application par impulsions de la force d'entraînement. Par ailleurs, le conducteur peut tirer parti du point mort aux palettes pour accélérer à l'arrêt. Comme sur un véhicule équipé d'une boîte de vitesses manuelle, le conducteur détermine seul sa façon d'accélérer au moyen de l'embrayage et de l'accélérateur.

Châssis et dynamique de conduite

Un châssis de course équipé de systèmes actifs axés sur la performance

On ne peut vraiment définir les performances de conduite exceptionnelles de la nouvelle 911 GT2 RS au moyen des valeurs d'accélération courantes dans l'axe longitudinal. La fascination que suscitent ces performances tient davantage aux caractéristiques exceptionnelles de précision, de prévisibilité et d'adhérence transversale sur des trajets exigeants et hautement dynamiques. C'est ainsi que la 911 GT2 RS est parvenue à battre plusieurs fois le record du Nürburgring, établi jusqu'à présent à 6 minutes 52,01 secondes pour les voitures de sport homologuées pour la route. Au total, cette sportive hautes performances a parcouru cinq tours en dessous des 6 minutes 50 secondes. Le record de tour effectué avec la 911 GT2 RS a été établi à 6 minutes 47,3 secondes dans des conditions extérieures idéales. Les mesures ont été réalisées sur le circuit de 20,6 kilomètres, une référence pour les parcours d'établissement de records. La vitesse moyenne s'est élevée à 184,11 km/h.

Le châssis de course, qui s'affranchit pratiquement de toute élastocinématique, est à la base de cette dynamique de conduite impressionnante. La nouvelle 911 GT2 RS est le premier véhicule de tourisme Porsche dont le châssis est entièrement pourvu d'articulations sphériques en acier. Grâce à leur précision et leurs mouvements fluides, elles garantissent une liaison particulièrement ferme entre le châssis et la carrosserie. Les impulsions gênantes d'une masse de moteur à suspension élastique pourraient dégrader la précision obtenue. C'est pourquoi la 911 GT2 RS dispose de paliers dynamiques dont la fermeté s'adapte à la situation de conduite. En cas de variation de charge et de prise de virage rapide, une suspension plus dure du moteur assure une nette stabilisation. Par ailleurs, les suspensions dynamiques du moteur réduisent les vibrations verticales du moteur lors d'une phase d'accélération à pleine charge. Résultat : une puissance plus élevée et plus homogène au niveau de l'essieu arrière, avec une motricité accrue et une accélération plus franche. Lorsque le style de conduite est modéré, un réglage plus souple des paliers dynamiques augmente le confort.

D'autres composants du châssis repris de la 911 GT3 RS, tels que les porte-moyeux et les bras séparés, sont également issus du sport automobile. L'essieu avant comprend une jambe de suspension McPherson à ressorts auxiliaires qui dirige individuellement les roues suspendues aux bras

longitudinaux et transversaux. Les roues arrière sont commandées par l'essieu multibras doté de ressorts auxiliaires. Pour réduire les masses, Porsche monte des ressorts légers sur la 911 GT2 RS. Les raideurs des ressorts hélicoïdaux et de torsion correspondent aux standards du sport automobile. La perte de confort est compensée par une meilleure stabilité transversale. La hauteur, le carrossage et les barres stabilisatrices peuvent faire l'objet d'un ajustement individuel en cas de conduite sur circuit.

Porsche propose pour la 911 GT2 RS un nouveau système hydraulique de levage d'essieu avant disponible en option. Celui-ci pèse environ quatre kilogrammes de moins que le système antérieur. À une vitesse jusqu'à 50 km/h, le véhicule peut être levé d'environ 30 millimètres à l'avant sur simple pression de bouton. Cela limite le risque d'accrochage sur les trottoirs, les rampes ou les entrées de garage.

La meilleure adhérence : pneus mixtes et freins en céramique

La transmission des forces longitudinales et transversales est assurée par des pneus Ultra High Performance. Comme sur les autres véhicules hautes performances de Porsche, les essieux avant et arrière sont équipés de pneus de largeur et dimensions différentes. Sur l'essieu avant, les jantes d'une largeur de 9,5 pouces sont équipées de pneus 265/35 ZR 20 d'un diamètre de 20 pouces. Les jantes arrière en alliage léger 12,5 J x 21 sont quant à elles pourvues de pneus de catégorie 325/30 ZR 21. Les nouvelles jantes en alliage léger, dotées d'une peinture or blanc métallisée et d'une fixation centrale, arborent l'inscription « GT2 RS ». Le système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPM) de série avertit aussi bien en cas de perte lente qu'en cas de perte soudaine de pression. Il dispose en outre d'un mode circuit qui tient compte de la pression d'air plus faible avec des pneus froids au début d'une utilisation sur circuit.

Le moteur d'une puissance de 700 ch (515 kW) et le châssis de course requièrent le meilleur système de freinage que Porsche ait développé. Proposés de série, les freins en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) ralentissent la 911 GT2 RS. Les disques de frein perforés en céramique ont un diamètre adapté de 410 millimètres à l'avant et 390 millimètres à l'arrière. L'utilisation d'étriers fixes jaunes à six pistons caractérisés par une structure monobloc en aluminium sur l'essieu avant et d'étriers fixes à quatre pistons formés à partir d'un monobloc en aluminium sur l'essieu arrière est synonyme d'une pression de freinage très élevée et surtout constante lors des cycles de décélération. Présentant une excellente tenue au fading, les disques de frein très légers sont deux fois moins

lourds que les disques classiques en fonte grise. Ce facteur a des effets positifs sur la performance de conduite et la consommation, et réduit en particulier les masses non suspendues et en rotation. Il en résulte une meilleure adhérence au sol, une plus grande maniabilité ainsi qu'un confort de conduite et de roulage supérieur, surtout sur des routes accidentées.

Système actif de dynamique de conduite comparable à un équipement de course

La précision du châssis de course constitue la colonne vertébrale des systèmes actifs de dynamique de conduite de la 911 GT2 RS. Le système d'amortissement PASM et les roues arrière directrices font partie des fonctions de châssis commandées par l'ordinateur. Le Porsche Stability Management (PSM) et le blocage de différentiel arrière entièrement variable Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus optimisent le comportement routier par l'intermédiaire des forces d'entraînement et de freinage. Tous les systèmes communiquent ensemble et sont ajustés de façon optimale entre eux dans des conditions de conduite très sportive.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) adapte la force d'amortissement sur chaque roue en fonction des paramètres spécialement conçus pour la 911 GT2 RS. Le conducteur a le choix entre deux programmes. Le mode normal est conçu pour une conduite sportive sur des routes publiques et les circuits humides. Le mode sport adapte les forces d'amortissement de manière à ce que le conducteur bénéficie d'une accélération transversale maximale et de la meilleure motricité sur circuit.

En fonction de la vitesse, de la situation de conduite et de la commande du volant, les roues arrière directrices augmentent simultanément la stabilité ou la souplesse. Leurs courbes caractéristiques présentent également une définition sportive. À vitesse réduite, le système dirige les roues arrière dans le sens inverse des roues avant braquées, Le conducteur peut négocier les virages serrés d'une manière plus dynamique, améliorant ainsi l'agilité. Au quotidien, le stationnement devient plus facile et le rayon de braquage, plus petit. À vitesse élevée, le système oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant. La conduite gagne ainsi en stabilité, ce qui constitue un grand avantage lors de changements de voie rapides ou de manœuvres de dépassement sur circuit.

« PSM Sport » pour les temps au tour records

La toute nouvelle génération du PSM se caractérise par une adaptation idéale aux exigences de la 911 GT2 RS. Les interventions de régulation sont très sensibles et dosées avec précision. Une désactivation complète à deux niveaux est possible. Sur le plan du fonctionnement, le premier niveau de désactivation « PSM Sport » se différencie très nettement du système actif « PSM On ». Le programme sport autorise des mouvements de lacet nettement plus importants autour de l'axe vertical et un patinage plus élevé au niveau des roues motrices. « PSM Sport » permet ainsi aux conducteurs ambitieux de profiter encore davantage de la plage limite et offre la même réserve de sécurité qu'une régulation de stabilité désactivée : un puissant freinage dans la plage de régulation ABS réactive complètement l'assistance stabilisatrice du PSM tant que la pédale de frein reste enfoncée.

Le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) complète parfaitement le PSM. Le PTV Plus utilise un blocage de différentiel arrière à régulation électronique, entièrement variable, et prend en compte tous les paramètres de conduite pertinents sur le plan de la dynamique transversale lors de ses interventions. Ce principe se traduit par une motricité accrue, une dynamique transversale améliorée et une stabilité de conduite nettement plus élevée lors de variations de charge dans les virages et lors de changements de voie. En outre, le système assure un freinage ciblé de la roue arrière intérieure au virage. La roue arrière extérieure au virage profite ainsi d'un couple d'entraînement plus élevé. Le comportement directionnel s'améliore et l'agilité grandit.

Aérodynamique et structure légère

Un modèle de tourisme 911 au look ultra sportif

La 911 GT2 RS assume sans complexe sa vocation de course. Elle fait passer la déportance avant la résistance de l'air et la vitesse dans les virages avant la vitesse de pointe. Le coupé large adhère fortement à la chaussée. La large lame du spoiler avant réduit la garde au sol au plus juste et a ainsi un effet optimal sur la déportance au niveau de l'essieu avant. Les entrées d'air latérales imposantes sur la partie avant aérodynamique et derrière les portes laissent deviner les besoins importants en air de refroidissement de la motorisation, des freins et des refroidisseurs d'air de suralimentation à pleine puissance. La sortie d'air supplémentaire devant le capot avant – un attribut typique des modèles 911 de la classe GT – optimise l'écoulement de l'air au niveau du refroidisseur central et augmente en même temps la déportance aérodynamique sur l'essieu avant.

Deux entrées sur le capot avant améliorent la ventilation du système de freinage sans pour autant dégrader le coefficient Cx. Développées par l'ancêtre de la NASA, ces entrées NACA interviennent pour la première fois à cet endroit pour refroidir les freins d'un modèle Porsche fabriqué en série. La technologie du sport automobile imprègne aussi les sorties d'air des passages de roue des ailes avant. Des lamelles en carbone assurent une ventilation efficace des passages de roue avant. Elles ont pour effet de réduire la surpression générée par les roues en rotation et par conséquent la portance.

Les jupes de bas de caisse particulièrement généreuses rehaussent les qualités esthétiques impressionnantes de la 911 GT2 RS et son aérodynamique aboutie : la plus grande surface du soubassement produit une dépression plus importante. La déportance est proportionnelle à la vitesse. L'aileron arrière fixe en carbone apparent a le plus grand impact sur la charge par roue d'origine aérodynamique sur l'essieu arrière. Les supports d'aileron sont en aluminium forgé et les nouvelles plaques latérales arborent la couleur de la carrosserie. À une vitesse de 340 km/h, 340 kilogrammes de déportance aérodynamique agissent sur le coupé. En configuration circuit, la pression de placage augmente jusqu'à 450 kilogrammes. Deux prises d'air dynamiques pratiquées dans le capot arrière alimentent le moteur en air de combustion. Quatre ailettes sur la partie arrière transforment l'habillage inférieur du moteur en diffuseur et améliorent la circulation de l'air.

Structure allégée : le bon matériau au bon endroit

La structure légère est la deuxième composante-clé visible de la 911 GT2 RS. Dotée du torse de la 911 Turbo fabriqué en aluminium et en acier, la deux places possède une base d'une légèreté et d'une rigidité exemplaires. À l'image de nombreux composants de l'intérieur, le capot avant, les ailes avant, les ouvertures de ventilation des passages de roue, la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs Sport Design, les entrées d'air des parties latérales arrière et certains éléments de la partie arrière sont formés de matière plastique renforcée de fibre de carbone. Le capot avant est également en carbone, tandis que le toit est en magnésium. Les deux pièces de carrosserie étirées dans la longueur forment une large nervure. Ce contour n'est pas seulement un trait distinctif visuel de la structure légère, il augmente aussi la rigidité du matériau.

Porsche utilise le polyuréthane léger en combinaison avec des billes creuses en verre et des éléments en fibre de carbone comme matériau de pointe ultra léger et stable pour l'habillage des parties avant et arrière de la voiture de sport GT. La lunette arrière et les vitres latérales arrière sont réalisées en verre léger, une nouveauté chez Porsche. Ce matériau présente une légèreté comparable à celle du polycarbonate, mais se caractérise en outre par une très grande résistance aux rayures et à la rupture. À l'intérieur, la nouvelle 911 GT2 RS est équipée de panneaux de porte légers munis de sangles d'ouverture. Le conducteur a en outre la possibilité de renoncer au système de sonorisation, à la climatisation ou au pack ClubSport pour profiter d'un meilleur rapport poids/puissance.

Pack ClubSport de série

Le pack ClubSport est un équipement de série de la nouvelle 911 GT2 RS. Il renferme un arceau de sécurité boulonné à la carrosserie derrière les sièges avant, une ceinture rouge six points pour le conducteur, un extincteur sur support ainsi qu'un prééquipement pour le coupe-batterie. Celui-ci est disponible séparément auprès du département de sport automobile de Porsche, de même que l'arceau de sécurité avant pour les compétitions automobiles.

La structure légère à son paroxysme avec le pack Weissach qui dope la performance

Depuis la 918 Spyder, le pack Weissach évoque un gain de puissance à travers la structure légère. Assortie du pack Weissach, la 911 GT2 RS s'allège de près de 30 kilogrammes. Le toit et les barres stabilisatrices montées sur les essieux avant et arrière sont en carbone. Même des détails comme le cache-volant et les palettes sont fabriqués dans ce matériau. Les jantes en magnésium à peinture or blanc finition satinée font perdre à elles seules 11 kilogrammes à la nouvelle 911 GT2 RS avec l'équipement Weissach. Les barres stabilisatrices et barres d'accouplement apportent un allègement supplémentaire de 5,3 kilogrammes. L'intérieur adopte lui aussi ce principe d'optimisation : l'arceau de sécurité boulonné en titane pèse environ neuf kilogrammes de moins que l'arceau de série en acier. Autre élément caractéristique : le capot avant et le toit en carbone apparent arborent une bande décorative centrale dans la couleur de la carrosserie. Le logo « Pack Weissach » orne les appuie-têtes des sièges baquets et la plaquette de l'habillage du porte-gobelet.

Équipement et connectivité

Une deux places à l'ambiance sportive et raffinée

L'intérieur de la nouvelle 911 GT2 RS exprime une sportivité marquée et une qualité exceptionnelle. Il se caractérise notamment par l'Alcantara rouge, le cuir noir et le carbone apparent, utilisé pour de nombreuses pièces de l'habitacle. Le volant sport GT2 RS équipé de palettes permet de changer de vitesse avec une rapidité qui n'a rien à envier à la conduite sportive. Installés dans des sièges baquets intégraux en carbone apparent, le conducteur et le passager profitent pleinement de la dynamique de conduite offerte par cette sportive hautes performances. Ces sièges assurent un excellent maintien latéral pour un poids réduit. Le réglage en profondeur est manuel, tandis que le réglage en hauteur est électrique. Au choix, Porsche propose des sièges baquets à dossier rabattable, avec airbag de thorax intégré et un réglage en profondeur manuel côté conducteur et passager. Leur coque est constituée de plastique renforcé de fibres de verre et de carbone, avec une surface en carbone apparent. Les sièges sport Plus à réglage électrique 18 positions constituent une autre option. À l'image des autres voitures de sport GT Porsche, la 911 GT2 RS est une deux places munie d'un cache à l'arrière.

Comme sur toutes les 911, le Porsche Communication Management (PCM) constitue l'unité de commande centrale des fonctions audio, de navigation et de communication. La génération actuelle, avec prééquipement pour téléphone portable, interfaces audio et commande vocale, possède un écran tactile 7 pouces de haute résolution, qui permet une commande aisée de la plupart des fonctions. Le système audio avec pack Audio Plus, caractérisé par huit haut-parleurs et une puissance de 150 watts, est proposé de série sur la 911 GT2 RS. Le BOSE Surround Sound System est également disponible en option, avec douze haut-parleurs entièrement actifs et un caisson de basses de 100 watts, fixé à la coque de la carrosserie. Autres équipements de série : le module Connect Plus et l'application Track Precision.

L'application « Porsche Track Precision » permet un relevé, un affichage et une analyse détaillés des données de conduite sur le smartphone. Sur circuit, l'application affiche sur le smartphone la dynamique de conduite et, parallèlement aux temps intermédiaires et temps au tour, les écarts par rapport à un tour de référence défini. Des analyses graphiques des données de conduite ainsi qu'une analyse vidéo aident le conducteur à améliorer encore ses performances de conduite.

En option : le pack Chrono pour l'entraînement personnel du conducteur

Le pack Chrono en option complète les fonctions PCM de l'affichage des performances, qui permet d'afficher, d'enregistrer et d'analyser les temps au tour. Pour ce faire, le tableau de bord est équipé d'un chronomètre à affichage analogique et numérique. Sur la 911 GT2 RS, le pack Chrono inclut également le Laptrigger. L'application Porsche Track Precision mesure avec précision les temps au tour grâce à un marquage extérieur sur la ligne de départ/d'arrivée.