



PORSCHE



La nuova Porsche 911 GT2 RS

Cartella stampa

Contenido

Consumi ed emissioni **3**

La nuova Porsche 911 GT2 RS

Pole position per la più potente e veloce 911 di tutti i tempi **4**

Motore e cambio

Massima potenza: il Turbo da strada più potente della storia delle 911 **6**

Telaio e dinamica di marcia

Telaio sportivo con sistemi attivi per la performance **9**

Aerodinamica e struttura leggera

Una 911 da strada in abiti da corsa **13**

Dotazione e connettività

Una due posti sportiva ed elegante **16**

Consumi ed emissioni

911 GT2 RS: consumo di carburante combinato 11,8 l/100 km, su strade urbane: 18,1 l/100 km, su strade extraurbane: 8,2 l/100 km; emissioni di CO₂: 269 g/km

La nuova Porsche 911 GT2 RS

Pole position per la più potente e veloce 911 di tutti i tempi

Missione performance: con la nuova 911 GT2 RS, il reparto addetto agli sport motoristici di Porsche ha sviluppato una macchina superlativa. Questa sportiva ad alte prestazioni, adatta per la guida su strada, è la 911 più veloce e potente mai prodotta finora. Il 20 settembre 2017, con il collaudatore di Porsche Lars Kern alla guida sull'anello nord del Nürburgring, la vettura ha segnato un nuovo record di giro per le sportive in versione stradale, registrando un tempo di 6.47,3 minuti. Grazie ai 515 kW (700 CV) del motore boxer biturbo, la leggera due posti dal peso di 1.470 kg accelera da 0 a 100 km/h in 2,8 secondi. Dopo 8,3 secondi la lancetta del tachimetro segna i 200 km/h, mentre la velocità massima tocca i 340 km/h. Il telaio completamente sportivo e gli pneumatici Ultra High Performance (UHP) consentono alla 911 GT2 RS di raggiungere in curva velocità che si attestano allo stesso livello di quelle delle vetture super sportive.

Ogni singolo dettaglio della vettura è stato improntato alla sportività. Gli imponenti condotti di aspirazione e di scarico dell'aria, in combinazione con il possente alettone posteriore, sottolineano il ruolo giocato dall'aerodinamica nel plasmare la forma e il design della vettura. Le ruote, grandi e larghe, sono sinonimo di eccezionali forze di frenata e laterali. 265/35 ZR 20 davanti e 325/30 ZR 21 dietro: la vettura monta gli pneumatici più larghi scelti da Porsche per le 911. Numerosi elementi in plastica rinforzata con fibra di carbonio, con carbonio a vista in nero opaco, spiccano a testimoniare la coerenza nella scelta della struttura leggera.

Il miglioramento delle prestazioni non conosce limiti. Questo vale anche per la 911 GT2 RS. Per questa vettura, gli ingegneri Porsche hanno realizzato il pacchetto Weissach, che si caratterizza per una riduzione del peso di circa 30 kg. Esso comprende ulteriori elementi realizzati in plastica rinforzata con fibra di carbonio e titanio. Ad esempio, sono realizzati in carbonio il tetto, gli stabilizzatori e le aste di collegamento su entrambi gli assi. I cerchi in magnesio riducono il peso totale e le masse non sospese, migliorando notevolmente le caratteristiche del telaio.

La 911 GT2 RS è un concentrato del know-how di Porsche nell'ambito degli sport motoristici, che dà vita a un'auto sportiva ad alte prestazioni perfettamente adatta anche all'uso quotidiano. In altre parole: nonostante la dinamica superiore in pista, la nuova 911 top di gamma si muove in maniera tanto calcolabile e affidabile quanto qualunque sportiva Porsche. Il consumo combinato è di 11,8 l/100 km.

Nel 1995, sulla base della 911 Turbo di allora, nacque la prima 911 GT2 come auto omologata per le corse. Negli anni 2000 e 2007 seguirono le generazioni successive. Nel 2010, poi, Porsche concepì la prima 911 GT2 RS come variante ancora più performante e vicina al mondo delle corse sportive. Tutte le 911 GT2 coniugano motori turbo notevolmente più potenti, telai sportivi, freni ad alte prestazioni e trazione posteriore anziché integrale.

Motore e cambio

Massima potenza: il Turbo da strada più potente della storia delle 911

Con la nuova 911 GT2 RS, il motore da 3,8 litri tratto dalla 911 Turbo entra nella fascia top dei motori ad alte prestazioni. Da ricordare che nel 2009 fece il suo debutto il motore boxer da 3,8 litri, nel quale l'aria di processo viene precompressa da due turbocompressori a geometria variabile (turbocompressori VTG), Porsche fu il primo produttore a impiegare questa tecnologia in un motore a benzina. Da una potenza originaria di 368 kW (500 CV), gli ingegneri Porsche hanno sviluppato ora 515 kW (700 CV): un aumento del 40 per cento senza modificare la cilindrata. Così la nuova 911 GT2 RS supera anche il modello precedente, con propulsore da 3,6 litri, di 59 kW (80 CV). La maggiore cilindrata, inoltre, contribuisce a raggiungere la possente coppia di 750 NM (50 Nm in più).

Questo propulsore ad alte prestazioni si basa su quello della 911 Turbo S, che fornisce al cambio a doppia frizione una potenza di 427 kW (580 CV). Le modifiche apportate vedono da una parte le classiche misure volte all'aumento della potenza, tipiche nell'ambito degli sport motoristici. Dall'altra parte, gli sviluppatori hanno realizzato idee innovative. I turbocompressori sono più grandi e pressano più aria di processo nelle camere di combustione, aumentando la trasformazione di energia soprattutto con i tempi di ricambio di gas molto brevi ai regimi elevati. Parallelamente, pistoni specifici riducono la compressione di 0,5 unità. Il propulsore, simile a quelli impiegati negli sport motoristici, effettua fino a 7.200 giri dell'albero motore al minuto, un valore di punta tra i motori turbo.

Nel resto del processo di circolazione dell'aria, un impianto di aspirazione a espansione ottimizza il flusso. Diversamente da un impianto di aspirazione tradizionale, questo funziona secondo un principio diverso: il tubo di distribuzione è più lungo e ha un diametro più piccolo, mentre i tubi di aspirazione sono più corti. In questo modo si creano oscillazioni d'aria differenti, la miscela nella camera di combustione è più fresca e si innesca in maniera ottimizzata dal punto di vista della performance.

Acqua per il refrigeratore d'aria: innovativo raffreddamento aggiuntivo dell'aria di alimentazione

Gli intercooler interconnessi riducono la temperatura dell'aria di processo riscaldata dalle turbine grazie a un sistema innovativo che potenzia il raffreddamento: durante i picchi di carico, il nuovo sistema di raffreddamento ad acqua spruzza il liquido sugli scambiatori di calore. In questo modo, si ha una riduzione della temperatura del gas nel range di sovrappressione di fino a 20 gradi superiore rispetto a quella che si avrebbe soltanto per effetto del vento. Così il sistema garantisce una circolazione dell'aria di alimentazione termostabile, anche in condizioni estreme. Alcune condizioni affinché il raffreddamento ad acqua entri in azione sono che l'aria di processo nel tubo di aspirazione sia sopra i 50 gradi, che il conducente prema l'acceleratore per oltre il 90 per cento e che il regime del motore sia al di sopra dei 3.000/min. Il sistema viene alimentato con acqua distillata presa da un serbatoio da cinque litri. Anche a temperature esterne elevate, quindi, è possibile compiere giri molto veloci e avere la massima resa in termini di potenza, ad esempio sull'anello nord del Nürburgring.

I gas bruciati escono dai turbocompressori VTG nell'impianto di scarico appositamente sviluppato e realizzato in titanio particolarmente leggero. Il suo peso è di circa sette chilogrammi in meno rispetto a quello dell'impianto di scarico della 911 Turbo. Un sistema di chiusura automatico riduce la contro-pressione in presenza di richiesta di carico elevate, aumentando così la resa in termini di potenza e riducendo i consumi.

La prima 911 GT2 RS con cambio a doppia frizione

Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) è un'invenzione del settore degli sport motoristici, e ora arriva anche nella 911 GT2 RS. Per la prima volta, il motore ad alte prestazioni trasmette la sua potenza all'asse posteriore tramite un cambio a sette rapporti automatico e senza interruzione della forza di trazione. Il PDK adattato specificamente ai modelli GT dispone di funzioni speciali in grado di supportare il guidatore nella guida su circuito. L'Intelligent Shift Program (ISP) del sistema di controllo elettronico del cambio permette cambiate verso le marce superiori più spontanee e veloci, e con un'accelerazione intermedia sportiva anche scalate molto dinamiche. In modalità "PDK Sport" le scalate durante la frenata sono più aggressive, mentre in accelerazione i punti di cambiata si spostano a regimi più alti.

Appositamente per l'uso in circuito, il PDK dispone della funzione speciale "Paddle Neutral", riservata alle auto sportive GT di Porsche. Se il guidatore tira entrambi i paddle del cambio contemporaneamente, le frizioni del PDK si aprono e il flusso di potenza tra motore e propulsione viene interrotto. Quando si lasciano nuovamente i paddle del cambio, con PSM disattivato la frizione si chiude in un baleno. Se il PSM è attivato, la frizione si chiude comunque rapidamente, ma in modo meno brusco.

In questo modo il guidatore può ad esempio neutralizzare il comportamento di sottosterzo, o al contrario destabilizzare in maniera mirata la coda della vettura usando bruscamente la forza motrice. Inoltre, la funzione Paddle Neutral può essere utilizzata per accelerare da fermi. Come in una vettura con cambio manuale è solamente il guidatore, con frizione e acceleratore, a decidere come accelerare.

Telaio e dinamica di marcia

Telaio sportivo con sistemi attivi per la performance

I comuni valori di accelerazione in direzione longitudinale non permettono una sufficiente classificazione delle straordinarie capacità della nuova 911 GT2 RS. Il loro fascino si cela ancor più nell'assoluta precisione, prevedibilità e aderenza trasversale su tracciati esigenti, che vengono comunque percorsi con un'elevata dinamicità. Così, con il record sul Nürburgring la 911 GT2 RS è riuscita più volte nell'impresa di battere il precedente record delle auto sportive adatte all'uso su strada (6.52,01 minuti). La sportiva ad alte prestazioni ha percorso in totale cinque giri rimanendo sempre al di sotto dei 6.50 minuti per giro. Il tempo record per la 911 GT2 RS si è poi attestato, con condizioni esterne ottimali, a 6.47,3 minuti. Il tempo è stato misurato, come tipico nelle corse record, sul tracciato da 20,6 km. La velocità media è stata di 184,11 km/h.

Fondamentale per questa impressionante dinamica di marcia è il telaio assolutamente sportivo, che fa a meno praticamente di tutta l'elastocinematica. Per la prima volta su una vettura da strada Porsche, nella nuova 911 GT2 RS tutti i giunti del telaio sono sostituiti da snodi a sfera in acciaio. Grazie alla loro precisione e scorrevolezza, questi permettono un collegamento particolarmente rigido del telaio alla carrozzeria. Tuttavia, le interferenze di una massa del motore con supporti elastici potrebbero pregiudicare la precisione così ottenuta. Per questa ragione la 911 GT2 RS dispone di un sistema di supporti motore attivi, la cui rigidità viene regolata a seconda della situazione di guida. Durante i cambi di carico e nelle curve veloci, una maggiore rigidità dei supporti del motore stabilizza notevolmente il comportamento di marcia. Inoltre, in caso di accelerazione a pieno carico il sistema di supporti motore attivi riduce le vibrazioni verticali generate dal motore. In questo modo si garantisce una forza propulsiva maggiore e più uniforme all'asse posteriore, una trazione più elevata e una migliore accelerazione. Quando si opta per una guida tranquilla, il comfort aumenta grazie a un'impostazione più morbida del sistema di supporti motore attivi.

Anche altri componenti del telaio della 911 GT3 RS, come i supporti delle ruote e i bracci divisi, sono tratti dal mondo degli sport motoristici. L'asse anteriore è realizzato come un asse a montante telescopico McPherson con molle ausiliarie che guida separatamente le ruote collegate ai bracci longitudinali e trasversali. Sull'asse posteriore le ruote sono guidate da un asse multilink con molle ausiliarie.

Per ridurre le masse, nella 911 GT2 RS Porsche impiega molle a struttura leggera. Gli indici di rigidità di molle elicoidali e di torsione sono come quelli rilevabili negli sport motoristici. Se il guidatore perde qualcosa in termini di comfort, guadagna molto di più in stabilità trasversale. Altezza, convergenza e campanatura, come anche gli stabilizzatori, possono essere regolati singolarmente per l'uso in pista.

Come optional per la 911 GT2 RS, Porsche offre un nuovo sistema di sollevamento idraulico all'asse anteriore, che pesa circa quattro chilogrammi in meno rispetto al sistema precedente. Fino a una velocità di 50 km/h la vettura può così essere sollevata di circa 30 mm sul davanti, premendo semplicemente un pulsante. Questo riduce il rischio di impatto in presenza di cordoli, rampe e ingressi in officina.

La migliore aderenza: pneumatici misti e freni in carboceramica

La trasmissione delle forze longitudinali e trasversali è affidata a pneumatici Ultra High Performance. Com'è tipico nelle sportive ad alte prestazioni di Porsche, sono differenti non solo la larghezza, ma anche le dimensioni delle ruote anteriori e posteriori. Sull'asse anteriore sono montati pneumatici delle dimensioni 265/35 ZR 20 su cerchi larghi 9,5 pollici e dal diametro di 20 pollici. I cerchi posteriori in metallo leggero delle dimensioni 12,5 J x 21 hanno pneumatici di categoria 325/30 ZR 21. I nuovi cerchi fucinati in metallo leggero laccati in oro bianco metallizzato con chiusura centrale recano la scritta "GT2 RS". Il sistema di controllo pressione pneumatici (RDK) di serie non avvisa soltanto in caso di graduale o improvvisa perdita di pressione. Dispone anche di un modulo per circuito che considera una condizione di bassa pressione dell'aria con pneumatici freddi all'inizio di un giro in pista.

I 515 kW (700 CV) di potenza del motore e un telaio da auto da corsa esigono il miglior sistema di frenata che Porsche abbia mai sviluppato. Di serie, la 911 GT2 RS è dotata dell'impianto frenante in carboceramica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). I dischi freno in ceramica forati hanno un grande diametro di 410 millimetri davanti e 390 millimetri dietro. L'utilizzo di pinze fisse monoblocco in alluminio a sei pistoncini laccate in giallo sull'asse anteriore e di pinze fisse monoblocco in alluminio a quattro pistoncini sull'asse posteriore garantisce una pressione di frenata molto elevata ma soprattutto costante durante la decelerazione. I dischi dei freni estremamente leggeri, ma straordinariamente stabili al fading, pesano soltanto circa la metà dei convenzionali dischi in fusione di ghisa grigia.

Un fattore che non soltanto si fa notare positivamente nella prestazione di guida e nei consumi, ma che anche e soprattutto riduce le masse non sospese e rotatorie. Ciò che ne consegue è una migliore aderenza al suolo, una migliore manovrabilità e un maggior comfort, soprattutto su manti irregolari.

Sistema attivo per la regolazione della dinamica di marcia ispirato agli sport motoristici

La precisione del telaio sportivo costituisce il fulcro dei sistemi attivi per la regolazione della dinamica di marcia della 911 GT2 RS. Il sistema di ammortizzazione PASM e l'asse posteriore sterzante sono alcune delle funzioni del telaio controllate da computer. Il Porsche Stability Management (PSM) e il bloccaggio trasversale PTV Plus totalmente variabile ottimizzano il comportamento di marcia sfruttando le forze di trazione e di frenata. Tutti i sistemi comunicano tra loro e sono armonizzati tra loro in maniera ottimale dal punto di vista degli sport motoristici.

Il Porsche Active Suspension Management (PASM) regola la potenza degli ammortizzatori in maniera individuale per ogni ruota, secondo parametri specificamente sviluppati per la 911 GT2 RS. Il guidatore può scegliere tra due programmi. La modalità Normal è pensata per la guida sportiva su strade pubbliche e su circuito in condizioni di bagnato. La modalità Sport adatta le potenze degli ammortizzatori per avere la massima accelerazione trasversale e la miglior trazione possibile su circuito.

A seconda della velocità, della situazione di marcia e quella di sterzata, l'asse posteriore sterzante aumenta contemporaneamente la stabilità o l'agilità. Anche le curve caratteristiche sono espressamente realizzate per essere sportive. A velocità ridotte, il sistema dirige le ruote posteriori in direzione contraria rispetto a quella delle ruote anteriori. Le curve strette possono essere percorse più dinamicamente, l'agilità aumenta. Nella quotidianità vengono semplificate le manovre di parcheggio e ridotto il raggio di sterzata. Alle velocità elevate, il sistema dirige le ruote posteriori nella stessa direzione delle ruote anteriori. In questo modo aumenta la stabilità di marcia, il che torna utile soprattutto nei veloci cambi di corsia o durante le manovre di sorpasso in pista.

“PSM Sport” per velocissimi tempi sul giro

L'ultima generazione del PSM è realizzata perfettamente su misura per le esigenze della 911 GT2 RS. Gli interventi di regolazione sono dosati in maniera molto sensibile e precisa, e sono completamente disattivabili in due livelli. Dal punto di vista funzionale, il primo livello di disattivazione “PSM Sport” si distingue molto chiaramente dal sistema completo “PSM On”. Il programma Sport permette movimenti di imbardata sensibilmente maggiori attorno all'asse verticale e un maggiore slittamento delle ruote motrici. In questo modo, “PSM Sport” permette ai piloti più ambiziosi di avvicinarsi ancora di più alla zona limite e offre la stessa riserva d'emergenza consentita a regolazione della stabilità disattivata: una forte frenata nell'intervallo di regolazione ABS attiva nuovamente il completo supporto stabilizzante del PSM fintanto che il pedale del freno rimane premuto.

Con il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), il PSM trova un partner ideale. Il PTV Plus lavora con un differenziale posteriore autobloccante completamente variabile a regolazione elettrica e tiene in considerazione nei suoi interventi tutti i parametri di marcia rilevanti per la dinamica trasversale. Il risultato è una maggiore trazione, un aumento della dinamica trasversale e una stabilità di marcia nettamente superiore nei cambi di carico in curva e nel cambio di corsia. Inoltre il sistema esegue interventi di frenata mirati alla ruota posteriore interna alla curva, conferendo così alla ruota posteriore esterna una maggiore coppia motrice. Il comportamento di sterzata migliora, l'agilità aumenta.

Aerodinamica e struttura leggera

Una 911 da strada in abiti da corsa

La 911 GT2 RS non nasconde minimamente la sua vocazione agli sport motoristici. La deportanza viene prima della resistenza aerodinamica, la velocità in curva prima della velocità massima. Questa larga coupé scende in basso sulla carreggiata. Il largo labbro dello spoiler anteriore lascia come spazio libero dal suolo soltanto la fessura necessaria, e dà così un enorme contributo alla deportanza all'asse anteriore. Le possenti prese d'aria nel frontale aerodinamico e dietro le porte segnalano la grande necessità di aria di raffreddamento da parte di trazione, freni e intercooler quando dispiegano la loro massima potenza. L'apertura di ventilazione aggiuntiva davanti al paraurti anteriore, tipica delle 911 della classe GT, supporta il flusso del radiatore centrale e aumenta al contempo la deportanza aerodinamica all'asse anteriore.

Due prese d'aria nel cofano anteriore migliorano la ventilazione dell'impianto frenante senza ripercuotersi sul valore di c_x . Sviluppate dal precursore dell'ente per la ricerca spaziale NASA, qui le cosiddette NACA sono utilizzate per la prima volta in una vettura di serie Porsche per raffreddare i freni. La tecnologia delle corse si ritrova anche nella ventilazione dei passaruota dei parafranghi anteriori. Qui le lamelle in carbonio garantiscono una ventilazione efficiente dei passaruota anteriori, il che riduce la sovrappressione generata dalle ruote che girano, e quindi la portanza.

Anche le minigonne laterali spiccatamente larghe contribuiscono alla dominante presenza della 911 GT2 RS e alla sua sofisticata aerodinamica: la superficie del sottoscocca, ora più grande, genera una maggiore depressione. La deportanza aumenta con la velocità. La parte principale del carico della ruota generato aerodinamicamente sull'asse posteriore è fornita dall'alettone posteriore fisso in carbonio a vista. I supporti dell'alettone sono realizzati in alluminio fucinato, le nuove paratie sono della tonalità degli esterni. A 340 km/h agisce sulla coupé un totale di 340 chilogrammi di deportanza aerodinamica. In linea con l'armonizzazione con le vetture da corsa, il carico verticale aumenta fino a 450 chilogrammi. Due prese d'aria Ram Air sul paraurti posteriore forniscono al motore l'aria di combustione. Quattro lamelle sulla coda trasformano il rivestimento inferiore del motore in un diffusore e migliorano la circolazione dell'aria.

Struttura leggera: il materiale giusto al posto giusto

Il secondo aspetto palesemente dominante nella 911 GT2 RS è la struttura leggera. Con il torso della 911 dalla struttura mista in alluminio e acciaio, la due posti dispone di una base esemplare, leggera e al contempo rigida. Il paraurti anteriore, i parafanghi anteriori, le aperture di ventilazione dei passaruota, la calotta superiore degli specchietti retrovisori esterni dal design sportivo, le prese d'aria delle parti laterali posteriori e gli elementi della parte posteriore nonché numerosi componenti degli interni sono realizzati in plastica rinforzata con fibra di carbonio. Anche il cofano anteriore è realizzato in carbonio, mentre il tetto è in magnesio. Un'ampia scanalatura attraversa in senso longitudinale questi due componenti della carrozzeria. Questo contorno non serve quindi solo come caratteristica di differenziazione estetica per i componenti in fibra leggera, ma aumenta anche la rigidità del materiale.

Come materiale high-tech particolarmente leggero e tuttavia estremamente stabile, Porsche utilizza per il rivestimento del frontale e della coda della sportiva GT il poliuretano a struttura leggera con microsfere cave di vetro ed elementi in fibra di carbonio. Lunotto posteriore e finestrini laterali posteriori sono in vetro a struttura leggera, una novità per Porsche. Si tratta di un materiale simile al policarbonato, ma anche particolarmente resistente a graffi e rottura. All'interno, la nuova Porsche 911 GT2 RS ha pannelli delle porte leggeri con maniglie. A scelta, il guidatore può anche rinunciare al sound system, al climatizzatore o al pacchetto Clubsport, migliorando così ulteriormente il rapporto peso/potenza.

Pacchetto Clubsport di serie

Nella nuova 911 GT2 RS la dotazione di serie comprende il pacchetto Clubsport. Questo consiste in una roll-bar avvitata alla carrozzeria dietro i sedili anteriori, una cintura di sicurezza a sei punti in rosso aggiunta per il lato conducente, un estintore con supporto aggiunto e una predisposizione per l'interruttore principale della batteria. Quest'ultimo è acquistabile separatamente tramite il reparto addetto agli sport motoristici di Porsche, così come la barra a gabbia per eventi sportivi motoristici.

L'alta scuola della struttura leggera: pacchetto Weissach per aumentare la performance

Fin dalla 918 Spyder, il pacchetto Weissach è garanzia di aumento delle prestazioni grazie all'impiego di strutture leggere. E sono quasi 30 i chilogrammi che la 911 GT2 RS risparmia con il pacchetto Weissach realizzato su misura per lei. Tetto e stabilizzatori agli assi anteriore e posteriore sono in carbonio. Addirittura dettagli come la mascherina del volante e i paddle del cambio sono realizzati in questo leggerissimo materiale. Già solo grazie ai cerchi in magnesio, laccati in colore oro bianco satinato lucido, con il pacchetto Weissach la nuova 911 GT2 RS perde oltre undici chilogrammi di peso. Gli stabilizzatori e le aste di collegamento portano un ulteriore risparmio di 5,3 chilogrammi. Anche l'abitacolo si mostra ottimizzato da questo punto di vista: la roll-bar avvitata è realizzata in titanio e pesa circa nove chilogrammi in meno rispetto a quella di serie in acciaio. Il paraurti anteriore e il tetto in carbonio a vista presentano come segno distintivo una striscia centrale decorativa nel colore della vettura. Il logo del "pacchetto Weissach" si legge sui poggiatesta dei sedili a guscio e sulla targhetta posta sulla mascherina del portabicchieri.

Dotazione e connettività

Una due posti sportiva ed elegante

La dotazione degli interni della nuova 911 GT2 RS è realizzata nel segno di una linea chiara e sportiva e della massima qualità. Dominano l'Alcantara rossa, la pelle nera e molti componenti in carbonio a vista. Il volante sportivo con paddle del cambio della GT2 RS assicura cambi di marcia rapidi proprio come quelli di una sportiva. Il conducente e il passeggero possono vivere appieno la dinamica di guida di questa vettura sportiva ad alte prestazioni comodamente seduti su sedili a guscio completamente realizzati in carbonio a vista. Questi sedili offrono una reazione laterale particolarmente buona, mantenendo il peso al minimo. La regolazione in direzione longitudinale è manuale, quella in altezza elettrica. A scelta, Porsche offre i sedili a guscio con schienali ribaltabili, airbag per il torace integrato e regolazione in direzione longitudinale manuale per il lato conducente e passeggero. Il guscio è realizzato in plastica rinforzata con fibra di vetro e carbonio, con una superficie in carbonio a vista. Un'ulteriore opzione sono i sedili sportivi Plus con regolazione elettrica a 18 posizioni. Come ogni sportiva GT di Porsche, la 911 GT2 RS è una due posti con copertura nella zona posteriore.

Come in tutte le 911, il Porsche Communication Management (PCM) rappresenta la centralina di comando per l'audio, la navigazione e la comunicazione. La generazione attuale con predisposizione per telefono cellulare, interfacce audio e sistema di comandi vocali dispone di un display touch da sette pollici ad alta risoluzione, tramite il quale è possibile controllare la maggior parte delle funzioni in tutta semplicità. Come sistema audio, la 911 GT2 RS è dotata di serie di Sound Package Plus con otto altoparlanti e una potenza di 150 watt. Come optional, invece, è possibile scegliere il BOSE Surround Sound-System con dodici altoparlanti attivi e un subwoofer da 100 watt fissato alla scocca. Fanno poi parte della dotazione di base anche il modulo Connect Plus e l'app Track Precision.

La "App Porsche Track Precision" consente la registrazione, la visualizzazione e l'analisi dettagliate dei dati di guida sullo smartphone. Nell'uso su circuito, l'app visualizza sullo smartphone la dinamica di marcia e, oltre ai tempi sul giro e per settore, vengono visualizzate anche le differenze rispetto a un giro di riferimento impostato. Le analisi grafiche dei dati di guida e l'analisi video aiutano il guidatore a migliorare costantemente le proprie prestazioni di guida.

Optional: pacchetto Chrono per allenarsi alla guida

Il pacchetto Chrono opzionale arricchisce le funzioni del PCM integrando l'indicatore di performance per poter visualizzare, salvare e valutare i tempi sul giro. A ciò si aggiunge un cronometro montato sulla plancia con visualizzazione analogica e digitale. Nella 911 GT2 RS inoltre il pacchetto Chrono comprende anche il Laptrigger. Il Laptrigger, posizionabile accanto al punto di partenza/arrivo di un circuito, consente misurazioni ancora più precise dei tempi sul giro con l'ausilio dell'app Porsche Track Precision.