



PORSCHE



신형 포르쉐 911 GT2 RS

프레스킷

목차

연비와 배출량	3
신형 포르쉐 911 GT2 RS 포르쉐 911 라인업 중 가장 빠르고 강력한 고성능 스포츠카	4
엔진과 기어박스 전속력 주행: 911 역사상 가장 강력한 터보 엔진	6
새시와 드라이빙 다이내믹 액티브 퍼포먼스 시스템의 모터스포츠 새시	8
에어로다이내믹과 경량 구조 일반도로와 레이싱 트랙에서 모두 주행 가능	12
장비와 연결성 우아함과 스포티한 매력의 2인승 스포츠카	15

연비와 배출량

911 GT2 RS: 복합연비: 11.8 l/100 km; 도심연비: 18.1 l/100 km;
고속도로 연비: 8.2 l/100 km; CO₂ 배출량: 269 g/km

신형 포르쉐 911 GT2 RS

포르쉐 911 라인업 중 가장 빠르고 강력한 고성능 스포츠카

포르쉐 모터스포츠 부서는 궁극의 드라이빙 머신 신형 911 GT2 RS를 새롭게 개발했다. 911 GT2 RS는 일반도로에서 허용되는 포르쉐 911 라인업 중 가장 빠르고 강력한 고성능 스포츠카로, 포르쉐 테스트 드라이버 라스 케른은 2017년 9월 20일에 열린 니르부르크링 노르트슐라이페에서 6분 47.3초라는 기록적인 랩 타임을 달성했다. 바이터보 수평대향 엔진을 탑재한 후륜 구동 스포츠카 신형 911 GT2 RS는 최고 출력 700마력(515kw)을 발휘한다. 총 중량 1,470kg의 경량화된 차체를 가진 911 GT2 RS는 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 단 2.8초밖에 걸리지 않는다. 200 km/h까지는 8.3초가 소요되며, 최고 속도는 340km/h에 달한다. 신형 911 GT2 RS는 레이싱용으로 개발된 완벽한 새시, 초고성능(UHP) 타이어를 장착해 슈퍼 스포츠카에 부합하는 최고 수준의 코너링 스피드를 선보인다.

흔히 스포츠 세계에서 훈련이란 작은 요소 하나까지도 정복하는 것을 의미한다. 강력한 공기 흡입구와 배출구, 웅장한 느낌의 리어 윙은 차체의 형태와 디자인적인 측면에서 최적의 공기 역학을 구현한다. 프론트와 리어에 각각 적용된 265/35 ZR 20인치 타이어와 325/30 ZR 21인치의 크고 넓은 휠은 최상의 제동력과 코너링을 지원하며, 포르쉐 911 시리즈에 장착된 타이어 중 가장 넓은 면적을 자랑한다. 차량의 다양한 구성요소들이 카본 위브 방식으로 마감된 매트 블랙 컬러의 탄소 섬유 강화 플라스틱 소재로 만들어져 경량화된 구조를 완성했다.

포르쉐에게 퍼포먼스란 언제나 정복할 수 있는 대상이며, 이는 911 GT2 RS에도 고스란히 반영된다. 포르쉐 엔지니어들이 개발한 바이작 패키지(Weissach package)를 적용하면 차체 중량을 30 kg까지 경량화 가능하다. 또한, 바이작 패키지는 루프와 안티 롤 바, 두 개의 액슬을 연결하는 지지대 모두 탄소 소재로 만들어 지는 등 탄소 섬유 강화 플라스틱과 티타늄 소재의 다양한 추가 구성 요소를 포함한다. 마그네슘 소재 휠은 새시를 완벽히 지탱하며 차체의 총 중량과 스프링 하중을 감소시킨다.

이번 911 GT2 RS은 포르쉐 모터스포츠의 기술력이 집약된 고성능 스포츠카로 모든 주행에서 뛰어난 역량을 선보인다. 포르쉐의 다른 스포츠카와 마찬가지로 레이싱 트랙에서 훌륭한 역동성을 보여줌과 동시에 예측 가능하고 신뢰할 수 있는 드라이빙을 가능하게 한다. 911 GT2 RS의 복합연비는 11.8l/100km다.

지난 1995년 최초의 911 GT2 모델은 911 터보 엔진을 기반으로 하는 모터스포츠용 모델로 공식 인증을 받은 이후, 2000년과 2007년에 잇달아 차세대 모델을 선보였다. 2010년에는 포르쉐 모터스포츠 기술을 집약한 더욱 강력한 911 GT2 RS가 처음으로 출시되었다. 911 GT2 라인업은 터보 엔진을 기반으로 하는 더욱 강력한 파워와 모터스포츠 새시, 고성능 브레이크 및 후륜 구동이라는 공통점을 갖는다.

엔진과 기어박스

전속력 주행: 911 역사상 가장 강력한 터보 엔진

911 터보의 3.8 리터 엔진을 기반으로 제작된 신형 911 GT2 RS는 고성능 엔진 중에서도 최상급이다. 2009년에 처음 선보인 3.8 리터 수평대향 엔진은 2개의 가변 터빈 지오메트리(VTG) 터보차저를 통해 흡입된 공기를 압축 처리한다. 포르쉐는 최초로 가솔린 엔진엔 이 기술을 구현했다. 포르쉐 엔지니어들은 배기량의 변화 없이 엔진 출력을 40퍼센트 증가시키며, 최고 출력이 기존 500마력(368 kW)에서 700마력 (515 Kw)으로 증가한 강력한 엔진을 탄생시켰다. 이번 신형 911 GT2 RS는 기존 3.6리터 엔진 모델 대비 80마력(59 kW)이 향상되었으며, 배기량 향상으로 최대 토크는 5.1 kg.m 증가한 76.48 kg.m 이다.

신형 911 GT2 RS는 더블 클러치 변속기에 580마력(427 kW)의 강력한 출력을 전달하는 911 터보 S의 엔진을 기반으로 제작되었다. 이번 911 GT2 RS에는 성능 강화를 위해 일반적으로 모터스포츠에서 사용되는 전통적인 기술들이 포함된 동시에 새롭고 혁신적인 아이디어도 추가되었다. 더 커진 터보차저 엔진은 연소실에 더 많은 공기를 흡입하고 압축해 에너지 전환율을 높여주며, 특히 고속에서 매우 짧은 가스 교환 사이클이 발생하는 상황에서도 효율적인 에너지 전환율을 그대로 유지시킨다. 특별한 피스톤이 압축 비율을 0.5유닛까지 낮춰 주고, 터보 엔진으로서는 획기적으로 크랭크 축이 분당 7,200번 회전한다.

신형 911 GT2 RS의 에어 가이드는 더욱 확장된 흡기 시스템을 통해 공기 흐름을 최적화하며, 기존 흡기 시스템과 작동 원리와는 차별화된다. 길고 좁아진 공기 배출구외 더욱 짧아진 흡기 매니폴드를 통해 공기 진동을 줄이는 것은 물론, 연소실 내의 공기를 더 차갑게 유지시켜 최적의 성능을 발휘하도록 한다.

물을 이용한 에어 쿨러: 새롭게 추가된 혁신적인 차지-에어 쿨링

신형 포르쉐 911 GT2 RS 차량 인터미디에트 차지-에어 쿨러의 혁신적인 기술은 터빈 작동으로 상승한 공기의 온도를 낮춰준다. 새롭게 선보이는 수랭식 시스템으로 엔진 고부하시 열 교환기(heat exchanger)가 액체를 분사하는데, 이 기술은 초과압력 범위일 때 기류만으로 온도를 낮추는 것보다 최대 20도 가량의 온도를 더 낮춰준다. 따라서 극한 환경에서도 차지 에어의 흐름이 안정적으로 유지된다. 수랭식 시스템은 흡기 매니폴드 내의 공기 온도가 50도를 넘어가거나 드라이버가 가속 페달을 90퍼센트 이상 밟아 3,000rpm 이상의 속도가

되면 작동되고, 증류수가 채워진 5리터 탱크에서 공급된다. 높은 외부 온도에서도 최대 출력을 발휘하게 하여 누르부르크링의 서킷 노르트슐라이페에서의 기록과 같은 빠른 랩 타임 달성을 가능하게 한다.

VTG 터보차저에서 전달된 연소 가스는 초경량 티타늄 소재로 개발된 배기 시스템으로 이동한다. 초경량 티타늄 배기 시스템은 기존 911 터보에 사용된 배기 시스템 대비 7kg 가볍다. 자동 제어 플랩 시스템은 엔진 부하량이 많을 경우, 반대 압력을 줄여 엔진 출력은 높여주고 연료 소비는 감소시킨다.

더블 클러치 트랜스미션을 장착한 최초의 911 GT2 RS

모터스포츠 영역에서 탄생한 포르쉐 듀얼 클러치(PDK)는 이제 911 GT2 RS에서도 즐길 수 있게 되었다. 이로써 고성능 엔진은 견인력을 방해하지 않으면서 리어 액슬에 장착된 자동 7단 기어 변속기를 통해 필요한 동력을 전달한다. GT 모델용으로 제작된 PDK는 레이스 트랙 주행을 위한 특별 기능도 지원한다. 전자식 변속 제어 시스템의 인텔리전트 시프트 프로그램(ISP, Intelligent Shift Program)은 오버런 상태에서 더욱 신속하고 자연스럽게 견인력을 향상시키고, 다이내믹한 저속 변속을 보장한다. "PDK 스포츠" 모드에서 제동할 경우의 저속 변속은 더욱 정교해졌으며, 가속 시에는 변속 지점이 자동으로 이동해 더 높은 엔진 속도를 낸다.

레이싱을 위해 설계된 PDK는 포르쉐 GT 스포츠카에만 제공되는 "패들 중립(Paddle Neutral)" 기능도 제공한다. 만약 드라이버가 양쪽 기어 변속 패들을 동시에 당기면 PDK클러치는 해제되고 엔진에서 파워트레인으로의 동력 전달은 중단된다. 기어 변속 패들을 모두 놓을 경우, PSM이 비활성화되면 클러치는 다시 빠른 속도로 재작동한다. PSM이 활성화될 경우엔 클러치는 빠르게 작동하지만 자연스러움은 다소 떨어진다.

이 기능을 사용하면 언더스티어링 차량을 제어할 수 있으며, 차량 후방을 의도적으로 불안정하게 만들어 추진력을 자연스럽게 향상시킬 수 있다. 또한 "패들 중립(Paddle Neutral)" 기능은 정지 상태에서 가속을 하는데 사용되기도 한다. 수동 변속기가 탑재된 차량의 경우, 드라이버는 클러치와 가스 페달을 이용하여 선호하는 가속 상태를 결정할 수 있다.

새시와 드라이빙 다이내믹

액티브 퍼포먼스 시스템의 모터스포츠 새시

신형 911 GT2 RS는 기존 종방향의 가속력과 비교할 수 없을 정도로 탁월한 주행 성능을 제공한다. 도전적이고 다이내믹한 루트에서 절대적인 정밀도, 예측성과 측면 접지력을 발휘해 매력적인 드라이빙 경험을 선사한다. 911 GT2 RS의 차별화된 주행 성능은 뉘르부르크링에서의 기록적인 랩 타임을 달성을 통해 이전 기록(6분 52.01초)의 단축을 가능하게 했다. 고성능 스포츠카 신형 911 GT2 RS는 5번의 랩 모두 6분 50초 이내의 기록으로 완주했으며, 최종적으로 6분 47.3초라는 대기록을 달성했다. 기존과 마찬가지로 20.6 km구간에서 기록을 측정했고, 차량의 평균 속도는 184.11 km/h 였다.

신형 911 GT2 RS의 다이내믹한 주행은 모든 탄성 동력 요소를 제거해주는 순수 정통의 모터스포츠 새시를 통해 가능해졌다. 포르쉐 로드 차량 최초로 모든 새시 조인트를 스틸 볼 조인트로 교체했다. 이 볼 조인트는 높은 수준의 정밀도와 부드러움을 제공해 새시와 차체를 사이를 강력하게 연결한다. 그러나 탄력적으로 고정되는 엔진 무게가 정밀도에 영향을 줄 수 있기 때문에 포르쉐는 911 GT2 RS에 다이내믹 엔진 마운트를 장착했다. 엔진 마운트의 견고함은 특정 주행 상황에 따라 제어된다. 엔진 마운트는 부하량의 변화나 고속 커브 시 핸들링을 현저하게 안정화 시키고, 최대 부하 상태에서 가속 시 엔진의 수직 진동을 감소시킨다. 결과적으로 이는 견인력과 가속을 향상시키고 리어 액슬에 더 높고 고른 추진력을 실어준다. 모데레이트 드라이빙(moderate driving) 스타일을 택할 경우에는 더욱 부드럽게 설정된 다이내믹 엔진 마운트가 주행의 편안함을 향상시킨다.

휠 마운트와 스플릿 링크와 같은 신형 911 GT2의 다른 새시 구성 요소 역시 모터스포츠 기술이 반영됐다. 프론트 액슬은 헬퍼 스프링이 포함된 맥퍼슨(McPherson) 스프링 스트럿과 크로스멤버, 그리고 위시본에 각각 장착된 휠로 구성됐고, 리어 액슬에는 휠을 이끄는 보조 스프링이 포함된 멀티링크 서스펜션이 장착됐다. 중량을 줄이기 위해 경량 스프링을 사용했고, 코일 스프링과 토션 스프링의 비율은 모터스포츠에서 통상적으로 사용되는 수준을 적용했다. 드라이버 입장에서 편안함은 다소 줄었으나 상응하는 수준의 측면 안정성을 확보했다. 안티 롤 바뿐만 아니라 높이, 캠버 및 트랙은 레이스에 따라 개별 조정이 가능하다.

이번 911 GT2 RS의 프런트 액슬에는 옵션사항으로 새로운 유압 리프트 시스템(hydraulic lift system)이 적용되어 이전 대비 중량이 4 kg 가량 감소됐다. 버튼 하나로 차체 프런트 바디를 약 30 밀리미터 가량 상승, 시속 50km/h까지 증가 시킬 수 있어 커브, 경사로 등 차고 출입 구에서 발생할 수 있는 차량 손상위험을 감소시켜준다.

최고의 접지력: 새로운 제원의 타이어(Mixed tyres)와 세라믹 브레이크

신형 911 GT2는 초고성능(Ultra High Performance) 타이어를 통해 종방향과 측면의 동력을 전달한다. 포르쉐의 다른 고성능 스포츠카와 마찬가지로 프런트와 리어 액슬은 똑뿐만 아니라 사이즈에서도 차별성을 보여준다. 프런트 액슬에는 폭 9.5인치에 지름이 20인치에 달하는 265/35 ZR 20 타이어가, 뒤편의 12.5 J x 21 알루미늄 휠에는 325/30 ZR 21 카테고리 타이어가 각각 장착된다. 메탈릭 화이트 골드 컬러로 새롭게 단조한 알루미늄 휠은 센트럴 로킹(Central Locking)을 탑재했으며 "GT2 RS" 로고가 각인되어 있다. 타이어 프레셔 모니터링(Tyre Pressure Monitoring) 시스템은 기본 사양으로 포함되어 있으며, 공기압이 서서히 또는 급격히 줄어드는 것을 감지할뿐 아니라 레이스 서킷 모드도 갖춰 트랙 세션 출발 시 차가운 타이어의 낮은 공기압을 고려했다.

700마력(515 kW) 엔진의 신형 911 GT2 RS는 레이싱용 새시가 적용되어 최적의 퍼포먼스를 발휘한다. 또한, 포르쉐가 개발한 최고의 브레이크 시스템인 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB) 시스템이 기본으로 장착된다. 천공 세라믹 브레이크 디스크(perforated ceramic brake discs)의 전륜 직경은 410mm, 후륜 직경은 390 mm이다. 프런트 액슬에 옐로우 컬러로 페인트 칠을 한 알루미늄 모노블록 소재의 6개 고정 피스톤 캘리퍼, 리어 액슬에 옐로우 컬러로 페인트 칠을 한 알루미늄 모노블록 소재의 4개 고정 피스톤 캘리퍼를 설치해, 감속 시 높은 수준의 브레이크 압력을 유지하도록 지원한다. 초경량이지만 강력한 변색방지 기능을 갖춘 디스크의 무게는 주철 소재인 이전 디스크의 절반 수준밖에 되지 않아, 주행 성능을 눈에 띄게 향상시켰을 뿐 아니라 연료소비를 줄여주며, 스프링 하중과 회전 질량 감소효과까지 가능하다. 이는 차체의 지면 접지력을 높여주고 핸들링을 개선시켜주며 특히 고르지 못한 도로 환경에서도 주행 편의성을 강화해준다.

모터스포츠에 적합한 액티브 드라이빙 다이내믹 시스템

레이싱용으로 개발된 완벽한 새시가 신형 911 GT2 RS의 드라이빙 다이내믹 시스템을 완벽히 지원해준다. 911 GT2 RS에는 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)의 충격 흡수 시스템과 리어 액슬 스티어링 기능이 포함된 컴퓨터 제어방식 새시 기능을 제공한다. 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM) 시스템과 완전 가변형의 포르쉐 토크 벡터링 플러(PTV Plus) 리어 디퍼렌셜 록은 추진력과 제동력을 통해 최적화된 핸들링을 지원한다. 또한 차량의 모든 시스템 간 정보 공유를 통해 주요 주행 상황에 맞게 환경을 자동 조절해준다.

포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 시스템은 911 GT2 RS를 위해 특별히 개발된 파라미터(parameters)를 기반으로 각 휠의 감속력을 조절한다. 운전자는 노멀 모드와 스포츠 모드 둘 중 하나를 선택할 수 있다. 노멀 모드는 일반도로 위에서의 스포티한 드라이빙과 젖은 지면 위에서의 레이싱 트랙 주행을 위해 설계됐다. 스포츠 모드에서는 가속 상태의 코너링에서 발생하는 감속력을 조절해주고 레이싱 트랙에서는 최적의 견인력을 제공한다.

정통 스포츠카로서 911 GT2 RS가 지닌 특성을 고려해 설계된 리어 액슬 스티어링 시스템은 속도, 주행 및 스티어링 상황에 따라 차량의 안정성과 민첩성을 동시에 높여준다. 낮은 속도에서는 전륜과 후륜을 반대 방향으로 회전시켜 역동성을 높여 민첩성을 증가시켰으며 일상적인 생활에서 주차도 간편해져, 터닝 서클(turning circle) 또한 감소했다. 높은 속도에서는 전륜과 후륜 모두 같은 방향으로 회전하며 차선 변경이나 레이싱 트랙 위에서 추월이 필요한 상황에서 안정성을 향상시킨다.

가장 빠른 랩 타임 달성을 위한 “PSM Sport”

이번 911 GT2 RS에는 가장 최신형의 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM)가 탑재된다. 포르쉐 스포츠카의 섬세하고 정밀한 제어력은 두 가지 단계를 통해 완전한 비활성화가 가능하다. 첫번째 비활성화 단계는 “PSM Sport”로 완전체 시스템인 “PSM On”과는 기능면에서 상당히 다르다. “Sport” 기능은 차량의 세로축 주위로 움직임(yaw movements)을 생성시키며 드라이브 휠에 좀 더 깊은 슬립 각도를 형성한다. “PSM Sport”는 스태빌리티 컨트롤 시스템(stability control systems)의 스위치가 켜진 상태의 차량과 동일한 수준의 긴급 리저브(emergency reserve)를 제공하여 운전자가 좀 더 대담한 주행을 펼칠 수 있도록 해준다. 또한, 브레이크 페달을 계속 밟고 있는 한 ABS 제어 범위가 활성화되며 차량의 안정성을 유지한다.

포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)와 PSM의 조합은 911 GT2 RS의 퍼포먼스를 더욱 강화해준다. 전자식으로 제어되는 PTV Plus는 완전 가변식의 리어 디퍼렌셜 록과 함께 차량의 측면 동력과 모든 파라미터를 반영해, 역동적인 주행 성능을 극대화한다. 따라서 차량의 부하가 변화되거나 차선 변경 시 더 높은 견인력과 측면 동력 및 뛰어난 안정성을 보여준다. 또한, 리어 휠 안쪽에서 형성되는 제동력을 조절하여 리어 휠 바깥 편외의 구동 토크를 증가시킨다. 이 밖에도 PTV Plus 시스템은 스티어링 동작과 민첩성을 향상시킨다.

에어로다이내믹과 경량 구조

일반도로와 레이싱 트랙에서 모두 주행 가능

911 GT2 RS는 모든 면에서 레이싱에 중점을 두고 설계됐다. 레이싱에서 최고 속도는 코너링 속도, 드래그는 다운포스에 의해 좌우된다. 와이드 쿠페로서 신형 911 GT2는 낮은 차체 높이를 자랑하고, 넓게 펼쳐진 프론트 스포일러 립은 차체와 지면 사이에 반드시 필요한 공간만을 유지해 프론트 액슬에 다운포스를 확보할 수 있도록 만든다. 에어로다이내믹의 프론트 엔드와 도어 뒤에는 최대 출력 시 파워트레인, 브레이크 및 차지-에어 냉각기에 필요한 많은 양의 쿨링 에어를 위한 에어 인테이크가 위치하고 있다. 전형적인 GT 클래스 911 모델들과 마찬가지로 프론트 리드의 추가 공기 배출구는 중앙 라디에이터로의 원활한 공기흐름을 돕는 동시에 프론트 액슬의 공기 역학적 다운포스를 증가시킨다.

보닛에 위치한 두 개의 흡입구는 공기저항 계수에 영향을 주지 않으면서 브레이크 시스템의 공기 환기 효과를 개선시킨다. 나사(NASA)의 전신인 미국항공우주위원회(NACA)가 개발했으며, 포르쉐 시리즈에는 처음으로 도입되는 기술이다. 윙의 프론트 아치 통풍구에도 모터스포츠 기술이 적용된다. 카본 슬레이트는 프론트 휠 아치의 효율적인 환기를 돕고, 휠이 회전하면서 생성되는 초과압력을 감소시켜 리프트 또한 줄여준다.

또한 넓은 사이드 스커트는 911 GT2 RS의 매력적인 외관과 세련된 에어로다이내믹을 더욱 부각시킨다. 확장된 차량 하부의 표면은 더 큰 진공상태를 만들어 다운포스를 증가시킨다. 카본 위브(carbon-weave) 방식으로 마감된 고정 리어 윙은 리어 액슬에 있는 에어로다이내믹을 구현한 휠 로드와 주요 부분을 제공한다. 윙 지지대는 단조 알루미늄으로 만들어졌으며 사이드 플레이트는 차량 컬러와 동일한 컬러를 적용했다. 시속 340 km/h 일 때, 총 340 kg에 달하는 공기역학적 다운포스가 가해지며 레이싱 상황에서는 450 kg까지 증가한다. 리어 리드에 장착된 2개의 램 공기 흡입구(Ram Air Scoops)에서는 연소 공기를 엔진에 공급한다. 리어 엔드 끝에 위치한 4개의 핀은 하단 엔진 카울링을 디퓨저로 전환시켜 공기의 공급을 원활하게 만들어준다.

경량 디자인: 적재 적소의 부품 활용

911 GT2 RS에서 눈 여겨 볼 또 다른 요소는 경량화된 차체 설계다. 911 터보에 적용된 알루미늄-스틸 소재를 기반으로 신형 911 GT2 RS는 차체는 가벼워졌지만 더 단단하고 안정적인 설계를 선보인다. 대부분의 차량 실내 인테리어 부품과 함께 프론트 리드, 프론트 윙, 휠 아치 통풍구, 스포티한 디자인의 사이드 미러, 리어에 위치한 에어인테이크 및 리어 엔드의 일부가 탄소 섬유 강화 플라스틱 소재가 적용됐다. 보닛과 루프는 각각 카본과 마그네슘 소재로 마감되었다. 차량 바디 측면을 따라 형성되는 넓은 스웨이지 라인은 경량화된 차체 부품을 디자인적으로 강조시킬 뿐 아니라 소재의 강도를 강화해준다.

차체의 유리구와 프론트 및 리어 에이프런은 초경량이지만 안정적인 소재인 경량 폴리우레탄과 탄소섬유로 마감됐고, 리어 윈도우와 리어 사이드 윈도우는 포르쉐의 혁신적인 경량 유리 소재가 적용됐다. 윈도우에 사용된 경량유리는 폴리카보네이트 만큼 가볍지만 스크래치와 파열에 강한 저항력을 갖는다. 오프닝 루프와 함께 경량 소재로 마감된 도어 트림 또한 인상적이다. 차량의 중량 대비 파워를 높이길 원하는 드라이버는 사운드 시스템, 에어컨 시스템 및 클럽스포츠 패키지를 제외한 옵션을 선택할 수 있다.

기본사양으로 탑재된 클럽스포츠 패키지

신형 911 GT2 RS에는 클럽스포츠 패키지가 기본 사양으로 제공된다. 클럽스포츠 패키지는 앞 좌석 뒤에 볼트로 고정시킨 롤 케이지, 운전석의 레드 컬러 6점식 안전벨트, 소화기와 거치대, 배터리 메인 스위치 예비장치로 구성되어 있다. 프론트 케이지 브래킷과 마찬가지로 스위치는 포르쉐 모터스포츠를 통해 별도로 주문 가능하다

경량 설계의 집합체: 퍼포먼스 강화를 위한 바이작 패키지

포르쉐 918 스파이더 이후, 포르쉐 바이작 패키지(Weissach package)는 경량 설계에 기반한 퍼포먼스 증가의 상징 같은 존재로 자리매김했다. 이번 911 GT2 RS에서는 30 kg 가까이 감소된 차체를 선보인다. 프론트와 리어 액슬의 루프 및 안티 롤 바는 카본 소재로 제작됐다. 스티어링 휠 트림과 기어 변속 패들 또한 카본 소재로 구성되었다. 새틴 피니쉬 화이트 골드로 칠한 마그네슘 휠을 이용하여 차체 중량을 11kg 가량 감소시켰다. 안티 롤 바와 지지대는 추가적으로 5.3kg 정도를 줄였다. 차체 경량화는 차 안에도 적용되어 일반적으로 사용되는 강철 소재의 롤 케이지가 아닌 티타늄 소재를 적용, 약 9kg 정도를 감소시켰다. 프론

트 리드와 카본 위브 방식으로 마감된 루프는 차량과 동일한 컬러의 스트립이 새겨져 시각적으로 두드러진다. 버킷 시트의 헤드레스트와 컵 홀더 트림의 명판에 바이작 패키지의 로고가 새겨져 있다.

장비와 연결성

우아함과 스포티한 매력의 2인승 스포츠카

신형 911 GT2 R2는 스포티한 라인과 최상의 퀄리티가 돋보이는 인테리어를 보여준다. 레드 컬러의 알칸타라 소재, 블랙 가죽, 그리고 카본 위브 마감의 인테리어 부품들이 적용되었다. 기어 변속 패들을 장착한 GT2 RS의 스포츠 스티어링 휠은 보다 빠르고 스포티한 기어 변속이 가능하고, 운전자와 탑승자들은 카본 위브 마감의 풀 버킷 시트를 통해 고성능 스포츠카의 다이내믹한 승차감을 경험할 수 있다. 특히 이 시트는 최소한의 무게로 훌륭한 측면 지지력을 제공한다. 시트의 앞/뒤 조절은 수동으로 이루어지며, 높이는 전자식으로 조절한다. 또한 접이식 등받이가 장착된 버킷 시트, 흉부 에어백 및 수동으로 드라이버와 동승자의 좌석 앞/뒤 위치를 조절할 수 있는 기능을 옵션으로 선택할 수 있다. 시트 셸은 탄소 섬유 강화 플라스틱(glass-and-carbon-fibre-reinforced) 소재로 카본 위브 방식으로 마감되었다. 18가지 방식으로 조절 가능한 전자식 스포츠 시트 플러스(Sports seats Plus)를 옵션으로 선택 가능하다. 포르쉐의 모든 GT 스포츠차가 그렇듯 911 GT2 RS도 리어에 덮개를 장착한 2인승 모델이다.

모든 911차량과 마찬가지로 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)가 탑재되어, 오디오, 내비게이션, 커뮤니케이션을 위한 중앙 제어 장치를 지원한다. 현 제너레이션은 스마트폰과 오디오 인터페이스, 보이스 컨트롤을 통해 모든 기능들이 쉽게 조작될 수 있는 7인치 터치 디스플레이로 구성되어 있다. 911 GT2 RS의 오디오 시스템으로는 150와트의 고출력을 내는 8개의 스피커로 구성된 사운드 패키지 플러스가 표준으로 장착되어 있다. 옵션으로 12개의 고출력 스피커와 100와트 서브 우퍼가 솔리드 쉘 방식으로 제공되는 BOSE 서라운드 사운드 시스템도 선택 가능하다. 커넥트 플러스 모듈 (Connect Plus Module)과 트랙 프리시전 앱(Track Precision app)도 기본 사양으로 탑재된다.

포르쉐 트랙 프리시전 (Porsche Track Precision app)으로 운전자들은 스마트폰을 통해 상세 주행 기록, 디스플레이 및 분석 등의 서비스를 이용할 수 있다. 또한 레이싱 트랙에서의 주행 다이내믹을 스마트폰으로 보여주며 섹터, 랩 타임 외에도 설정된 기준으로부터의 편차가 표시된다. 드라이버는 주행 데이터와 비디오 분석을 통해 주행 능력을 향상시킬 수 있다.

옵션사양: 개별 드라이빙 트레이닝이 가능한 크로노 패키지

더욱 확장된 PCM 기능을 지원하는 크로노 패키지 옵션 사양은 주행 시간을 표시하고 저장 및 측정하는 퍼포먼스 디스플레이를 지원한다. 아날로그 및 디지털 디스플레이와 함께 스위치 패널에 장착된 스톱워치 기능도 포함된다. 또한 911 GT2 RS 크로노 패키지에는 랩 트리거가 제공되며, 스타트 및 피니시 라인에서 랩 트리거와 함께 포르쉐 트랙 프리시전 앱을 이용하면 더욱 정확한 랩 타임 기록이 가능하다.