



PORSCHE



O novo Porsche 911 GT2 RS

Dossiê de imprensa

Conteúdo

Consumo de combustível e emissões	3
O novo Porsche 911 GT2 RS	
A pole position para o 911 mais potente e veloz de todos os tempos	4
Motor e transmissão	
A toda velocidade: o Turbo para as ruas mais potente da história do 911	6
Chassi e dinâmica de direção	
Chassi de automobilismo com sistemas ativos de performance	9
Aerodinâmica e construção leve	
O 911 para as ruas em traje de corrida	13
Equipamentos e conexão	
Veículo de dois lugares com ambiente esportivo e requintado	16

Consumo de combustível e emissões

911 GT2 RS: Consumo de combustível combinado 11,8 l/100 km, urbano: 18,1 l/100 km, extraurbano 8,2 l/100 km; emissões de CO₂: 269 g/km

O novo Porsche 911 GT2 RS

A pole position para o 911 mais potente e veloz de todos os tempos

Missão Performance: com o novo 911 GT2 RS, o departamento de automobilismo da Porsche desenvolveu o máximo em matéria de máquina de dirigir. O carro esportivo de máxima potência é o 911 mais potente e mais veloz com aprovação para as ruas fabricado até hoje. No dia 20 de setembro de 2017, com o piloto de testes da Porsche Lars Kern ao volante, ele estabeleceu um novo recorde de tempo de volta para carros esportivos com aprovação para as ruas no circuito de Nürburgring Nordschleife, com 6.47,3 minutos. Os 515 kW (700 cv) do motor boxer biturbo lançam o veículo de dois lugares e apenas 1.450 quilos de peso de zero a 100 km/h em 2,8 segundos. 8,3 segundos depois, o ponteiro do tacômetro indica uma velocidade de 200 km/h. A 340 km/h, ele atinge a sua velocidade máxima. As velocidades que o 911 GT2 RS atinge nas curvas também comportam-se no mesmo nível dos super carros esportivos, graças ao seu impecável chassi de automobilismo e aos pneus Ultra High Performance (pneus UHP).

A disciplina esportiva domina cada detalhe. As entradas e saídas de ar potentes e o aerofólio traseiro dominante enfatizam que a aerodinâmica determina a forma e o design. As rodas grandes e largas asseguram forças de frenagem e forças laterais excepcionais. Com 265/35 ZR 20 na dianteira e 325/30 ZR 21 na traseira, estes são os pneus mais largos que a Porsche instala em um 911. Os inúmeros elementos em plástico reforçado com fibra de carbono com carbono aparente preto fosco constituem evidências visíveis da construção leve coerente.

Sempre é possível aumentar ainda mais a performance – também no 911 GT2 RS. Para isso, os engenheiros da Porsche desenvolveram o pacote Weissach, que conta com uma redução de peso de quase 30 quilos. Ele engloba elementos adicionais em plástico reforçado com fibra de carbono e titânio. Assim, por exemplo, tanto o teto quanto os estabilizadores e as hastes de acoplamento de ambos os eixos são fabricados em carbono. Rodas de magnésio reduzem tanto o peso total quanto as massas não amortecidas, garantindo assim características ainda melhores do chassi.

O 911 GT2 RS concentra o know-how do automobilismo da Porsche em um carro esportivo de alta potência, que também domina o cotidiano. Isso significa: apesar da dinâmica superior nos circuitos de corrida, o novo 911 top de linha move-se de modo tão previsível e confiável quanto todos os outros carros esportivos da Porsche. O consumo combinado é de 11,8 l/100 km.

Com base no 911 Turbo daquela época, o primeiro 911 GT2 surgiu em 1995, como versão homologada de carros de corrida. As gerações subsequentes seguiram-se nos anos de 2000 e 2007. Em 2010 a Porsche desenvolveu o primeiro 911 GT2 RS, uma variante ainda mais potente e parecida com carros de corrida. Todos os modelos 911 GT2 unem motores turbo com potência significativamente aumentada, chassis de automobilismo, freios de alto desempenho e tração traseira no lugar da tração integral.

Motor e transmissão

A toda velocidade: o Turbo para as ruas mais potente da história do 911

Com o novo 911 GT2 RS, a máquina de 3,8 litros do 911 Turbo é introduzida na categoria superior dos motores de alta potência. Para recordar: em 2009 foi lançado o motor boxer de 3,8 litros, no qual dois turbocompressores de geometria variável (turbocompressores VTG) pré-comprimem o ar de processo. A Porsche foi a primeira fabricante a empregar essa tecnologia em um motor a gasolina. Da potência original de 368 kW (500 cv), os engenheiros da Porsche desenvolveram agora 515 kW (700 cv) – um aumento de 40 por cento, mantendo a mesma cilindrada. Com isso, o novo 911 GT2 RS supera também o seu antecessor com motor de 3,6 litros em 59 kW (80 cv). Além disso, a maior cilindrada contribui em parte para o torque poderoso de 750 Newton-metros (+50 Nm).

O motor de alta potência é baseado na máquina do 911 Turbo S, que gera 427 kW (580 cv) para a embreagem dupla. Por um lado, as modificações englobam medidas clássicas de aumento de potência empregadas habitualmente no automobilismo. Por outro, os desenvolvedores implementaram ideias inovadoras. Turbocompressores maiores comprimem mais ar de processo nas câmaras de combustão, o que aumenta a conversão de energia, especialmente nos tempos de troca de gases extremamente curtos da faixa de alta rotação. De modo condizente, pistões especiais reduzem a compressão em 0,5 unidades. O motor quase igual aos utilizados no automobilismo é projetado para até 7.200 rotações do virabrequim por minuto – o valor máximo entre as máquinas turbo.

Na sequência posterior da condução do ar, um sistema de admissão de expansão otimiza o fluxo. Diferente de um sistema de admissão convencional, ele funciona de acordo com outro princípio: o duto de distribuição é mais longo e possui um diâmetro menor, enquanto os dutos de admissão são mais curtos. Isso gera oscilações de ar alteradas, a mistura na câmara de combustão fica mais fria e a combustão se dá de modo ideal.

Água para o resfriador do ar: arrefecimento adicional inovador do ar de admissão

Resfriadores intermediários do ar de admissão reduzem a temperatura do ar de processo aquecido pelas turbinas com um reforço inovador: em picos de carga, um novo sistema de arrefecimento a água pulveriza o trocador de calor com líquido. Isso provoca uma redução da temperatura do gás na área de sobrepressão de até 20 graus a mais do que seria possível somente através do vento proveniente da direção. Desta forma, o sistema assegura um suprimento de ar de admissão termoestável – também sob condições extremas. O arrefecimento a água entra em ação quando, entre outros, a temperatura do ar de processo no coletor de admissão ultrapassa 50 graus, o motorista pressiona o acelerador em mais de 90 por cento e a rotação do motor é superior a 3.000/min. O sistema é alimentado com água destilada proveniente de um reservatório com capacidade para cinco litros. Isso possibilita completar voltas extremamente rápidas com máxima taxa de potência a altas temperaturas externas, como no circuito de Nürburgring Nordschleife, por exemplo.

Os gases queimados saem dos dois turbocompressores VTG para o sistema de escape especialmente desenvolvido em titânio ultraleve. Ele pesa cerca de sete quilos a menos do que o do 911 Turbo. Em caso de altas exigências de carga, um sistema de flaps com controle automático reduz a contra-pressão, aumentando assim a taxa de potência e diminuindo o consumo.

Primeiro 911 GT2 RS com sistema de embreagem dupla

Criado para o automobilismo, o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) é introduzido agora também no 911 GT2 RS. Pela primeira vez, o motor de alta potência envia a sua força para o eixo traseiro através de uma transmissão de sete marchas automática e sem interrupção da força de tração. O PDK ajustado especificamente para o GT dispõe de funções especiais que fornecem suporte para o motorista na utilização nos circuitos de corrida. O Intelligent Shift Program (ISP) do controle eletrônico da transmissão assegura passagens para marchas mais altas mais espontâneas e rápidas – e, com um golpe da embreagem dupla, reduções de marcha extremamente dinâmicas. No modo “PDK Sport”, as reduções de marcha se dão de modo mais agressivo ao frear; ao acelerar, os pontos de troca de marcha deslocam-se para rotações mais elevadas.

O PDK conta com a função especial "Paddle Neutro", especial para utilização nos circuitos de corrida e exclusiva dos carros de corrida GT da Porsche. Quando o motorista puxa ambos os paddles de mudança ao mesmo tempo, as embreagens do PDK são abertas e o fluxo de força entre o motor e a tração é interrompido. Quando os dois paddles de mudança são soltos novamente, a embreagem se fecha instantaneamente com o PSM desligado. Se o PSM estiver ligado, a embreagem se fecha rapidamente, porém de modo menos impulsivo.

Assim o motorista pode, por exemplo, neutralizar um veículo em subviragem ou, inversamente, desestabilizar a traseira do veículo de modo orientado através do estabelecimento impulsivo da força de propulsão. Além disso, também é possível utilizar o Paddle Neutro para acelerar a partir do estado parado. Tal como em um veículo com câmbio manual, o motorista determina sozinho com a embreagem e o pedal do acelerador de que modo ele acelera.

Chassi e dinâmica de direção

Chassi de automobilismo com sistemas ativos de performance

Classificar os desempenhos de direção excepcionais do novo 911 GT2 RS somente em função das habituais taxas de aceleração no sentido longitudinal não é suficiente. O seu fascínio deve-se muito mais à absoluta precisão, previsibilidade e aderência transversal em pistas exigentes e percorridas de modo extremamente dinâmico. Assim, no percurso recorde no circuito de Nürburgring, o 911 GT2 RS conseguiu bater logo repetidas vezes o recorde de carros esportivos com aprovação para as ruas de até então (6.52,01 minutos). No total, o carro esportivo de máxima potência percorreu cinco voltas, cada qual em menos de 6.50 minutos. A condições externas ideais, a volta recorde do 911 GT2 RS foi finalmente completada em 6.47,3 minutos. Como de costume, o percurso medido para o recorde foi o trajeto de 20,6 quilômetros. A velocidade média foi de 184,11 km/h.

A base para a dinâmica de direção impressionante é um chassi genuíno do automobilismo, que dispensa praticamente toda a elastocinemática. Pela primeira vez em um veículo para utilização nas ruas da Porsche, no novo 911 GT2 RS todas as juntas do chassi foram substituídas por juntas de esferas de aço. Com a sua precisão e facilidade de movimentação, elas asseguram uma conexão particularmente rígida do chassi com a carroceria. Os impulsos inconvenientes de uma massa do motor com apoio elástico poderiam prejudicar a precisão assim obtida. Por essa razão, o 911 GT2 RS é equipado com suportes dinâmicos do motor, cuja rigidez é controlada em função da situação de direção. Em transferências de carga e curvas a alta velocidade, um suporte mais rígido do motor estabiliza notavelmente o comportamento de direção. Além disso, os suportes dinâmicos do motor reduzem as oscilações verticais do motor em uma aceleração com carga total. O resultado é uma força de propulsão mais uniforme e mais elevada no eixo traseiro, uma tração mais alta e uma melhor aceleração. Em caso de direção moderada, o conforto de direção aumenta graças a um ajuste mais suave dos suportes dinâmicos do motor.

Outros componentes do chassi do 911 GT3 RS, como os suportes das rodas e os braços divididos, também são originários do automobilismo. O eixo dianteiro é estruturado como um eixo do braço da suspensão tipo McPherson com molas de ajuda, que guia individualmente as rodas montadas nos

braços longitudinais e transversais. No eixo traseiro, um eixo multibraços com molas de ajuda guia as rodas. Para a redução das massas no 911 GT2 RS, a Porsche emprega molas em construção leve. As constantes elásticas de molas helicoidais e de molas de torção são projetadas do mesmo modo que no automobilismo. O que o motorista perde em conforto, ele ganha muito mais em estabilidade lateral. Para a utilização em circuitos de corrida, é possível ajustar individualmente a altura, a cambagem, a bitola e os estabilizadores.

A Porsche oferece como opcional para o 911 GT2 RS um novo sistema hidráulico de elevação no eixo dianteiro. Ele pesa cerca de quatro quilos a menos do que o sistema de até então. Com ele, a uma velocidade de até 50 km/h, é possível suspender a dianteira do veículo em cerca de 30 milímetros com o apertado de um botão. Isso reduz o risco de que o veículo encoste no chão em meios-fios, rampas ou entradas de garagem.

A melhor aderência: pneus mistos e freios de cerâmica

Pneus Ultra High Performance são responsáveis pela transferência das forças longitudinais e transversais. Como é de costume nos carros esportivos de alta potência da Porsche, não apenas a largura, mas também o tamanho é diferenciado nos eixos dianteiro e traseiro. No eixo dianteiro são instalados pneus de dimensão 265/35 ZR 20 em rodas de 9,5 polegadas de largura com um diâmetro de 20 polegadas. As rodas traseiras em metal leve de tamanho 12,5 J x 21 são equipadas com pneus de categoria 325/30 ZR 21. As novas rodas forjadas em metal leve com fixação central, pintadas na cor ouro branco metálico, trazem a inscrição "GT2 RS". O sistema de monitoramento de pressão dos pneus (RDK) de série não alerta somente em caso de perda gradual ou repentina de pressão. Ele conta com um modo de circuito adicional, que leva em conta a pressão mais baixa do ar com pneus frios quando é dado início a uma utilização na pista.

515 kW (700 cv) de potência do motor e um chassi do automobilismo requerem o melhor sistema de frenagem já desenvolvido pela Porsche. De série, o 911 GT2 RS desacelera com o sistema de frenagem de cerâmica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Os discos de freio de cerâmica perfurados apresentam um diâmetro de 410 milímetros na dianteira e 390 milímetros na traseira. A utilização de pinças fixas com seis pistões em monobloco de alumínio pintadas em amarelo no eixo dianteiro e pinças fixas em monobloco de alumínio com quatro pistões no eixo traseiro assegura

uma pressão de frenagem extremamente elevada e sobretudo constante durante a desaceleração. Os discos de freio extremamente leves, porém excepcionalmente estáveis para fading, apresentam apenas cerca da metade do peso em comparação com os discos de freio de ferro fundido convencionais. Um fator que se mostra positivo não somente no que se refere ao desempenho de direção e ao consumo, mas que reduz particularmente as massas não amortecidas e giratórias. O resultado: uma melhor aderência à pista, melhor handling e maior conforto de direção e de rodagem, sobretudo em pistas irregulares.

Sistema ativo de dinâmica de direção no nível do automobilismo

A precisão do chassi de corrida constitui o alicerce para os sistemas ativos de dinâmica de direção do 911 GT2 RS. O sistema de amortecimento PASM e o eixo traseiro direcional estão entre as funções computadorizadas do chassi. O Porsche Stability Management (PSM) e o bloqueio transversal totalmente variável PTV Plus otimizam o comportamento de direção através de forças de propulsão e de frenagem. Todos os sistemas comunicam-se uns com os outros e são ajustados entre si de modo ideal sob os pontos de vista do automobilismo.

O Porsche Active Suspension Management (PASM) controla a força dos amortecedores individualmente em cada roda de acordo com parâmetros criados especialmente para o 911 GT2 RS. O motorista pode escolher entre dois programas. O modo Normal é projetado para a direção esportiva em vias públicas e para circuitos em pistas molhadas. O modo Sport ajusta as forças dos amortecedores para uma aceleração lateral máxima e a melhor tração possível nos circuitos de corrida.

Ao mesmo tempo, dependendo da velocidade e das situações de direção e de condução, o eixo traseiro direcional aumenta a estabilidade ou a agilidade. As suas curvas características também são ajustadas intencionalmente de modo esportivo. Em baixas velocidades, o sistema direciona as rodas traseiras no sentido contrário ao das rodas dianteiras. É possível percorrer curvas fechadas de modo mais dinâmico, e a agilidade aumenta. No dia a dia, a entrada em vagas de estacionamento é facilitada e o diâmetro de viragem é reduzido. Em velocidades mais altas, o sistema move as rodas traseiras no mesmo sentido que as rodas dianteiras. Isso resulta no aumento da estabilidade de direção, o que é vantajoso especialmente em mudanças rápidas de faixa ou manobras de ultrapassagem nos circuitos de corrida.

“PSM Sport” para tempos de volta mais rápidos

A última geração do PSM é ajustada de modo ideal às exigências do 911 GT2 RS. As intervenções reguladoras ocorrem de modo equilibrado, extremamente sensível e preciso – e podem ser totalmente desativadas em dois níveis. Em termos funcionais, o primeiro nível de desativação “PSM Sport” distingue-se muito claramente do sistema integral “PSM On”. O programa Sport permite guinadas significativamente maiores em torno do eixo vertical e um maior grau de deslizamento nas rodas de propulsão. Com isso, o “PSM Sport” permite que os motoristas ambiciosos aproximem-se ainda mais dos limites e disponibiliza a mesma reserva de emergência que um controle de estabilidade desativado: Uma freada forte na área de controle do ABS ativa o suporte de estabilização do PSM totalmente outra vez, enquanto o pedal do freio for pressionado.

O PSM encontra o seu parceiro ideal no Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). O PTV Plus funciona com um bloqueio transversal do eixo traseiro totalmente variável com controle eletrônico e leva em conta nas suas intervenções todos os parâmetros de direção relevantes em matéria de dinâmica transversal. O resultado é uma tração mais elevada, um aumento da dinâmica transversal e uma estabilidade de direção significativamente aumentada nas transferências de cargas em curvas e mudanças de faixa. Além disso, o sistema executa intervenções orientadas de frenagem na roda traseira do lado interno da curva. Isso confere à roda traseira do lado externo da curva um torque de acionamento mais elevado. O comportamento de direção nas curvas melhora, a agilidade aumenta.

Aerodinâmica e construção leve

O 911 para as ruas em traje de corrida

O 911 GT2 RS expressa a sua dedicação automobilística incondicionalmente. O downforce é mais importante do que a resistência do ar, a velocidade nas curvas conta mais do que a velocidade máxima. O coupé largo ajusta-se harmonicamente à pista. O lábio largo do spoiler dianteiro deixa aberto apenas o espaço necessário de afastamento do solo, dando assim a maior contribuição para o downforce no eixo dianteiro. As entradas de ar imponentes na parte dianteira com design aerodinâmico e atrás das portas permitem perceber a grande necessidade de ar para arrefecimento do motor, dos freios e dos resfriadores do ar de admissão quando a potência total do veículo é utilizada. A abertura adicional de saída de ar à frente da tampa dianteira – típica dos 911 da classe GT – auxilia o fluxo do resfriador central, ao mesmo tempo em que aumenta o downforce aerodinâmico no eixo dianteiro.

Duas entradas no capô melhoram a ventilação do sistema de frenagem, sem prejudicar o coeficiente aerodinâmico c_w . Desenvolvidas pelo precursor da agência espacial NASA, esta é a primeira vez que essas aberturas denominadas NACAs são utilizadas neste local para o arrefecimento dos freios em um Porsche fabricado de série. A tecnologia do automobilismo também é empregada nas ventilações das cavas das rodas dos para-lamas dianteiros. Ali, lâminas de carbono asseguram uma ventilação eficiente das cavas das rodas dianteiras. Isso reduz a sobrepressão que é gerada através das rodas em rotação e, conseqüentemente, a força ascendente.

Os estribos laterais notavelmente largos também contribuem para o visual impressionante do 911 GT2 RS e a sua aerodinâmica sofisticada: a maior superfície da parte inferior gera um downforce mais elevado. O downforce aumenta à medida em que a velocidade aumenta. A maior parte da carga aerodinâmica da roda gerada no eixo traseiro é proveniente do aerofólio traseiro fixo em carbono aparente. Os suportes do aerofólio são fabricados em alumínio forjado, as novas placas laterais são mantidas na cor do exterior. A 340 km/h, um total de 340 quilos de downforce aerodinâmico atua sobre o coupé. Na configuração de corrida, o downforce aumenta para até 450 quilos. Duas entradas Ram Air sobre a tampa traseira – os coletores de pressão dinâmica – abastecem o motor com ar de combustão. Quatro barbatanas na traseira transformam o revestimento inferior do motor em um difusor e melhoram o fluxo do ar.

Construção leve: o material certo no lugar certo

O segundo tema dominante visível do 911 GT2 RS chama-se construção leve. Com o torso do 911 Turbo fabricado em uma estrutura mista de alumínio e aço, o veículo de dois lugares conta com uma base que é ao mesmo tempo idealmente leve e rígida. Assim como diversos componentes do interior, a tampa dianteira, o para-lama dianteiro, a ventilação das cavas das rodas, a concha superior dos retrovisores externos Sport Design, as aberturas de ar das laterais traseiras e elementos da parte traseira também são fabricados em plástico reforçado com fibra de carbono. O capô também é composto por carbono, enquanto o teto é fabricado em magnésio. Um sulco largo atravessa ambos os componentes da carroceria no sentido longitudinal. Este contorno não é apenas um elemento visual de diferenciação dos componentes em construção leve, mas também aumenta a rigidez do material.

Por ser um material de alta tecnologia particularmente leve e, apesar disso, extremamente estável, a Porsche emprega poliuretano em construção leve com esferas de vidro ocas e elementos em fibra de carbono nos revestimentos da dianteira e da traseira do carro esportivo GT. O vidro traseiro e os vidros laterais traseiros são compostos por vidro em construção leve, uma inovação na Porsche. O material é tão leve quanto policarbonato, além de ser mais resistente a riscos e quebras. No interior, o novo 911 GT2 RS conta com painéis das portas leves com alças de abertura das portas. Caso deseje, o motorista também pode abrir mão do sistema de som, do ar-condicionado ou do pacote Clubsport, melhorando assim ainda mais o peso por unidade de potência.

Pacote Clubsport de série

No novo 911 GT2 RS, o pacote Clubsport está incluído no escopo de fornecimento dos equipamentos de série. Ele é composto por uma gaiola anticapotamento aparafusada na carroceria atrás dos bancos dianteiros, um cinto de segurança de seis pontos vermelho incluído do lado do motorista, um extintor de incêndio com suporte e uma pré-instalação para o interruptor geral da bateria. Este pode ser adquirido separadamente através do departamento de automobilismo da Porsche, da mesma forma que o arco dianteiro da gaiola para eventos automobilísticos.

O domínio total da construção leve: pacote Weissach para o aumento da performance

Desde o 918 Spyder, o pacote Weissach é sinônimo de aumento de potência através da construção leve. Com o pacote Weissach desenvolvido para o 911 GT2 RS, o veículo pesa quase 30 quilos a menos. O teto e os estabilizadores nos eixos dianteiro e traseiro são fabricados em carbono. Até mesmo detalhes como o painel do volante e os paddles de mudança são produzidos com este material. Apenas com as rodas de magnésio, pintadas na cor ouro branco acetinado, o novo 911 GT2 RS com pacote Weissach perde mais de onze quilos de peso. Os estabilizadores e as hastes de acoplamento contribuem com uma economia de peso adicional de 5,3 quilos. O interior também foi otimizado com este objetivo: a gaiola anticapotamento aparafusada é fabricada em titânio e pesa cerca de nove quilos a menos do que a gaiola anticapotamento de aço de série. Como particularidade característica do visual, a tampa dianteira e o teto em carbono aparente são decorados com uma faixa decorativa centralizada na cor do veículo. O logo "Pacote Weissach" está presente nos encostos de cabeça dos bancos tipo concha e na plaqueta no painel do porta-copos.

Equipamentos e conexão

Veículo de dois lugares com ambiente esportivo e requintado

O acabamento do interior do novo 911 GT2 RS segue uma linha esportiva clara e da mais alta qualidade. Alcantara vermelha, couro preto e diversos componentes em carbono aparente dominam o interior do veículo. Graças ao volante esportivo com "paddles" de mudança do GT2 RS, as trocas de marcha são executadas com rapidez esportiva. O motorista e o passageiro da frente vivenciam a dinâmica de direção do carro esportivo de máxima potência em bancos de concha integral totalmente fabricados em carbono aparente. Eles proporcionam um direcionamento lateral particularmente bom com um mínimo de peso. O ajuste longitudinal é manual, o ajuste da altura elétrico. A Porsche oferece como opcional bancos tipo concha com encosto rebatível, airbag de tórax integrado e ajuste longitudinal manual para os lados do motorista e do passageiro da frente. A concha destes bancos é fabricada em plástico reforçado com fibras de vidro e de carbono, com uma superfície de carbono aparente. Outra opção são os bancos esportivos Plus com ajuste elétrico de 18 posições. Como todos os carros esportivos GT da Porsche, o 911 GT2 RS é um veículo de dois lugares com cobertura na área do compartimento traseiro.

Como em todos os outros modelos 911, o Porsche Communication Management (PCM) assume a tarefa de unidade central de comando para áudio, navegação e comunicação. A geração atual, com preparação para celular, interfaces de áudio e comando de voz, é equipada com uma tela touch de sete polegadas e alta resolução, através da qual é possível controlar facilmente a maioria das funções. Em relação ao sistema de áudio, o 911 GT2 RS é equipado de série com o Sound Package Plus, com oito alto-falantes e 150 watts de potência. O sistema de som Surround da BOSE, com doze alto-falantes totalmente ativos e subwoofer de 100 watts instalado na estrutura, é disponibilizado como opcional. Também incluídos nos equipamentos de série estão o módulo Connect Plus e o Track Precision App.

O "Porsche Track Precision App" permite o registro, a exibição e a análise detalhados de dados de direção no smartphone. Na utilização em circuitos de corrida, o app exibe a dinâmica de direção no smartphone e, além dos tempos por setor e por volta, indica também os desvios em relação a uma volta de referência determinada. Análises gráficas dos dados de direção, assim como uma análise de vídeo, ajudam o motorista a aprimorar a sua performance de direção.

Opcional: Pacote Chrono para o treinamento pessoal do motorista

O pacote Chrono opcional amplia as funções do PCM com a indicação de desempenho, com a qual é possível exibir, salvar e avaliar os tempos de voltas. Ele inclui ainda um cronômetro com display analógico e digital no painel de comando. Além disso, no 911 GT2 RS o pacote Chrono engloba o laptrigger. Com o marcador externo na largada/chegada, é possível medir os tempos de voltas com precisão através do Porsche Track Precision App.