



PORSCHE



Porsche 911 GT2 RS Clubsport

Dossier de presse

Sommaire

Première mondiale à Los Angeles

**Porsche 911 GT2 RS Clubsport entre en scène
avec ses 700 ch**

3

Caractéristiques techniques

5

911 GT2 RS : consommation de carburant combinée 11,8 l/100 km ; émissions de CO₂ 269 g/km

La consommation et les émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Dans un premier temps, il faut encore indiquer les valeurs NEDC qui en découlent. Celles-ci ne sont pas comparables avec les valeurs calculées selon l'ancienne procédure NEDC.

Pour toute autre information sur les valeurs officielles de consommation en carburant et d'émissions de CO₂ spécifiques aux véhicules particuliers neufs, consulter le guide de la consommation de carburant, émissions de CO₂ et consommation électrique des véhicules particuliers neufs « Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la DAT.

Première mondiale à Los Angeles

Porsche 911 GT2 RS Clubsport entre en scène avec ses 700 ch

Presque de série et spectaculaire : la nouvelle Porsche 911 GT2 RS Clubsport a été exposée pour la première fois au Los Angeles Auto Show. Cette version course de la fameuse sportive sur route 911 GT2 RS, avec une puissance de 515 kW (700 ch) est limitée à 200 exemplaires et peut uniquement être utilisée lors de manifestations de clubs sportifs ou d'événements de sport automobile sélectionnés. « Nos clients pourront conduire la GT2 RS Clubsport sur des circuits, mais aussi à l'avenir lors d'événements sportifs internationaux. Nous menons actuellement des échanges très productifs avec l'organisateur de courses SRO », déclare Dr. Frank-Steffen Walliser, directeur Sport automobile et véhicules GT.

Comme sur le modèle 935 présente neuf semaines plus tôt, la mécanique de ce bolide s'inspire de la puissante sportive 911 GT2 RS. Toutes deux fonctionnent avec le même entraînement que leur équivalent pour route : un moteur 3,8 ultra-moderne, six cylindres, à plat et avec compression biturbo. La force du moteur arrière est transmise aux roues arrière de 310 millimètres par une boîte Porsche à double embrayage (PDK), avec sept rapports et suspension rigide. Comme sur toutes les autres versions de circuit de la 911, le conducteur change les vitesses en actionnant des manettes facilement accessibles sur le volant. La position du moteur derrière l'essieu arrière garantit un comportement de traction et de freinage optimal. Sur l'essieu avant, des étriers de freinage monobloc en aluminium à six pistons combinés à des disques de frein en acier de 390 millimètres de diamètre, fendus et ventilés à l'intérieur, assurent des valeurs de freinage de premier ordre. Des étriers à quatre pistons et des disques de 380 millimètres sont montés sur l'essieu arrière.

Tout comme la 911 GT2 RS homologuée pour la route, cette version Clubsport de seulement 1 390 kilogrammes est équipée du système de stabilité de conduite Porsche Stability Management (PSM) avec contrôle de la traction et d'un système antiblocage (ABS). En fonction de la situation de conduite, les systèmes d'assistance peuvent être ajustés séparément ou complètement désactivés à l'aide d'un interrupteur Map sur la console centrale.

Le volant en carbone et, derrière lui, l'écran couleur de la 911 GT2 RS Clubsport sont repris de la 911 GT3 R de 2019. Une cage de sécurité massive allée à un siège baquet pour circuit et des ceintures à six points garantit une sécurité maximale. Un système de climatisation assure une ventilation optimale de l'habitacle.

La nouvelle Porsche 911 GT2 RS Clubsport peut être commandée dès maintenant à partir de 405 000 euros, TVA spécifique aux pays comprise. Les clients recevront leurs véhicules dès mai 2019, dans le cadre de livraisons exclusives.

Caractéristiques techniques Porsche 911 GT2 RS Clubsport (type 991 II)

Concept :

- Véhicule de course à une place, similaire aux modèles de série, non homologué pour routes
- Base : Porsche 911 GT2 RS (991 II)

Poids/Dimensions :

- Poids env. 1 390 kg
- Longueur : 4 743 mm
- Largeur : 1 978 mm
- Hauteur totale : 1 359 mm
- Empattement : 2 457 mm

Moteur :

- Moteur à plat en aluminium, 6 cylindres, biturbo et refroidi par eau, situé à l'arrière et suspension rigide, 3 800 cm³ ; course 77,5 mm ; alésage 102 mm ; env. 515 kW (700 ch)
- Technique 4 soupapes avec arbre à came réglable et levée des soupapes désactivable Vario-Cam Plus
- Gestion mécanique du moteur (Continental SDI 9)
- Catalyseur métallique 100 cellules selon DMSB
- Silencieux avec double sortie d'échappement en position centrale

Transmission :

- Boîte PDK à sept rapports, suspension rigide et passages rapides
- Volant bimasse
- Lubrification interne à huile de pression avec refroidissement actif de l'huile
- Blocage de différentiel optimisé pour circuit

Carrosserie :

- Carrosserie légère en construction composite aluminium-acier
- Aileron CFK sportif
- Entrées d'air agrandies avec phares DEL à design 4 points intégrés
- Toit CFK avec trappe de sauvetage amovible conformément à FIA art. 275a
- Capot avant CFK léger avec verrouillages rapides
- Capot arrière CFK amovible avec verrouillages rapides
- Réservoir de sécurité FT3 115 litres, remplissage via capot avant
- Cage de sécurité soudée
- Siège baquet Recaro avec réglage en longueur et système de padding selon norme FIA 8862/2009
- Ceinture de sécurité à 6 points
- Installation de levage pneumatique à trois points
- Système extincteur avec unité de déclenchement électronique

Châssis :

AV :

jambe de force McPherson, réglable en hauteur, chasse et voie, bielle forgée à stabilité optimisée avec palier à rotule puissant, verrouillage centralisé des roues ; pare-chocs sportifs 3 voies, barre d'accouplement renforcée ; direction assistée électromécanique avec rapport variable ; stabilisateur en épée

AR :

Essieu arrière multibras, réglable en hauteur, chasse et voie ; bielle forgée à stabilité optimisée avec palier à rotule puissant, verrouillage centralisé des roues ; pare-chocs sportifs 3 voies, barre d'accouplement renforcée ; stabilisateur en épée

Freins :

Système de freinage :

Deux circuits de freinage séparés pour l'essieu avant et arrière ; équilibrage par fléau.

AV :

Étriers de freinage monobloc en aluminium à six pistons avec ressorts de pistons « anti knock-back » ; disques de freins de 390 mm de diamètre, en acier et ventilés à l'intérieur ; garnitures de freins sportives ; guidage optimisé de l'air de freinage

AR :

Étriers de freinage monobloc en aluminium à quatre pistons avec ressorts de pistons « anti knock-back » ; disques de freins de 380 mm de diamètre, en acier et ventilés à l'intérieur ; garnitures de freins sportives ; guidage optimisé de l'air de freinage

Système électrique :

- Combiné d'instruments composé de COSWORTH ICD avec enregistreur de données intégré, chronomètre sportif et affichage de la pression de suralimentation, avec un look historique
- Volant de sport Porsche amovible avec manettes de commutation
- Système de stabilité de conduite Porsche Stability Management (PSM) avec ABS, Traction Control et Electronic Stability Control, entièrement désactivables
- Console centrale avec interrupteur Map pour réglage ABS, ESC, TC et sélection de circonférences de pneus pré-réglées
- Application Porsche Track Precision Race
- Déclencheur de tour intégré
- Batterie lithium-ion (Li-Fe-Po) légère, 60 Ah, étanche, positionnée au niveau des pieds du passager
- Interrupteur d'arrêt d'urgence cockpit et extérieur gauche du cadre du pare-brise
- Système de contrôle de la pression des pneus (RDK)
- Climatisation

Jantes/pneus :

AV :

Jantes forgées monobloc en métal léger

10,5J x 18 ET 28 avec verrouillage centralisé ; pneus de transport Michelin 27/65-R18

AR :

Jantes forgées monobloc en métal léger

12,5J x 18 ET 46 avec verrouillage centralisé ; pneus de transport Michelin 31/71-R18

Couleur :

Peinture blanche à base d'eau

Prix du véhicule :

405 000 euros, hors TVA spécifique aux pays. Livraison à partir de juin 2019