



Première mondiale à Los Angeles

Porsche 911 GT2 RS Clubsport : 700 ch de puissance

Stuttgart. Modèle proche de la série, aux performances exceptionnelles : la nouvelle Porsche 911 GT2 RS Clubsport sera présentée en première mondiale à l'occasion du salon de l'automobile de Los Angeles (L.A. Auto Show). La version de course du modèle homologué pour la route, la 911 GT2 RS*, développe 700 ch (515 kW) et sera produite à 200 exemplaires. Ce modèle de compétition est conçu pour participer aux événements sportifs de la marque, à des essais privés sur circuit ou des événements de sport automobile. « Dans les années à venir, nos clients pourront engager la GT2 RS Clubsport non seulement à des journées sur circuit, mais également à des événements internationaux de sport automobile. Nous avons actuellement des échanges très fructueux dans ce sens avec SRO, organisateur de courses automobiles », a déclaré Frank-Steffen Walliser, directeur du département Compétition et responsable de la gamme GT.

La technologie de ce modèle de course développé à Weissach est issue de la 911 GT2 RS, comme c'est le cas également pour la 935 présentée il y a deux mois environ. Ces deux modèles de course sont équipés du même moteur que celui du modèle de série dont ils sont issus : un moteur biturbo 6 cylindres à plat de 3,8 litres de cylindrée. Une boîte de vitesse à double embrayage 7 rapports PDK, à suspension rigide, permet de transmettre la force motrice aux

roues arrière de 310 mm de large. Comme sur toutes les déclinaisons de course de la 911, le pilote peut changer de vitesse via des palettes au volant ergonomiques. La position du moteur en porte-à-faux arrière confère à la voiture une parfaite motricité et un remarquable comportement au freinage. À l'avant, les étriers monobloc 6 pistons en aluminium, associés aux disques de frein rainurés et autoventilés de 390 mm de diamètre, assurent des performances de freinage exceptionnelles. À l'arrière, le freinage est assuré par des étriers à 4 pistons et des disques de 380 mm.

Tout comme la 911 GT2 RS, homologuée pour la route, la version Clubsport, qui affiche 1 390 kg sur la balance, est équipée du système de régulation de la stabilité PSM (Porsche Stability Management), associé au système de contrôle de motricité (Traction Control) et au dispositif d'antiblocage (ABS). Pour régler individuellement les systèmes d'aide à la conduite ou pour les désactiver complètement en fonction de la situation de conduite, il suffit d'actionner le bouton Map sur la console centrale (nommé ainsi en référence à la cartographie moteur).

Le volant en carbone et l'afficheur couleur à bord de la 911 GT2 RS Clubsport sont issus directement de la Porsche 911 GT3 R, année-modèle 2019. Un arceau-cage de sécurité, un baquet de compétition et un harnais de sécurité 6 points assurent la sécurité du pilote. La voiture est équipée d'une climatisation.

La nouvelle Porsche 911 GT2 RS Clubsport peut être commandée dès aujourd'hui au prix hors taxe de 405 000 euros (T.V.A. applicable en sus). Les voitures seront livrées à partir de mai 2019 et remises aux clients lors d'événements exclusifs.



Porsche 911 GT2 RS Clubsport





Caractéristiques techniques de la Porsche 911 GT2 RS Clubsport (Type 991, 2^e génération)

Concept :

- Voiture de course monoplace proche de la série, non homologuée pour la route
- Base : Porsche 911 GT2 RS (991.2)

Poids/dimensions :

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

Moteur :

- Moteur à plat 6 cylindres biturbo en aluminium, position arrière, refroidissement par eau, suspension moteur rigide ; 3,800 cm³ ; course de 77,5 mm ; alésage de 102 mm ; puissance de 700 ch (515 kW) environ
- Technologie 4 soupapes avec calage variable des arbres à cames et réglage de la levée des soupapes d'admission Vario-Cam Plus
- Gestion électronique du moteur (Continental SDI 9)
- Catalyseur métallique 100 cellules (cpsi), homologué DMSB
- Silencieux avec double sortie en position centrale

Transmission :

- Boîte 7 rapports PDK (double embrayage), suspension rigide, course réduite pour un passage rapide des rapports
- Volant d'inertie bimasse
- Lubrification interne sous pression avec refroidissement actif de l'huile
- Blocage du différentiel optimisé pour la compétition automobile

Caisse :

- Caisse en alliage léger d'aluminium et d'acier
- Aileron arrière compétition en PRFC
- Prises d'air élargies avec feux à LED intégrés à 4 points
- Toit en PRFC avec trappe d'évacuation amovible, conforme au règlement FIA Art. 275a
- Capot avant léger en PRFC avec attaches rapides
- Capot arrière amovible en PRFC avec attaches rapides
- Réservoir d'essence FT3 de 115 litres, ravitaillement par le capot avant
- Arceau-cage de sécurité mécanosoudé
- Baquet compétition Recaro avec ajustement longitudinal et matériau absorbant l'énergie d'impact, conforme à la norme FIA Standard 8862/2009
- Harnais de sécurité 6 points
- Système de levage pneumatique (trois vérins)
- Extincteur à déclenchement électronique

Châssis :

Train avant : Jambe de force McPherson ; hauteur, carrossage et voie ajustables ; bras oscillants forgés à rigidité optimisée, avec rotules hautes performances ; moyeu de roue à écrou central ; amortisseurs de compétition réglables (3 voies) ;

biellette renforcée ; direction assistée électromécanique avec rapport de démultiplication variable ; barre stabilisatrice

Train arrière : Essieu multibras ; hauteur, carrossage et voie ajustables ; bras oscillants forgés à rigidité optimisée, avec rotules hautes performances ; moyeu de roue à écrou central ; amortisseurs de compétition réglables (3 voies), biellette renforcée ; barre stabilisatrice

Freins :

Système de freinage

- Deux circuits de freinage séparés pour les essieux avant et arrière ; répartition avant-arrière réglable

Train avant :

- Étrier de freins monobloc 6 pistons en aluminium avec ressorts de pistons anti-knock-back ; disques en acier autoventilés, 390 mm de diamètre ; garniture de frein de compétition ; circuit de refroidissement optimisé

Train arrière :

- Étriers de freins monobloc 4 pistons en aluminium avec ressorts de pistons anti-knock-back ; disques en acier autoventilés ; 380 mm de diamètre ; garniture de frein de compétition ; circuit de refroidissement optimisé

Équipement électrique :

- Combiné d'instruments COSWORTH ICD avec journal de données intégré, horloge Sport Chrono et jauge de pression de suralimentation en finition vintage
- Volant Porsche extractible, avec palettes de changement de vitesse
- PSM (Porsche Stability Management) avec ABS, système de contrôle de motricité (Traction Control) et de stabilité électronique (Electronic Stability Control), possibilité de désactivation des systèmes d'aide à la conduite
- Console centrale avec bouton Map (cartographie moteur) pour régler les systèmes d'aide à la conduite (ABS, ESC, TC) et basculement entre les différentes tailles de pneus prédéfinies
- Application mobile Porsche Track Precision Race App
- Fonction Lap Trigger intégrée (déclenchement de début et de fin de tour)

- Batterie légère lithium-ion (Li-Fe-Po), 60 Ah, étanche, montée au pied du passager
- Coupe-circuit (arrêt d'urgence) dans le cockpit et à gauche sur l'encadrement extérieur du pare-brise
- Système de contrôle de pression des pneus (TPMS)
- Climatisation

Jantes/pneumatique :

Avant : Jantes monobloc forgées en alliage léger

10,5 J x 18 ET 28 avec écrou central ; pneumatiques de transport Michelin 27/65-R18

Arrière : Jantes monobloc forgées en alliage léger

12,5 J x 18 ET 46 avec écrou central ; pneumatiques de transport Michelin 31/71-R18

Teinte :

Peinture blanche à base d'eau

Prix :

405 000 euros, hors T.V.A. applicable. Livraison à partir de mai 2019

*911 GT2 RS : consommation de carburant en cycle mixte 11,8 l/100 km ; émissions de CO₂ 269 g/km

Pour information : Des photographies et des vidéos sont disponibles pour les journalistes accrédités sur la base de données Porsche destinée à la presse (<https://presse.porsche.de>). Le fil Twitter @PorscheRaces publie des informations et des images en direct des circuits du monde entier. D'autres contenus sont fournis par le département Communication de Porsche sur la plateforme Porsche destinée aux journalistes, aux blogueurs et aux agrégateurs de contenu à l'adresse www.newsroom.porsche.com

