



PORSCHE



La 911 GT2

Sommaire

La 911 GT2	6
Moteur	18
Châssis	42
Sécurité	54
Confort	66
Environnement	82
Personnalisation	86
Enlèvement à l'usine	100
Service	102
Conclusion	104
Caractéristiques techniques	106
Index	108



La 911 GT2





Pour connaître ses limites, encore faut-il oser s'en approcher.

Faites connaissance avec la 911 GT2.



Garder son calme. Même quand c'est difficile.

La technique sur la 911 GT2.

La 911 GT2 échappe à toutes les règles. Sans exception. La développer signifiait aller au-delà de tout – ou presque tout – ce qui avait déjà été possible. Il n'en fallait pas moins pour donner corps à notre 911 la plus puissante de tous les temps, homologuée pour la route.

Le moteur arrière est emprunté à la 911 Turbo : 6 cylindres à plat, cylindrée de 3,6 litres, système VarioCam Plus et turbines à géométrie variable (cf. page 28) qui permettent aux deux turbocompresseurs de répondre plus rapidement dès les bas régimes.

Mais la comparaison s'arrête là. Le moteur de la 911 GT2 développe une puissance hors du commun : 530 ch (390 kW) à 6 500 tr/min. Le couple maximal de 680 Nm est disponible entre 2 200 et 4 500 tr/min. A 5 500 tr/min, il franchit encore 650 Nm. Elle abat le 0 à 100 km/h en 3,7 s



et sa vitesse de pointe culmine à 329 km/h.

Certes, ce ne sont que des chiffres. Mais quels chiffres ! Surtout lorsque l'on décide d'aller soi-même les vérifier. Les principales modifications ont été réalisées sur les turbocompresseurs. Les flux d'air dans les turbines ont été optimisés et les compresseurs ont été adaptés à la puissance extrême de la 911 GT2.

A cela est venu s'ajouter un système d'admission à expansion (cf. page 32) spécialement développé pour la 911 GT2 qui remet intégralement en question les principes jusque-là appliqués à l'admission d'air dans les moteurs suralimentés. Déterminant également : le débit actif du nouveau silencieux, et son poids minime puisque réalisé en titane.

La puissance de la 911 GT2 force le respect. Il suffit de songer au potentiel que recèle déjà le moteur de la 911 Turbo et d'imaginer que l'on s'engage sur des voies jusque-là inexplorées.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, le moteur est secondé par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports spécialement adaptée. La propulsion vaut à la voiture le comportement dynamique caractéristique d'une voiture de sport. La 911 GT2 possède, par ailleurs, une boîte de vitesse mécanique dotée d'un système particulier : le « Launch Assistant » (cf. page 38), une fonction d'assistance au démarrage pour optimiser les accélérations départ arrêté.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM, cf. page 48), un système de réglage électronique à régulation active et permanente de la force d'amortissement, fait partie des dotations de série. Il lui offre à la fois un comportement dynamique typique de la conduite sur circuit et un confort élevé, inhabituel pour une voiture de sport de cette catégorie.

Parmi les autres équipements d'origine, la 911 GT2 bénéficie également du système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM, cf. page 50). Les deux systèmes intégrés, le contrôle de stabilité (Stability Control – SC) et le contrôle de motricité (Traction Control – TC) qui régulent la dynamique transversale et longitudinale, peuvent être désactivés en deux temps afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

En version standard, la 911 GT2 campe sur des jantes « GT2 » en alliage léger de 19 pouces chaussées de pneus sport homologués pour la route et surdimensionnés à l'arrière. Par rapport à la 911 Turbo, la spécification 325/30 ZR 19 montée sur le train arrière affiche un surplus de 20 mm. Tous les composants essentiels pour une utilisation sur circuit sont réglables individuellement : hauteur de châssis, carrossage des roues, parallélisme et barres stabilisatrices avant et arrière.

Approuvé en compétition et d'origine sur la 911 GT2 : le système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, cf. page 58) avec des disques de frein en céramique traités en fibres de carbone. Comparé aux disques de frein classiques en fonte grise, leur poids a été divisé par deux. Avantage : la réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise.

De série sur la 911 GT2 : les sièges baquets sport (cf. page 72) avec dossier rabattable, airbag thorax

intégré et réglage manuel de la profondeur. Être bien assis est indispensable pour tenir le choc à des performances extraordinaires. Parmi les autres dotations de série, le Porsche Communication Management de dernière génération (PCM, cf. page 76) avec son écran 6,5 pouces à commande intuitive. Une chose est à garder à l'esprit : on n'est pas obligé d'exploiter à fond le potentiel de la 911 GT2. Mais on le peut, à condition de savoir s'y prendre.





Qu'il s'adresse à l'admirateur ou à l'air, le message est sans appel. Toute résistance est vaine.

Le design de la 911 GT2.

De la puissance, du couple et des accélérations à revendre.

Le design ? Un simple regard suffit pour comprendre que même à l'arrêt, la 911 GT2 impose le respect.

Le bouclier avant a été optimisé sur le plan aérodynamique pour améliorer la canalisation de l'air de refroidissement vers les freins avant et le radiateur central.

Une sortie d'air au niveau de l'arête avant du capot du coffre contribue à réduire notablement la portance sur l'essieu avant.

Elle canalise les flux d'air du radiateur central pour les diriger vers le haut, au-dessus de la voiture. L'appui aérodynamique s'en trouve amélioré.

Les prises d'air visibles sur les flancs arrière donnent une idée des volumes d'air qu'il



est nécessaire d'injecter aux échangeurs pour développer la puissance extrême de la 911 GT2.

On est tout d'abord frappé par la poupe impressionnante. L'aileron fixe, dont une fine lèvre rehausse le tracé, assure une stabilité dynamique optimale à grande vitesse.

Les prises d'air placées dans les ailes envoient un volume d'air plus important dans le système

d'admission. Appelé « Ram Air » (air dynamique), ce système améliore le rendement du moteur. Vous êtes littéralement plaqué à votre siège.

Pour alléger la voiture, le capot arrière portant l'inscription GT2 a été réalisé en matériau composite renforcé de fibres de verre. Les lignes épurées des deux sorties d'échappement en titane s'intègrent parfaitement dans la partie arrière. Des ouïes

de ventilation assurent la circulation des flux d'air dans le compartiment moteur.

Résultat : un coefficient de pénétration dans l'air de 0,32, ainsi qu'une diminution de la portance, à l'avant comme à l'arrière. Conclusion : un design bien étudié maximise la dynamique.



Moteur

Certains se satisfont d'une puissance élevée.
D'autres sont beaucoup plus ambitieux.



Moteur biturbo 6 cylindres à plat 3,6 litres

Au final, c'est la pensée qui fait notre force.

Le moteur.

La chasse aux chevaux n'était pas notre objectif premier. Nous avons en revanche à cœur d'aller vers plus de puissance en améliorant le rendement et en permettant à cette puissance de devenir réalité via l'essieu arrière, pour obtenir un comportement dynamique typique de la conduite sur circuit.

Mais comment faire évoluer un moteur déjà parfait ? Comment le rendre encore plus dynamique, lui insuffler le caractère d'un vrai moteur de compétition ?

Première étape : améliorer son rendement. D'une part en agrandissant les roues des deux turbo-

compresseurs et en optimisant les flux d'air dans les turbines à géométrie variable (cf. page 28). Associée au système VarioCam Plus (cf. page 26), la géométrie variable se traduit par d'excellentes valeurs de couple, de puissance et d'émissions, quel que soit le régime.

D'autre part en développant un système d'admission à expansion innovant au principe de fonctionnement extrêmement efficace et inédit (cf. page 32). Enfin, en optant pour un silencieux allégé en titane pour diminuer les contre-pressions des gaz d'échappement.

Grâce à la lubrification à carter sec avec réservoir externe, l'alimentation en huile du moteur est toujours optimale, même en cas de très forte accélération transversale. Le refroidissement de l'huile est assuré par un échangeur thermique huile-eau. Deux systèmes approuvés en compétition.

La 911 GT2 est animée par un moteur biturbo 6 cylindres à plat à 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. A partir d'une cylindrée de 3 600 cm³, il développe une puissance de 530 ch (390 kW) à 6 500 tr/min. Et ce n'est pas tout.

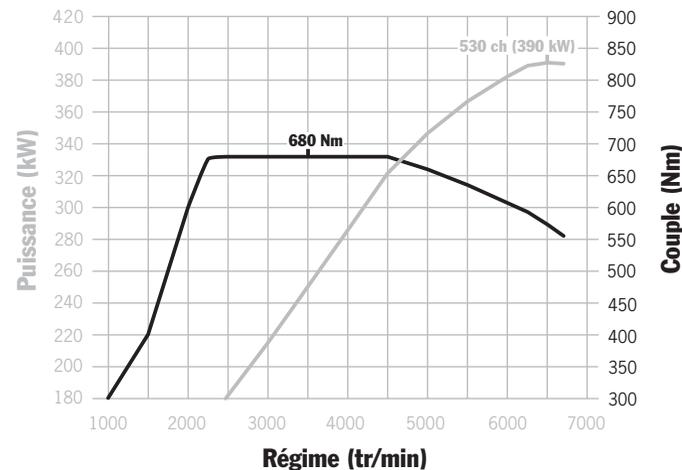
Il atteint un couple maximal de 680 Nm dès 2 200 tr/min et jusqu'à 4 500 tr/min. L'étonnement sur votre visage ne tardera pas à se muier en une expression de pur bonheur.

Même chose pour l'accélération de la 911 GT2 : 3,7 s lui suffisent pour passer de 0 à 100 km/h.

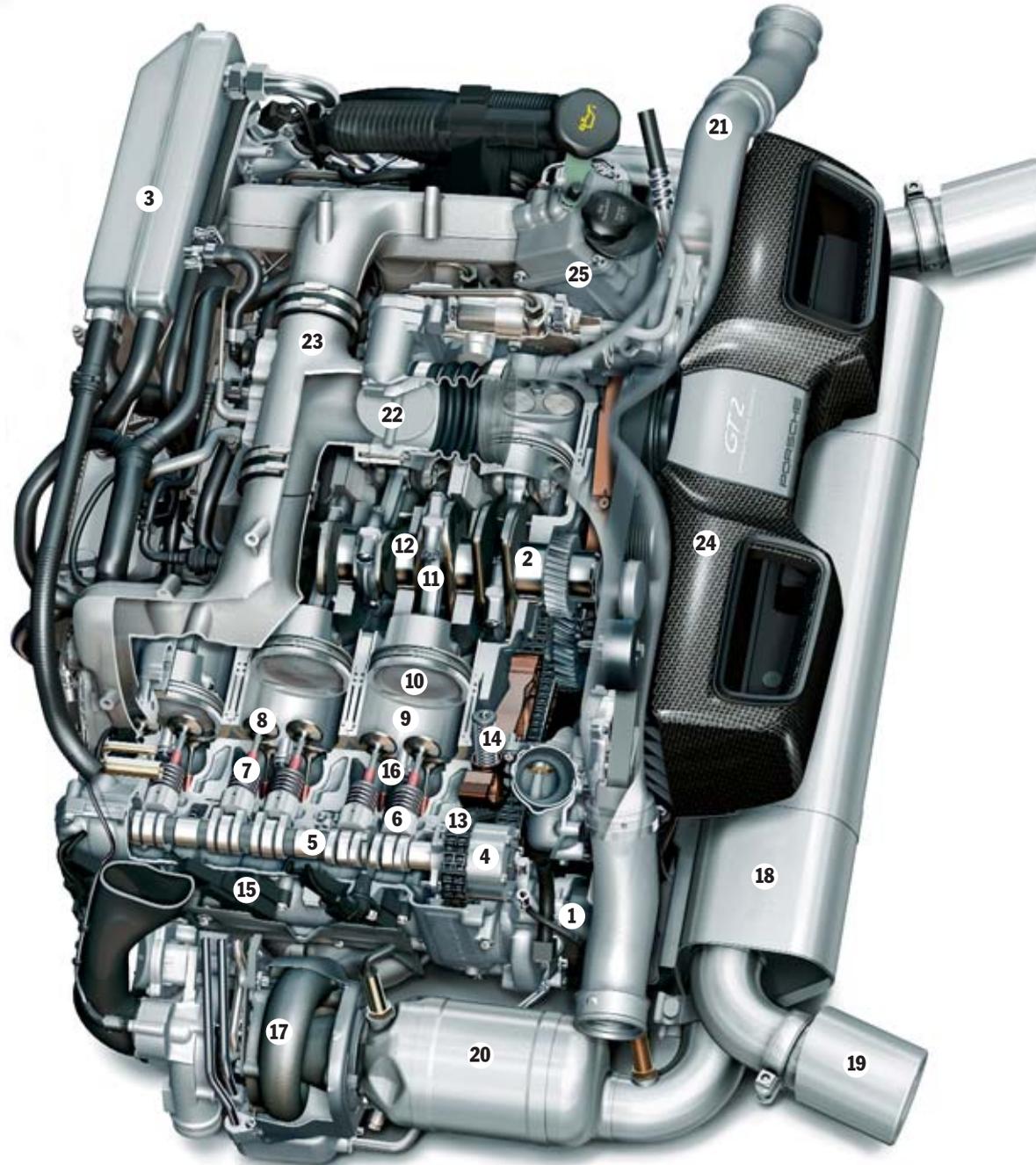
Accélérer de 0 à 200 km/h prend tout juste 11,2 secondes. Sa vitesse de pointe atteint les 329 km/h. Plus impressionnant encore : le rapport poids-puissance de tout juste 2,72 kg par ch, la puissance volumétrique de 147 ch par litre – et des valeurs de consommation extrêmement basses pour une voiture de cette catégorie.

En principe, il suffit de mettre en place quelques mesures conventionnelles pour augmenter la puissance d'une voiture. Pour la 911 GT2, l'approche est différente. Le résultat final va au-delà de toutes les attentes.

Toutes ces mesures se traduisent par une fougue et une vitalité exceptionnelles – obtenues grâce au développement ingénieux du moteur et à l'optimisation du rendement. On n'en attendait pas moins de la 911 la plus puissante jamais homologuée pour la route.



911 GT2 : 680 Nm entre 2 200 et 4 500 tr/min, 530 ch (390 kW) à 6 500 tr/min



1. Pompe d'aspiration d'huile
2. Pompe à huile sous pression (logée en aval)
3. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec
4. VarioCam Plus
5. Arbre à cames d'admission
6. Pousoirs avec compensation hydraulique du jeu des soupapes
7. Ressorts de soupape
8. Soupapes
9. Chemises de cylindre recouvertes de Nikasil
10. Pistons en aluminium forgé
11. Bielle forgée
12. Vilebrequin
13. Entraînement de l'arbre à cames par chaîne
14. Tendeur de chaîne avec glissière
15. Bobines d'allumage séparées
16. Bougies
17. Turbocompresseur avec turbines à géométrie variable
18. Silencieux en titane
19. Sortie d'échappement en titane
20. Catalyseur
21. Conduite sous pression
22. Papillon des gaz et commande d'accélérateur électronique
23. Système d'admission à expansion
24. Filtre à air
25. Réservoir d'huile de la direction assistée



La construction allégée.

Le moteur biturbo 6 cylindres à plat se caractérise par un très bon cycle de charge, un parfait équilibre des masses et un couple optimal offrant d'excellentes reprises avec un minimum de vibrations. La conception à plat autorise un centre de gravité extrêmement bas et présente, de ce fait, des avantages en matière de motricité et de tenue de route.

Le carter de vilebrequin en alliage léger, divisé en deux parties verticales, renferme un vilebrequin à huit paliers. Les bielles sont forgées. Les caractéristiques moteur sont optimisées par des pistons forgés en aluminium et refroidis par des gicleurs d'huile. Les parois des chemises de cylindre en aluminium sont recouvertes de Nikasil, qui offre une meilleure résistance au frottement et assure ainsi une plus grande longévité du moteur, même en sollicitation intense.

Les culasses en alliage léger présentent une excellente résistance thermique. Le cycle de charge est régulé par quatre soupapes à doubles ressorts par cylindre. Disposées en V et actionnées par deux arbres à cames en tête pour chaque culasse, elles assurent ainsi un fonctionnement parfait au moteur suralimenté, même à des régimes élevés. Grâce à la géométrie variable des turbocompresseurs (cf. page 28) associée au VarioCam Plus, ce moteur

affiche des valeurs de couple et une puissance époustouflantes, tout en consommant relativement peu et en limitant les émissions.

La lubrification à carter sec.

Le système de graissage, avec carter sec et réservoir d'huile séparé, assure une lubrification fiable même en accélération transversale et longitudinale extrême.

Le circuit de la 911 GT2 comporte au total 9 pompes : deux pompes d'aspiration par culasse et deux pompes de retour centrales dans le carter de vilebrequin aspirent en permanence la quantité d'huile se trouvant dans le carter et la refoulent rapidement dans le réservoir externe, assurant ainsi un niveau constamment homogène ; une pompe sous pression alimente directement les points de lubrification du moteur ; deux pompes d'aspiration supplémen-

taires sont chargées de lubrifier les deux turbocompresseurs. En outre, un séparateur d'huile intégré dans le réservoir d'huile débarrasse celle-ci de sa mousse. Le niveau d'huile peut être affiché facilement par l'ordinateur de bord de série.

Au départ de l'usine, la 911 GT2 est livrée avec le plein d'huile Mobil 1.

Le refroidissement moteur.

Pour assurer un refroidissement par eau homogène et individuel de chaque cylindre, Porsche refroidit le moteur de la 911 GT2 par un système de flux transversal à alimentation entièrement intégrée. Deux échangeurs thermiques huile/eau évacuent la chaleur de l'huile moteur. Tous deux sont logés à droite et à gauche des roues avant, soit plus ou moins au centre du bloc avant.

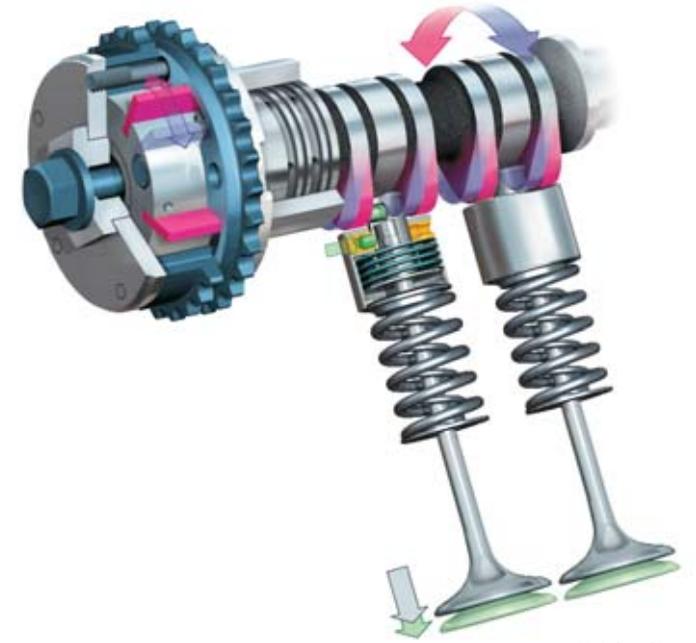
VarioCam Plus.

VarioCam Plus est un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Il permet, avant tout, d'atteindre des puissances et des couples élevés sur une large plage de régimes, mais également un fonctionnement régulier parfait, une consommation optimale ainsi qu'une réduction des émissions.

VarioCam Plus, c'est en quelque sorte un concept de moteur deux en un. Un concept qui sait distinguer l'usage quotidien des sollicitations maximales ponctuelles et qui s'adapte en conséquence. La gestion moteur rend transparent le passage d'un mode à l'autre : l'accélération est spontanée, le niveau sonore remarquablement confortable.

Le système de réglage de l'ouverture des soupapes tient à deux poussoirs à clapet imbriqués l'un dans l'autre et commandés par une soupape électrohydraulique. Les deux poussoirs peuvent être verrouillés par un axe. Pour ouvrir les soupapes d'admission, des cames actionnent ces poussoirs de manière différente selon les besoins. Le poussoir placé le plus à l'extérieur agit sur la soupape sous l'effet d'une grande came ; le poussoir intérieur agit sous l'effet d'une petite came. Le passage d'un temps d'ouverture à l'autre se fait sans à-coups grâce à un régulateur progressif placé en bout d'arbre à cames et fonctionnant selon le principe du régulateur axial. Une soupape électrohydraulique commande l'ensemble.

Pour optimiser l'apport de carburant et un réchauffement du moteur rapide par des températures très froides, VarioCam Plus sélectionnera une course plus grande avec une ouverture retardée. Dans les



VarioCam Plus

plages de régimes intermédiaires à bas, le système réduit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation et les émissions. C'est notamment dans la plage des bas régimes que le VarioCam Plus se montre le plus économe en carburant. Une course plus longue privilégie au contraire les couples élevés et la puissance maximale.

Résultat : des reprises époustouflantes pour une consommation étonnamment basse – notamment en comparaison avec des moteurs de plus grosse cylindrée.





Plus d'air - pour vivre des sensations encore plus fortes.

Turbines à géométrie variable.

Nous savons que la suralimentation dope la puissance. Comment faire lorsque, comme dans le cas de la 911 GT2, on recherche une puissance encore plus élevée.

La réponse se trouve dans les turbines à géométrie variable.

Quel en est le principe de fonctionnement ? Dans un turbocompresseur classique, les gaz d'échappement entraînent la roue d'une turbine qui fait elle-même tourner, du côté de l'admission,

une deuxième roue, celle du compresseur. Le compresseur comprime l'air d'admission et envoie ainsi au moteur, par le biais d'un échangeur, un volume d'air accru qui renforce la puissance du moteur. Le compresseur augmentant sans cesse la pression de l'admission, il



Turbocompresseur avec turbines à géométrie variable

nécessite un système qui limite cette montée en pression à une valeur adaptée au moteur pour éviter un afflux d'air excessif. Les gaz d'échappement non réutilisés sont évacués hors du turbo par une soupape de dérivation.

Un autre facteur entre en jeu : la taille du turbocompresseur. Si la roue de la turbine est petite, le turbo répond plus vite puisque cette roue, plus légère, est entraînée plus rapidement.

En revanche, dans les hauts régimes moteur, le petit diamètre du flux d'air propulsé provoque une contre-pression élevée des gaz d'échappement qui nuit aux performances. Si le turbocompresseur est grand, il ne crée qu'une contre-pression réduite à haut régime, ce qui favorise sa puissance. Mais il ne répondra parfaitement au moteur qu'à mi-régime en raison du large diamètre du flux d'air propulsé et de l'inertie de sa roue, plus

lourde. Dans ce cas, le turbo a un temps de réaction plus lent, et l'on ressent un « trou » lorsqu'on accélère à bas régime.

Contrairement aux turbines à géométrie variable.

Sur la 911 GT2, les turbines à géométrie variable des deux turbos montés en parallèle et refroidis par eau suppriment ce phénomène.

A l'entrée des deux turbos, des ailettes à commande électronique orientent les gaz d'échappement de manière variable vers les roues. Le système présente donc les caractéristiques à la fois d'un petit et d'un gros turbocompresseur. Ceci permet d'obtenir des flux d'air optimisés en fonction de l'utilisation du moteur. Les ailettes sont commandées par le système de gestion moteur.

La géométrie variable permet aux turbocompresseurs d'atteindre des régimes élevés et, par conséquent, des pressions de suralimentation également élevées même lorsque le moteur est encore à bas régime. Résultat : un meilleur remplissage des cylindres engendrant nettement plus de puissance et un meilleur couple.

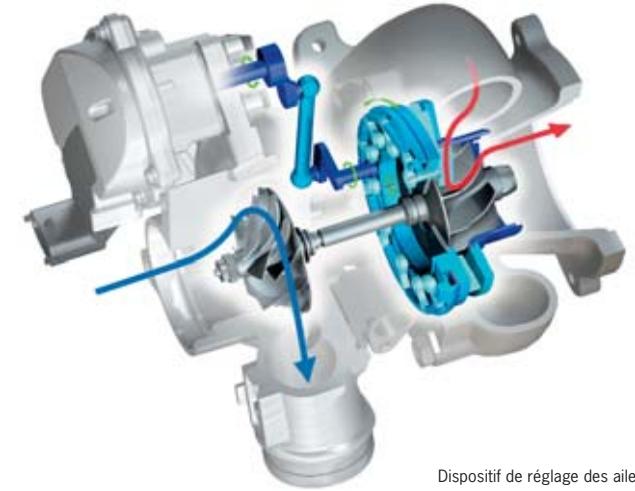
La particularité sur la 911 GT2 réside dans les modifications imposées aux turbos : du fait de l'optimisation encore plus poussée des flux d'air dans les turbines ainsi que du diamètre plus important des roues des compresseurs, la pression de suralimentation délivrée est encore plus élevée. Le couple maximal est par ailleurs disponible sur une plage de régime plus étendue, comme le con-

firmement les chiffres : un couple impressionnant de 680 Nm dès 2 200 tr/min et jusqu'à 4 500 tr/min. Pour une poussée phénoménale.

Lorsque la pression de suralimentation est à son maximum, les ailettes sont grandes ouvertes. Le réglage de leur ouverture laisse passer le flux d'air, et par là même la pression souhaitée, sur l'ensemble des plages de

régimes du moteur. La soupape de dérivation habituellement nécessaire devient alors inutile.

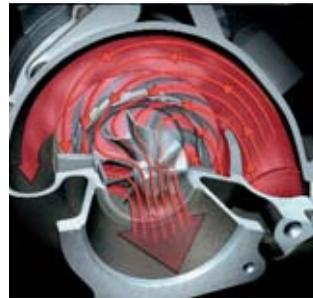
Ces explications techniques ne laissent plus aucun doute : la puissance de la 911 GT2 est tout simplement phénoménale. Au delà de l'imaginaire. Pour une consommation plus que raisonnable.



Dispositif de réglage des ailettes



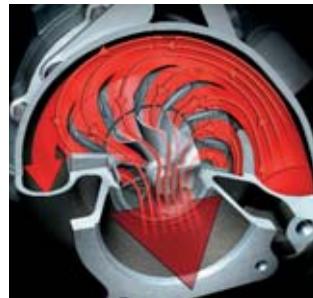
Ailettes fermées



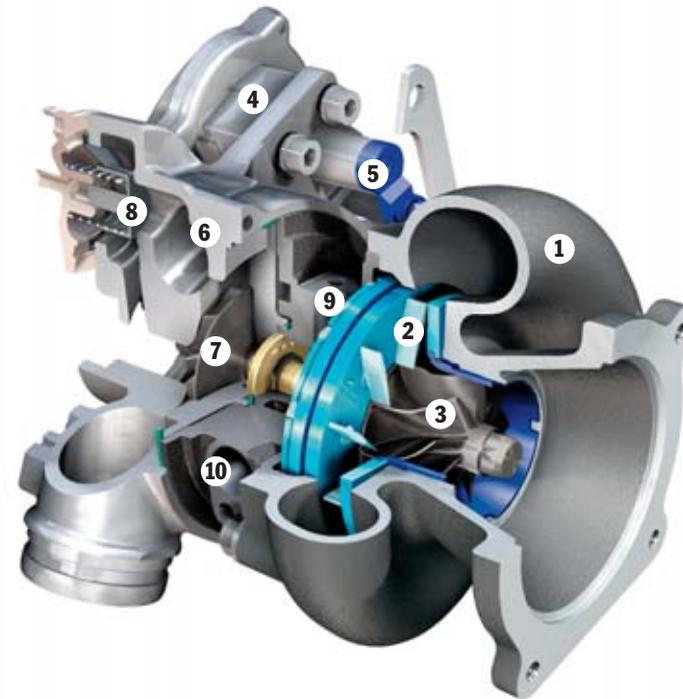
Ailettes fermées



Ailettes ouvertes



Ailettes ouvertes



1. Carter de turbine
2. Ailettes orientables
3. Roue de turbine
4. Moteur électrique pour orienter les ailettes
5. Orientation des ailettes
6. Carter du compresseur
7. Roue du compresseur
8. Clapet de dérivation
9. Arrivée d'huile
10. Arrivée du liquide de refroidissement



Système d'admission à expansion

Le système d'admission à expansion.

Plus de puissance que la 911 Turbo à partir du même moteur ? Pas facile. Mais faisable.

La 911 GT2 possède un système d'admission à expansion dont le principe de fonctionnement novateur remet totalement en question le procédé mis en œuvre jusqu'à présent. Entendons-nous : le système d'admission à expansion n'est pas un système d'admission

à résonance évolué. Il ouvre au contraire une voie nouvelle qui semble aller à l'encontre de tout ce que nous savions jusqu'à présent.

En principe, tous les systèmes d'admission exploitent les flux d'air et les vibrations de l'air. Celles-ci comprennent une phase de compression pendant laquelle l'air est comprimé, et une phase d'expansion pendant laquelle l'air se dilate.

Le principe de fonctionnement d'un système classique d'admission à résonance répond à une équation simple : plus d'air égale plus de puissance. Ce système utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur.

Inconvénient : l'air se réchauffe au moment de la compression. L'inflammation du mélange n'est donc pas optimale. Le système d'admission à expansion de la 911 GT2 inverse complètement



le principe, allant ainsi à l'encontre de dizaines d'années d'expérience. Comment ? Par sa géométrie, différente de celle d'un système d'admission classique : le collecteur d'admission est plus long pour un plus petit diamètre ; les tubulures d'admission sont pour leur part plus courtes.

Le système exploite toujours les vibrations de l'air, mais de manière complètement différente. Ces vibrations jouent désormais leur rôle, pendant la phase non plus

de compression mais d'expansion, au cours de laquelle l'air refroidit. Conséquence, dans la chambre de combustion, le mélange air-essence est plus froid, l'inflammation est mieux répartie, pour le plus grand bénéfice de la puissance.

Et si paradoxe il y a, il n'est qu'apparent. Du fait de l'expansion, le volume d'air entrant dans les cylindres est moindre, mais une augmentation d'environ 0,2 bar de la pression d'alimentation suffit à compenser ce phénomène. Le

problème du réchauffement de l'air est résolu par l'optimisation des échangeurs.

Ce n'est donc pas un volume d'air plus important, mais un volume d'air plus froid qui apporte le surplus de puissance. Résultat : un rendement incontestablement amélioré du moteur et donc une puissance accrue, sans augmentation de la consommation, à charges et à régimes élevés.



Système d'échappement

Le système d'échappement.

Le silencieux et les sorties d'échappement de la 911 GT2 sont réalisés en titane afin de minimiser le poids sur l'essieu arrière. Le système d'échappement comporte deux catalyseurs à 3 voies et un silencieux. Les deux sorties d'échappement s'intègrent parfaitement dans la partie arrière.

Les tubulures de grand diamètre permettent de réduire la contre-

pression des gaz d'échappement – pour plus de puissance. Chacune des deux rangées de cylindres dispose de sa propre ligne d'échappement, qui débouche dans un silencieux commun. Proches du moteur, les catalyseurs bénéficient d'une phase de montée en température plus courte, ce qui leur permet d'agir plus rapidement. Au démarrage à froid, cette même montée en température est en outre optimisée par un système d'admission secondaire.

Assistée du système Motronic ME7.8.1, la régulation lambda stéréo surveille séparément la composition du mélange de chaque ligne d'échappement au moyen de deux sondes lambda travaillant en correspondance. Une sonde lambda supplémentaire par rangée de cylindres contrôle le traitement des polluants dans chaque catalyseur.* La réduction des émissions est optimisée.

*Excepté dans les pays où est commercialisée de l'essence au plomb.



Résultat : un son pur et puissant – avec des basses très présentes, même au point mort.

L'injection.

Les chambres de combustion sont alimentées en carburant par un système d'injection séquentielle. Le Motronic ME7.8.1 règle le temps d'injection séparément pour chaque cylindre ainsi que le volume injecté pour chaque rangée de cylindres, en fonction de la position de l'accélérateur, du

régime, de la pression de suralimentation, de la température du liquide de refroidissement et de la composition des gaz d'échappement. La combustion et la consommation de carburant sont ainsi optimisées.

Un système de mesure par film chaud surveille non seulement les volumes d'air admis, mais aussi la densité de l'air et, par conséquent, les différences de masse. Ainsi, le mélange est toujours optimal, indépendamment de la météo et de l'altitude.

L'allumage.

La 911 GT2 possède un système d'allumage à distribution statique haute tension. Des bobines séparées avec électrodes en platine placées à proximité immédiate des bougies garantissent une sécurité d'allumage élevée. La gestion moteur assume le rôle de répartiteur de l'allumage en commandant directement ces bobines.

La gestion du moteur.

Pour optimiser son fonctionnement en toutes circonstances, le moteur nécessite un système de gestion électronique. Sur la 911 GT2, la gestion est assurée par le système Motronic ME7.8.1. Il gère l'ensemble des fonctions affectées au moteur (cf. diagramme) comme la géométrie variable des deux turbos, le système VarioCam Plus ou la régulation du papillon des gaz (accélérateur électronique),

indispensable à la fonction PSM (Porsche Stability Management) de série. Résultat : consommation de carburant, émissions, puissance et couple sont optimisés quelle que soit la conduite adoptée.

Autre fonction essentielle du Motronic ME7.8.1 : la régulation sélective du cliquetis. Ce système contrôle individuellement le cliquetis des six cylindres qui travaillent en léger décalage. En cas de besoin, le point d'allumage de chacun des six cylindres est

ainsi corrigé afin d'éviter l'endommagement d'un cylindre ou d'un piston à régime élevé ou en pleine charge.

La fonction de diagnostic embarqué, conforme à la norme européenne, détecte et signale d'éventuels défauts ou dysfonctionnements dans les systèmes d'alimentation et d'échappement. Ceci évite une augmentation de la consommation et des émissions.

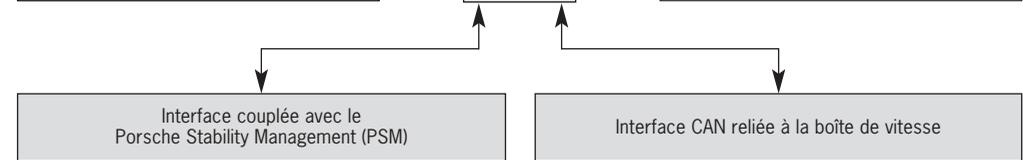


Données d'entrée

- Signal de vitesse de rotation du vilebrequin
- Signal de phase de l'arbre à cames
- Signal de charge
- Pression en amont du papillon des gaz
- Angle du papillon des gaz
- Angle de la pédale d'accélérateur
- Sondes lambda
- Capteurs de cliquetis
- Températures
 - liquide de refroidissement
 - air d'admission en amont du papillon des gaz
 - huile moteur
 - air à l'intérieur du compartiment moteur
 - température ambiante
- Vitesse du véhicule
- Sollicitation climatisation
- Protection antidémarrage
- Contacteur de la pédale d'embrayage
- Pression ambiante
- Température des gaz d'échappement

Régulation/commande

- Allumage
- Injection
- Accélérateur électronique (E-Gas)
- Chauffage des sondes lambda
- Pompe à essence
- Ventilation du réservoir
- VarioCam Plus
 - commande de l'arbre à cames
 - commande de la course des soupapes
- Régulateur électronique des turbines à géométrie variable
- Commande de soupape d'air d'admission
- Prise d'air secondaire
- Gestion d'air du compartiment moteur
- Commande du démarreur
- Système de diagnostic embarqué
- Compresseur de climatisation
- Interface avec l'instrumentation
- Ventilateur de radiateur (via CAN)





A l'école de conduite, on vous apprend à bien doser l'accélération et l'embrayage. Une leçon difficile à retenir.

La transmission.

La boîte mécanique à 6 rapports de la 911 GT2 a été spécialement adaptée à la puissance élevée du moteur, tout comme les rapports. Leur course est réduite et précise, le changement est optimal.

Caractéristique typique de la 911 GT2 : le « Launch Assistant », une fonction d'assistance au démarrage pour optimiser les accélérations départ arrêté. Le principe est le suivant : véhicule à l'arrêt, vous appuyez simultanément sur les pédales d'embrayage

et d'accélérateur. Lorsque la pression d'alimentation atteint environ 0,9 bar, vous relâchez la pédale d'embrayage aussi rapidement que possible et vous oubliez sur-le-champ tout ce que vous pensiez savoir sur la propulsion.

Sur une voiture suralimentée classique dotée d'une boîte de vitesse mécanique, le turbo a toujours besoin d'accélération pour monter en pression. Cela prend du temps. Sur la 911 GT2, ce laps de temps est considérablement réduit. Véhicule à l'arrêt, la gestion électronique intervient sur l'injection d'essence pour permettre au moteur de monter plus rapidement en puissance. La pression de suralimentation augmente franchement, le moteur

est pour ainsi dire « précontraint ». Le départ devient alors foudroyant.

Par l'intervention de la gestion électronique du moteur, la régulation spécifique du couple moteur commande automatiquement l'accélération pour offrir une motricité maximale. L'embrayage reste pour sa part fermé, ce qui réduit les sollicitations et l'usure. Ainsi, comme seule une 911 GT2 peut le faire, la puissance est directement transmise sur la route via le train arrière pour obtenir un comportement dynamique typique de la conduite sur circuit.

Commandée par câble et couplée à un volant bimasse, la boîte de vitesse mécanique offre une précision maximale. L'étagement de la boîte favorise une performance dynamique par des rapports courts et un enchaînement optimal après le passage au rapport supérieur.

Des bagues de synchronisation résistantes et insensibles à la chaleur garantissent une précision optimale lors des changements de rapport entre la 2^e et la 5^e, même en charge très élevée.

Le refroidissement de la boîte est assuré par un échangeur huile-eau supplémentaire et une lubrification par barbotage. Ils augmentent la résistance de la boîte en sollicitation extrême, facteur essentiel de réussite en compétition.

En accélération en courbe, le différentiel arrière à glissement limité d'origine attribue plus de couple à la roue arrière extérieure au virage qui est la plus sollicitée. Ceci évite à la roue intérieure au virage de patiner. Pour une meilleure poussée et une plus grande stabilité en courbe.

L'effet de blocage asymétrique varie en accélération et en décélération avec des valeurs de blocage maximales de 28 % en accélération et de 40 % en décélération.



- 1. Phares Bi-Xénon
- 2. Radiateur gauche
- 3. Radiateur central
- 4. Radiateur droit
- 5. Conduit de refroidissement

- 6. Vase d'expansion du liquide de refroidissement
- 7. Filtre à air
- 8. Turbocompresseur avec turbines à géométrie variable
- 9. Échangeur d'air

- 10. Conduite sous pression
- 11. Papillon des gaz et commande d'accélérateur électronique
- 12. Système d'admission à expansion

- 13. Silencieux en titane
- 14. Sortie d'échappement en titane
- 15. Filtre à huile

- 16. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec
- 17. Alternateur
- 18. Amortisseur PASM
- 19. Freins PCCB

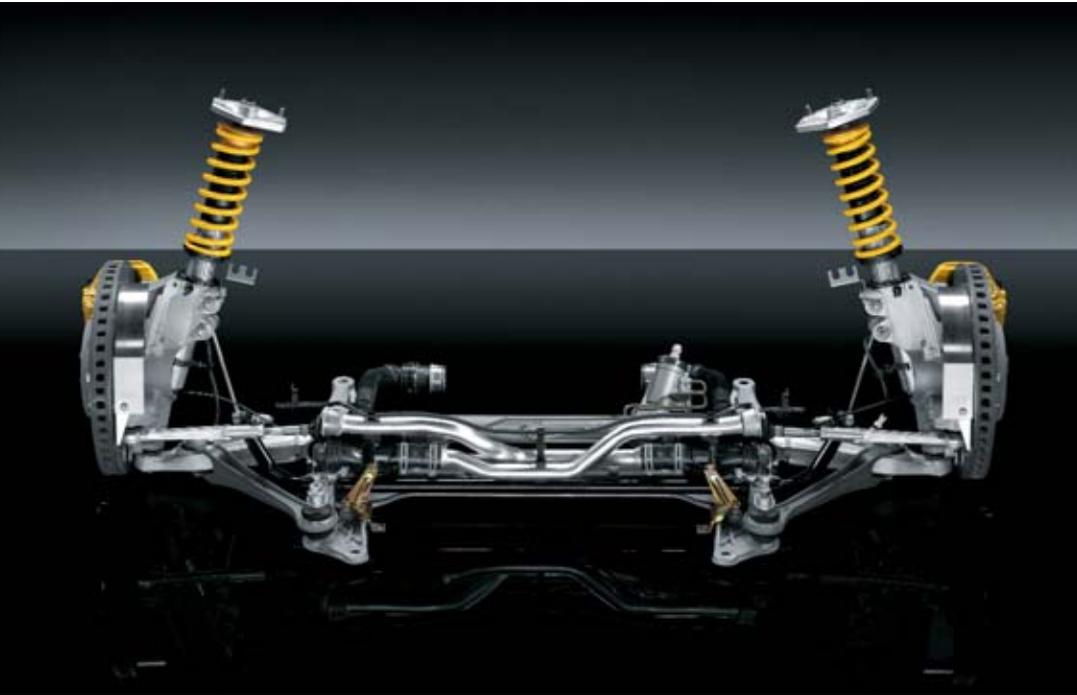
- 20. Assistance servofrein en tandem
- 21. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports
- 22. Siège baquet sport



Châssis

Comment utiliser une voiture de sport d'exception au quotidien ?

En mode normal.



Essieu avant

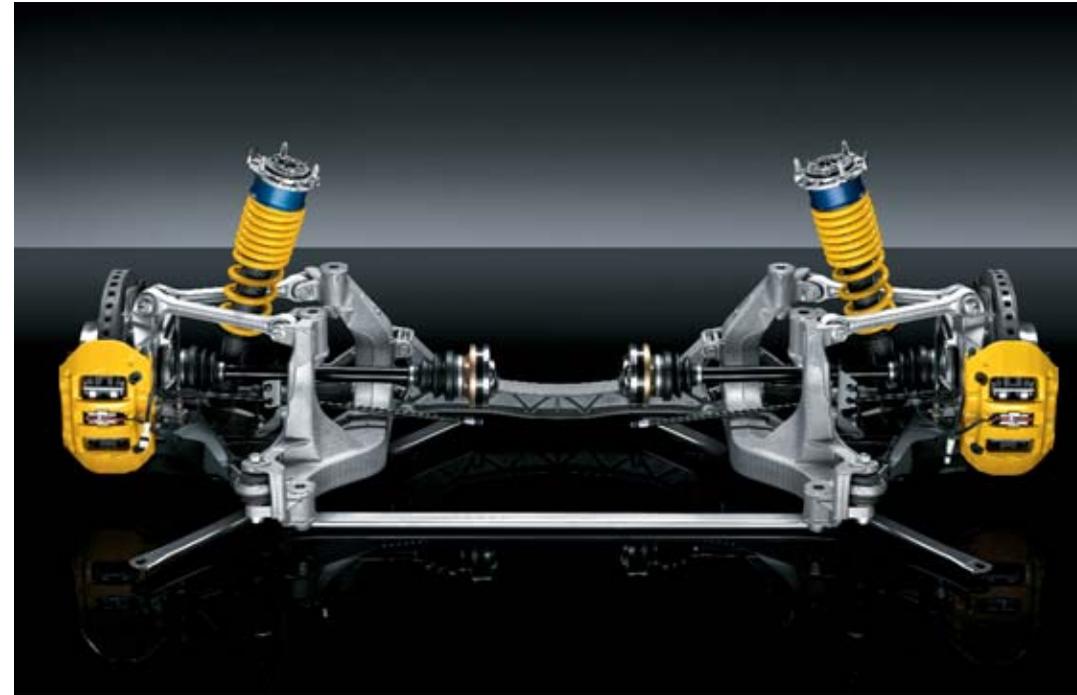
Courbes ? Lignes droites ? Peu importe.

Le châssis.

Le réglage du châssis de la 911 GT2 devait répondre à un seul et unique objectif : assurer un comportement digne d'une voiture de course, sur les longues distances, comme sur circuit. Les mesures : par rapport à la 911 Carrera, le châssis est abaissé de 25 mm. L'allègement

systématique a permis de réduire le poids du châssis et celui des masses non suspendues, assurant ainsi une agilité exceptionnelle, un haut niveau de sécurité et un excellent comportement dynamique, en particulier dans les courbes.

L'essieu avant avec des supports de roue spécifiques utilise une suspension McPherson avec bras longitudinaux et transversaux indépendants pour chaque roue. Ce concept assure un guidage précis, une tenue de route irréprouvable et une maniabilité par-



Essieu arrière

faite, quelles que soient les conditions.

Des prises d'air intégrées renforcent la ventilation des freins avant.

La conception LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité) de l'essieu arrière multibras avec cadre auxiliaire a déjà fait ses preuves en compétition. Cette construction allégée avec traverse arrière permet d'optimiser la stabilité dynamique du véhicule. La hauteur de

caisse, le carrossage, le parallélisme ainsi que les barres stabilisatrices au niveau des essieux avant et arrière sont réglables afin d'obtenir les caractéristiques souhaitées, pour la conduite sur circuit par exemple.

La liaison optimale du châssis et de la carrosserie, assurée par des paliers à rotule à l'avant et des supports d'essieu fixes à l'arrière, par exemple, améliore la précision. Il en résulte une meilleure précision

de guidage des roues, une parfaite agilité et une souplesse optimale.

La 911 GT2 adopte un système d'amortissement variable : le Porsche Active Suspension Management (PASM, cf. page 48), une dotation de série.

Le conducteur choisit entre deux programmes : le mode « Normal » et le mode « Sport ».

Larges et légères pour un contact optimal.

Les jantes.

La 911 GT2 est chaussée de jantes « GT2 » 19 pouces monobloc avec écrous antivol et enjoliveurs de roue portant l'inscription GT2, très légères en dépit de leurs dimensions. Le gain de poids permet par ailleurs d'améliorer

le comportement dynamique et les performances, en réduisant le poids des masses non suspendues. Dotées d'un grand diamètre intérieur, ces jantes peuvent recevoir des freins surdimensionnés à l'avant.

En harmonie avec la carrosserie, elles sont équipées au départ de l'usine d'une monte sport aux dimensions 235/35 ZR 19, 8,5 J x 19 ET 53 à l'avant, et 325/30 ZR 19, 12 J x 19 ET 51 à l'arrière. Les montes sport

19 pouces offrent une surface de contact large. Cela permet d'augmenter le potentiel de motricité en accélération et en décélération, d'améliorer le comportement routier et l'agilité, et autorise des vitesses plus élevées en courbes sur revêtement sec. Résultat : un plus grand plaisir de conduite. Par contre, la faible profondeur de sculpture de ces pneus augmente

le risque d'aquaplaning sur route mouillée.

Le système de contrôle de la pression des pneus, un équipement de série, avertit le conducteur de tout dysfonctionnement. La baisse ou la perte de pression est aussitôt signalée par un témoin qui s'affiche sur l'écran de l'ordinateur de bord. Un kit de réparation avec compresseur



Jantes « GT2 » 19 pouces

fait également partie des dotations d'origine.



Même le mode « Normal » est tout sauf normal.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM).

La 911 GT2 se dote d'un châssis actif : le Porsche Active Suspension Management (PASM), un système de réglage électronique des amortisseurs. Il ajuste de manière active et permanente la force d'amortissement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite.

Le conducteur choisit entre 2 programmes de base. Le mode « Normal » est conçu pour une conduite sportive sur route et sur circuit par temps de pluie. Le mode « Sport » a été développé pour permettre une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit.

En fonction du mode activé par le conducteur et du style de conduite, le système choisit automatiquement entre les deux profils le réglage optimal de l'amortissement.

Des capteurs évaluent les mouvements de roulis de la carrosserie, comme on peut les rencontrer en forte accélération, en décélération ou sur revêtements irréguliers. Ces données sont analysées par le boîtier de commande qui identifie alors les conditions de conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Les mouvements de roulis et de tangage diminuent ; le contact avec la route est optimisé pour chacune des roues.

Exemple : vous activez la touche PASM reconnaissable à son symbole représentant un amortisseur. Les amortisseurs adoptent alors un profil « ferme », spécialement conçu pour une utilisation sur circuit. Lorsque le système détecte un revêtement irrégulier, il intervient en quelques millièmes de seconde pour améliorer l'adhérence des roues. Pour cela, il assouplit légèrement le réglage de l'amortissement dans la plage sportif ferme. Lorsque le revêtement redevient normal, le PASM permute sur le régime initial.



Phase de détente – Piston et bypass
= réglage sportif confortable



Phase de détente – Piston seul
= réglage sportif plus ferme



Phase de compression – Piston et bypass
= réglage sportif confortable



Phase de compression – Piston seul
= réglage sportif plus ferme



Le renoncement peut être source de plaisir extrême.

Le Porsche Stability Management (PSM).

Le tempérament d'une 911 GT2 est sans équivoque, les attentes sont élevées : sportivité, efficacité, puissance. Le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM) a été spécialement adapté à la 911 GT2.

Outre l'ABS, il possède 2 systèmes de régulation automatiques : le contrôle de stabilité (SC) et le contrôle de motricité (TC). Le contrôle de stabilité (SC) régule la dynamique transversale. Il est doté de capteurs qui évaluent en permanence la trajectoire et la vitesse du véhicule, ainsi que sa

vitesse de dérive et son accélération transversale. Les données captées permettent de calculer la trajectoire réelle. Lorsque le véhicule dévie de cette trajectoire, le contrôle de stabilité (SC) réagit par un freinage individuel des roues pour conserver la maîtrise du véhicule dans les situations extrêmes.

incontrôlé en forte accélération. Les seuils d'activation étant très élevés, les limites ne sont jamais atteintes en conduite normale sur route sèche.

Sur le PSM de la 911 GT2, la particularité réside dans le fait que les deux systèmes interviennent assez tardivement et qu'il est possible de les désactiver, en 2 temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

Un premier stade consiste à désactiver le contrôle de stabilité (SC) via la touche « SC OFF ». Dans ce mode, la régulation n'intervient plus sur la dynamique transversale. Des sollicitations précises du volant et de la pédale d'accélérateur vous permettent alors des passages très rapides en courbes. Le contrôle de motricité (TC) reste actif.

Dans un second temps, vous pouvez également désactiver le contrôle de motricité (TC) en appuyant sur la touche « SC+TC OFF ». Ce mode permet de neutraliser à la fois la régulation de la dynamique transversale et le

contrôle de motricité (TC). Le conducteur est alors véritablement le seul maître à bord.

Autre particularité de la 911 GT2 : que l'on ait opté pour le stade 1 (SC OFF) ou le stade 2 (SC + TC OFF), la régulation de la dynamique transversale n'est plus réactivée lors des gros freinages, même dans la plage de déclenchement de l'ABS. Spécialement développée pour la 911 GT2, la désactivation de ces deux systèmes permet d'accéder à une conduite typique de la course, pour quiconque recherche la performance extrême, sur circuit.

Le système antiblocage des roues (ABS 8.0) intégré dans le PSM reste toutefois activé en permanence, quel que soit le mode choisi. La fonction ABS permet de raccourcir les distances de freinage – et de maximiser la sécurité.

Ce que vous faites de toute cette puissance vous appartient.

La direction.

La précision directionnelle d'une Porsche se veut toujours optimale, en compétition comme en usage au quotidien. Cela va de soi. La 911 GT2 possède une direction précise et directe, aux réactions spontanées.

Elle obéit avec précision à la moindre injonction. Un mérite attribué non seulement à la précision de la cinématique avant, mais également à la direction à démultiplication variable. Elle assure une meilleure maîtrise

directionnelle sur route droite avec une tolérance plus grande. Les à-coups sont mieux absorbés. La voiture garde son agilité et conserve l'adhérence avec la route.

Lors de braquages importants, le rapport de démultiplication s'avère plus direct et plus précis. Les virages serrés se négocient mieux.

La colonne de direction joue un rôle essentiel en matière de sécurité. En cas de collision frontale, elle offre une marge de déformation de 100 mm.

L'arbre intermédiaire est en aluminium. Le tube de protection et le carter de boîtier sont en magnésium coulé sous pression.

La 911 GT2 bénéficie au départ de l'usine d'un volant GT2 à 3 branches au réglage manuel en profondeur et en hauteur. Associé au réglage du siège, il vous permettra de trouver la position de conduite optimale.

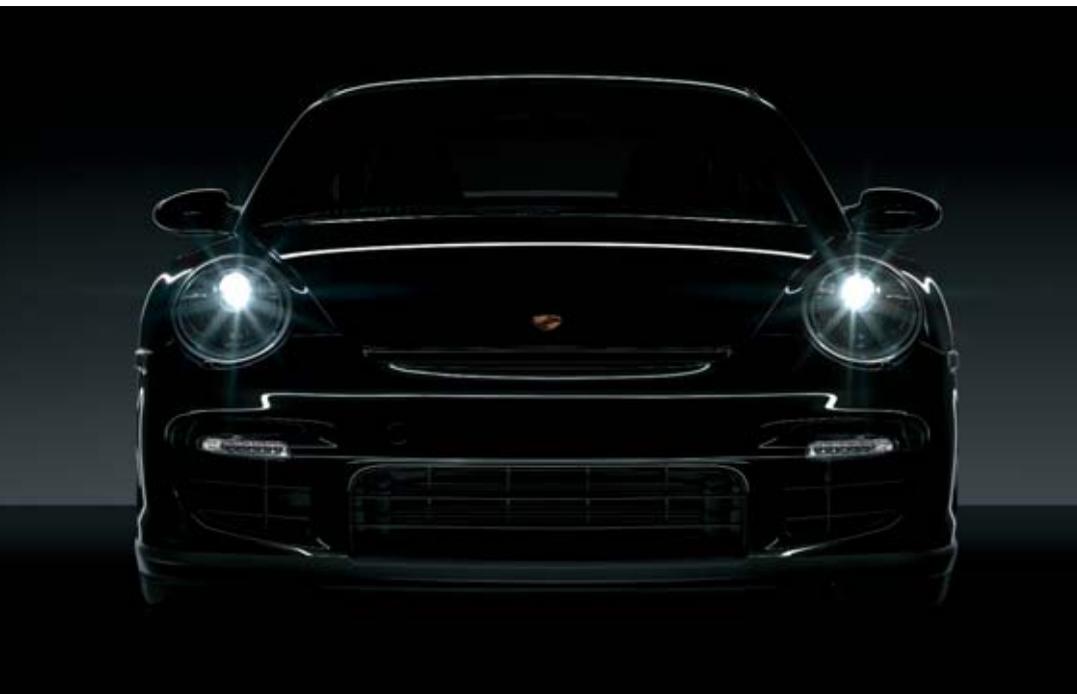
Pour des liens encore plus étroits entre le conducteur, la 911 GT2 et la route.





Sécurité

Jamais de puissance sans
sécurité.



Phares Bi-Xénon

Côté conduite : offrez-vous des sensations vives, sans filet.

Côté sécurité : soyez rassuré, tout est là.

La sécurité active.

A performance et dynamisme élevés, sécurité élevée. Sans compromis. Une évidence, chez Porsche. Également sur la GT2. Du concept d'éclairage à l'ergono-

mie de l'habitacle, en passant par le système de freinage et la rigidité de la carrosserie, tout est parfaitement adapté aux performances de la 911 GT2.

Et à vous. Exemple : les sièges baquets sport (cf. page 72) avec dossier rabattable qui assurent un excellent maintien latéral.



Troisième feu stop

L'éclairage.

Les phares Bi-Xénon, une dotation d'origine sur la 911 GT2, offrent un éclairage proche de la lumière du jour. Les optiques principales sont compactes et assurent un éclairage large et homogène de la route – pour plus de sécurité, notamment dans les grands virages sans visibilité.

La clarté de ce type d'éclairage est deux fois plus forte que celle de la lampe à halogène. Les lave-phares sont également de série. Les clignotants en forme de barrettes surmontent les entrées d'air du bouclier avant. Leurs diodes haute performance fournissent une lumière particulièrement puissante, pour une visibilité accrue.

Le troisième feu stop intégré dans le capot arrière utilise la technologie à diodes électroluminescentes (DEL) pour un temps de réponse beaucoup plus rapide.

Les éclairages à l'intérieur des portières facilitent l'accès (blancs) et signalent l'ouverture de la porte (rouges) aux autres usagers de la route.



Performance contre performance.

Le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

En version d'origine, la 911 GT2 est équipée d'un système de freinage en céramique qui a déjà fait ses preuves sur circuit, à l'occasion de la Porsche Mobil 1 Supercup : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Les disques de frein en céramique du système PCCB possèdent un diamètre de 380 mm à l'avant et de 350 mm à l'arrière pour optimiser la puissance de freinage. Ils sont traités avec des fibres de carbone, enrichies en nitrure de silicium et chauffées à 1 700 °C

à vide selon un processus très poussé. Résultat : leur surface affiche une dureté remarquable et une résistance exemplaire aux températures extrêmes par rapport aux disques conventionnels en fonte grise.

Même en sollicitation intense, le faible coefficient de dilatation thermique des disques de frein en céramique présente une excellente stabilité à la déformation. Ils ne sont pas sujet à la corrosion et offrent un meilleur amortissement acoustique.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière permet d'assurer une pression constante

sur les disques pendant toute la durée de freinage. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale.

En sollicitation élevée, ils peuvent raccourcir les distances de freinage. Grâce à leur excellente résistance au fading, les freins PCCB maximisent la sécurité en décélération à vitesse élevée.

L'avantage décisif des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids. Comparé aux disques de frein conventionnels en fonte grise de conception et de dimension identique, leur poids a été divisé par deux. Par ailleurs, la conception du moyeu avant en aluminium a permis de réaliser un gain de poids. Des facteurs qui jouent non seulement en faveur de la performance et de la consommation, mais qui réduisent également le poids des masses non suspendues et des masses en rotation.

Le résultat est sensible : une meilleure adhérence au sol, un confort élevé de roulage sur revêtement irrégulier ainsi qu'une plus grande agilité et une maniabilité accrue.

Néanmoins, l'usure des disques, et surtout des plaquettes, augmente considérablement en utilisation sur circuit ou en conduite sportive. Après un week-end sur circuit, les disques de frein PCCB, tout comme les disques conventionnels en fonte grise, doivent subir un contrôle approfondi avec remplacement, si besoin est, des composants.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Il faut savoir céder, mais aussi rester ferme quand c'est nécessaire.

La sécurité passive.

La structure de la carrosserie.

La 911 GT2 satisfait à toutes les normes de sécurité connues à l'heure actuelle en matière de protection des occupants dans les pays où elle est commercialisée. Elle va même largement au-delà des seuils fixés par le législateur pour les chocs frontaux, transversaux, latéraux et arrière.

La structure renforcée de la 911 GT2, bâtie autour d'un habitacle extrêmement rigide, offre une protection maximale en cas de collision. L'architecture avant est formée par une structure de longerons et de traverses (1) brevetée par Porsche. L'énergie du choc et les déformations sont absorbées par trois chemins de charge superposés, ce qui répartit la puissance du choc et réduit la déformation de l'habitacle.

L'utilisation d'un tablier (2) en acier ultra-rigide permet d'absorber l'énergie transmise par les longerons avant. La conception rigide de la traverse réduit la déformation du plancher, pour mieux protéger les jambes et les pieds des passagers. Des absorbeurs de chocs (3) protègent la carrosserie et se remplacent facilement pour réduire le coût des réparations.

Afin d'augmenter encore la rigidité de la structure globale, nous avons également renforcé les portières (4).

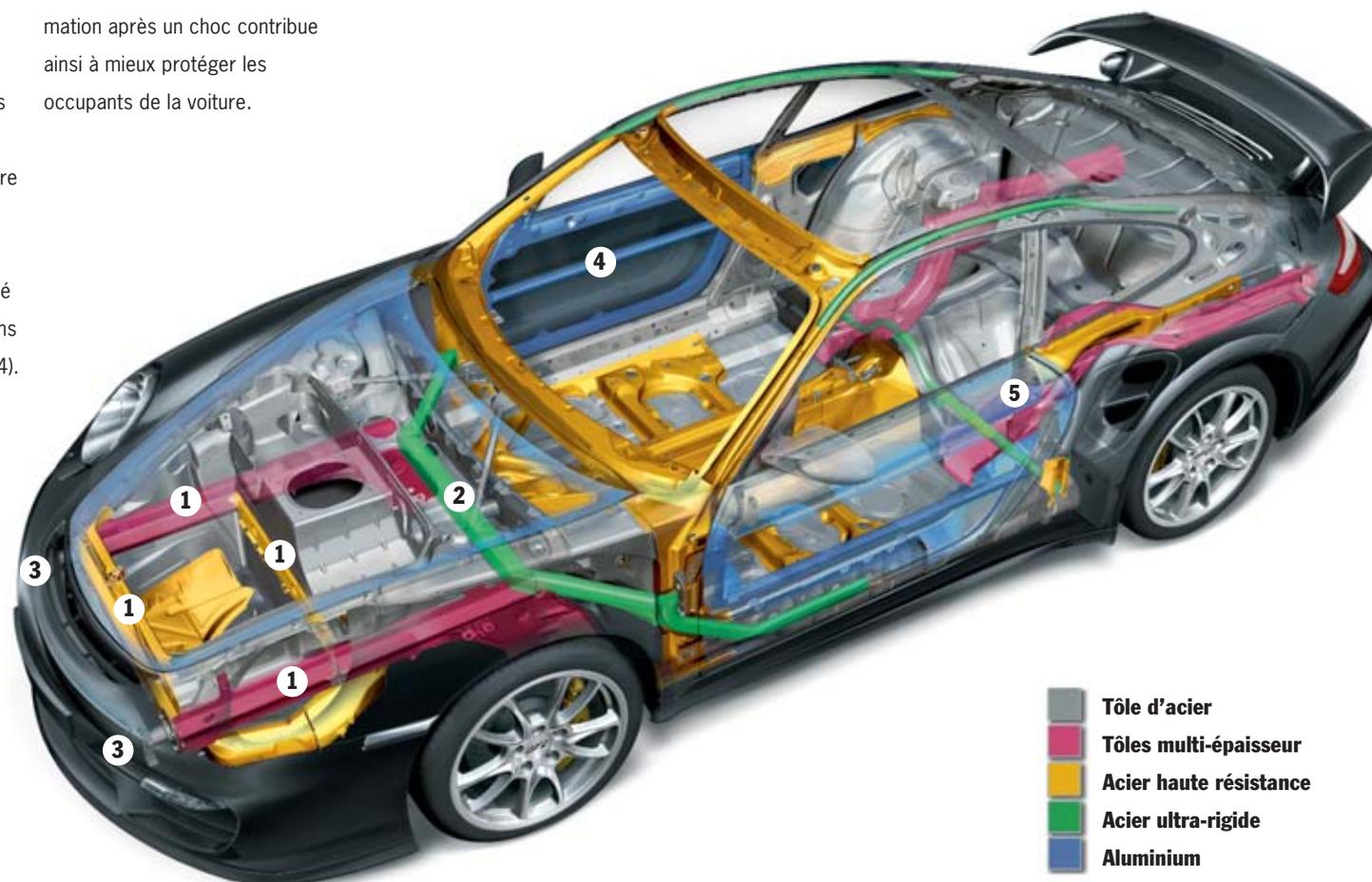
En cas de collision frontale, les ondes de choc sont transmises par le chemin de charge supérieur (5). Le comportement de l'habitacle en cas de déformation après un choc contribue ainsi à mieux protéger les occupants de la voiture.

Depuis 1985, tous les modèles Porsche sont équipés de portières intégrant une barre anti-encastrement. Sur la 911 GT2, cette protection anti-encastrement est en aluminium. Le recours élevé à l'aluminium (20 % d'aluminium dans la 911 GT2) et à des tôles

d'acier haute résistance améliore considérablement le rapport poids-puissance.

L'ensemble de la carrosserie bénéficie d'une protection de surface exemplaire. Il y a 30 ans, Porsche fut le premier constructeur au

monde à fabriquer ses carrosseries en tôle d'acier galvanisée à chaud sur les deux faces. A ce jour, ce traitement de surface assure à la fois la longévité légendaire de nos voitures et la sécurité nécessaire en cas d'accident.



Les airbags.

En version d'origine, la 911 GT2 utilise une technologie sur mesure composée de 6 airbags. Les airbags grand volume pour le conducteur et le passager se gonflent en deux temps selon la gravité et le type d'accident (frontal ou latéral par l'avant, par exemple). En cas d'accident moins grave, le premier niveau de gonflage retient les passagers à une pression plus faible, ce qui les protège tout en exerçant une contrainte moindre.

La détection de l'intensité du choc et de sa provenance se fait par deux capteurs complétant l'unité centrale sur le tunnel médian et montés à proximité des phares. Le choc est ainsi évalué nettement plus tôt et plus précisément.

Le Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

La 911 GT2 est équipée au départ de l'usine de la dernière génération du Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Il protège la tête et le thorax par 2 airbags latéraux de chaque côté, placés respectivement dans les panneaux de porte

et dans les bandes extérieures des sièges baquets sport, une dotation de série. Par rapport aux sièges baquets classiques, les sièges baquets sport rabattables (cf. page 72) offrent une sécurité maximisée.

Grâce à un volume d'environ 8 l chacun, les airbags de tête et les airbags thorax présentent une

protection efficace en cas de collision latérale. Le système POSIP comporte également une protection anti-encastrément latérale avec des renforts latéraux dans les portières.

Parmi les autres caractéristiques de sécurité de la 911 GT2, on note les appuie-tête intégrés dans les

dossiers des sièges, la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité à 3 points avec réglage de la hauteur, les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort, les structures absorbant l'énergie dans le tableau de bord ou encore les matières ignifugées dans l'habitacle.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)

Le Pack Clubsport.

Proposé en option gratuite sur la 911 GT2, le Pack Clubsport

offre toutes les garanties de sécurité pour une utilisation sur circuit.

Il comprend un arceau de sécurité boulonné sur la carrosserie, une

ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, un extincteur avec support ainsi que le pré-équipement pour le montage de la commande coupe-batterie.



Celui-ci est disponible séparément auprès du département Porsche Motorsport, de même que l'arceau cage avant obligatoire pour les compétitions homologuées par la FIA.

Les sièges baquets sport avec airbags thorax sont par ailleurs revêtus d'un tissu ignifugé.





Confort

Prenez le temps de vous installer avant de rester pétrifié d'admiration.



L'intérieur : lui aussi sous le signe du respect. Pour le conducteur.

L'intérieur.

Les instruments.

Concevoir une voiture surpuissante ne consiste pas à s'intéresser uniquement au moteur et au châssis. L'intérieur doit lui aussi

avoir été pensé pour le sport et pour le conducteur. Une mission que la 911 GT2 a parfaitement remplie.

L'exemple le plus flagrant : les instruments. La conduite sportive exige des réactions rapides. Mais pas de réactions rapides sans lisibilité immédiate des informations. Le compte-tours avec inscription

GT2 sur fond de couleur titane est bien visible au centre des 5 instruments ronds. L'aiguille et la graduation sont de couleur jaune. Pour une accélération optimale : l'affichage du passage à la vitesse supérieure dans le compte-tours. Une flèche centrale, parfaitement lisible, signale le moment idéal pour passer à la vitesse supérieure et optimiser l'accélération.

L'ordinateur de bord.

L'ordinateur de bord intégré peut vous renseigner sur différentes données telles que la pression de suralimentation, les moyennes de consommation, la vitesse, l'autonomie du réservoir et la température extérieure. Vous pouvez également interroger les données du système de contrôle de la pression des

pneus, un équipement de série, ou le chronomètre du Pack Chrono Plus optionnel (cf. page 75). Ces informations peuvent être affichées sur l'écran du tableau de bord à l'aide d'un commodo spécifique.

La climatisation automatique avec filtre à charbon actif fait partie des dotations de série.



Les matières intérieures.

A l'intérieur de la 911 GT2, deux matières nobles prédominent pour souligner la sportivité : le cuir et l'alcantara. L'alcantara, au toucher agréable, est une matière lavable et d'entretien facile. Il habille toutes les zones en contact avec les mains comme la couronne du volant, les leviers de vitesse et de

frein à main ou les poignées de porte, mais aussi les panneaux de porte, les couvercles des vide-poches de portière et de la console centrale.

Les sièges baquets sport rabattables, fournis d'origine, et les sièges sport adaptatifs, optionnels, sont garnis de cuir noir avec bandes centrales en

alcantara. L'espace arrière arbore l'inscription GT2.

La console centrale avant se présente dans un nouveau design entièrement noir.



Le volant.

Le volant GT2 à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en profondeur et en hauteur. La couronne du volant à jante épaisse est habillée d'alcantara. Le module d'airbag est garni de

cuir et les branches du volant sont peintes en Gris Vulcain.

Au choix, le volant multifonction ou le volant sport à 3 branches peuvent être livrés en cuir lisse.



Volant sport à 3 branches en cuir lisse



Siège baquet sport



Siège baquet sport, rabattu

Les sièges baquets sport.*

Pour des sensations encore plus sport, avec une accélération transversale aussi élevée que celle de la 911 GT2 : les sièges baquets sport avec réglage manuel de la profondeur. Nouveauté : ces sièges baquets très proches des sièges de compétition disposent d'un airbag thorax logé dans les bandes latérales et d'un dossier rabattable qui facilite l'accès au volume de rangement à l'arrière.

Particularité : les mécanismes de pivotement du dossier sont situés dans la partie supérieure des bandes latérales. C'est ainsi la première fois au monde que l'on parvient à combiner le maintien latéral complet avec un dossier rabattable. Le siège baquet sport offre un excellent maintien latéral, non seulement dans la zone lombaire et d'assise, mais également dans la zone du bassin.

L'âme du siège est réalisée en matériau composite renforcé de fibres de verre et revêtue d'une coque extérieure en finition carbone. Rigidité élevée pour un poids minime. Le siège est par ailleurs conçu pour recevoir une ceinture à 6 points.

En version standard, les sièges sont garnis de cuir noir avec les bandes centrales en alcantara. En option, ils peuvent être proposés en cuir Gris foncé naturel et

bandes centrales en alcantara. En combinaison avec le Pack Club-sport (cf. page 64), les sièges baquets sport sont livrés avec un tissu ignifugé pour maximiser la sécurité.

Les sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur.

Proposés en option gratuite, les sièges sport adaptatifs en cuir avec bandes centrales en alcantara et réglage électrique en profondeur, en hauteur et du support lombaire bénéficient également d'un réglage personnalisé des bandes extérieures de l'assise et du dossier. La différence de maintien est sensible lors des longs trajets, dans

les virages serrés ou sur circuit. Une fonction de mémorisation supplémentaire enregistre le réglage des deux rétroviseurs extérieurs ainsi que tous les réglages du siège côté conducteur, à l'exception de ceux des bandes extérieures. En option, les sièges sport adaptatifs peuvent être complétés par une fonction de chauffage.

Les rangements.

La 911 GT2 est, en toute sportivité, une voiture totalement adaptée à une conduite au quotidien, à l'exemple des rangements sur la console centrale et dans les panneaux de porte. Les accoudoirs

positionnés sur les surfaces de rangement sont rembourrés et ajustés en hauteur pour un meilleur confort et une conduite détendue sur long trajet. Sous l'airbag passager, vous trouverez, dissimulés par un volet rabattable, deux porte-gobelets ainsi qu'une boîte à gants verrouillable avec compartiment CD.

À l'intérieur de l'habitacle, deux prises 12 V (allume-cigare compris) permettent de brancher divers accessoires.

*Les sièges baquets sport ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.



Siège sport adaptatif



Boîte à gants verrouillable

L'éclairage d'accompagnement.

Un petit bouton vous offre plus de confort : à l'ouverture et au verrouillage de la voiture par la télécommande de la clé de contact, les feux antibrouillard s'allument automatiquement pour éclairer votre chemin dans la nuit. Avec l'option Pack Chrono Plus, vous programmez vous-même la durée de la temporisation sur le Porsche Communication Management (PCM).

L'assistance parking.

Intégrés harmonieusement dans la partie arrière de la carrosserie, les capteurs de l'assistance parking optionnelle sont activés dès que vous enclenchez la marche arrière. Lorsque vous approchez d'un obstacle, vous êtes averti par un bip sonore. Plus vous vous rapprochez, plus le signal s'intensifie. L'assistance parking est disponible en option.

Régulateur de vitesse (Tempostat).

En option, nous vous proposons un régulateur automatique de vitesse avec une plage de régulation de 30 à 240 km/h. Activée par un commodo spécifique, cette fonction est disponible dès le premier rapport.

HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage).

La fonction optionnelle HomeLink® est un mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage intégré, qui peut commander jusqu'à 3 portes de garage ou systèmes d'éclairage ou d'alarme.



Coffre

Il est compatible avec la plupart des moteurs de garage ou de portail.

Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement.

Si vous le souhaitez, la 911 GT2 peut recevoir des rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré pour l'essuie-glace du pare-brise.

Le coffre.

La 911 GT2 offre un volume de coffre de 105 litres. L'ensemble du coffre est recouvert d'un revêtement antirayures de qualité, hautement résistant. Par ailleurs, les sièges baquets sport rabattables offrent un volume de rangement supplémentaire de 205 litres à l'arrière, facilement accessible.

La protection contre le vol.

L'équipement de série de la 911 GT2 comprend un dispositif antidémarrage avec code par transpondeur ainsi qu'un système d'alarme périmétrique pour surveiller l'extérieur et une alarme volumétrique pour l'intérieur. L'activation et la désactivation du système d'alarme se font via la télécommande intégrée dans la clé de contact.



Chronomètre Pack Chrono Plus

Le Vehicle Tracking System.

Au départ de l'usine, nous vous proposons un pré-équipement pour le montage ultérieur du Vehicle Tracking System de la gamme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation, qui nécessite entre autres le pré-équipement d'un câblage spécifique, d'une batterie de capacité plus élevée ainsi que d'un capteur d'inclinaison, permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens.

Le Pack Chrono Plus.

Outre le chronomètre analogique et numérique sur le tableau de

bord, le Pack Chrono Plus propose une fonction d'affichage des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer les temps sur circuit et de parcours, en association avec le PCM. Le conducteur peut ainsi connaître le temps et le nombre de tours effectués. Le système affiche également le meilleur temps ainsi que l'autonomie du réservoir. Le conducteur peut mémoriser différents parcours ou des parcours de référence. La mémoire individuelle du Pack Chrono Plus commandée par le PCM enregistre différents réglages personnalisés pour les feux, les essuie-glaces, la climatisation et le verrouillage des portières.



Le nouveau Porsche Communication Management (PCM).

Au départ de l'usine, la 911 GT2 est équipée du nouveau système Porsche Communication Management (PCM). Cette unité centrale

commande les fonctions de l'auto-radio, du système de navigation et de communication. C'est un outil aux talents multiples qui se veut encore plus performant. Il se commande très facilement à l'aide d'un menu.

L'écran très large de 6,5 pouces à commande tactile constitue la caractéristique principale du PCM. Comme dans le passé, vous pouvez également le piloter à l'aide du bouton multifonction droit. L'image de l'écran est très bien structurée, elle comporte 5 lignes par page et

une fonction d'aide s'affiche en pied de page.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 48 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée et relie jusqu'à 4 antennes pour une réception optimale.

Associé à l'option BOSE® Surround Sound-System, le lecteur CD/DVD simple permet d'écouter la musique enregistrée au format Discrete Surround 5.1. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées en qualités analogique et numérique.

Module de navigation.

Disponible en option, le module de navigation GPS possède désormais un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens. Il calculera avec une extrême rapidité jusqu'à 3 itinéraires au choix.

L'écran tactile réagit spontanément par simple effleurement des symboles. Il facilite la saisie et affiche immédiatement les différentes informations sur la circulation ou les points d'intérêt (POI). Il permet également d'ajouter rapidement des trajets à arrêts multiples.

La nouvelle fonction cartographique peut afficher les cartes de deux manières : en deux dimensions (2D) ou en perspective (3D) avec visualisation de



l'altitude. Des pictogrammes de changement de direction facilitent l'orientation aux sorties d'auto-route. Le mode « splitscreen » permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux parties pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes des diverses informations routières.

Le carnet de bord électronique.

Nous vous proposons une autre option pour le PCM : le carnet de bord électronique qui permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque trajet. Grâce au logiciel livré avec le système, vous pouvez transférer les données du PCM sur votre ordinateur personnel via la fonction Bluetooth® ou l'interface USB (en option).

Le Tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un Tuner TV pour recevoir les images télévisées en qualités analogique et numérique, lorsque votre 911 GT2 est à l'arrêt. Pour votre sécurité, la retransmission des images télévisées est impossible lorsque le véhicule roule.

La commande vocale.

L'option de commande vocale nouvelle génération permet de commander par la voix les principales

fonctions du PCM. Chaque menu affiché à l'écran peut être activé oralement. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés et exécute les commandes dictées. Tout se passe oralement. Il ne nécessite aucun apprentissage préalable. Vous pouvez ainsi dicter un numéro de téléphone ou appeler directement un nom enregistré dans le carnet d'adresse, sélectionner une station radio ou entrer une adresse de destination en prononçant simplement les mots adéquats. Plus besoin de saisir chaque lettre individuellement.

Le module de téléphone.

Le module de téléphone GSM quadribande optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en mains-

libres ou à l'aide du combiné Bluetooth®, disponible en option, il suffit alors d'insérer votre carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable, la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP* (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre téléphone mobile est compatible, le système utilise sa fonction Bluetooth® pour accéder aux numéros enregistrés aussi bien sur la carte SIM que dans la mémoire interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM, du volant multifonction ou de la commande vocale, sans sortir votre téléphone mobile de votre poche.

Le pré-équipement pour téléphone mobile.

Un pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile)* est proposé en option (avec ou sans console de fixation). Lorsque vous passez ou recevez des appels via le profil HFP, le PCM sert tout simplement de mains-libres sans que vous sortiez votre téléphone mobile de la poche. Vous pilotez alors les fonctions de base du téléphone mobile via le PCM. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile.**

L'interface audio universelle pour lecteur audio externe.

Trois connecteurs optionnels, intégrés dans le coffre de rangement de la console centrale, vous

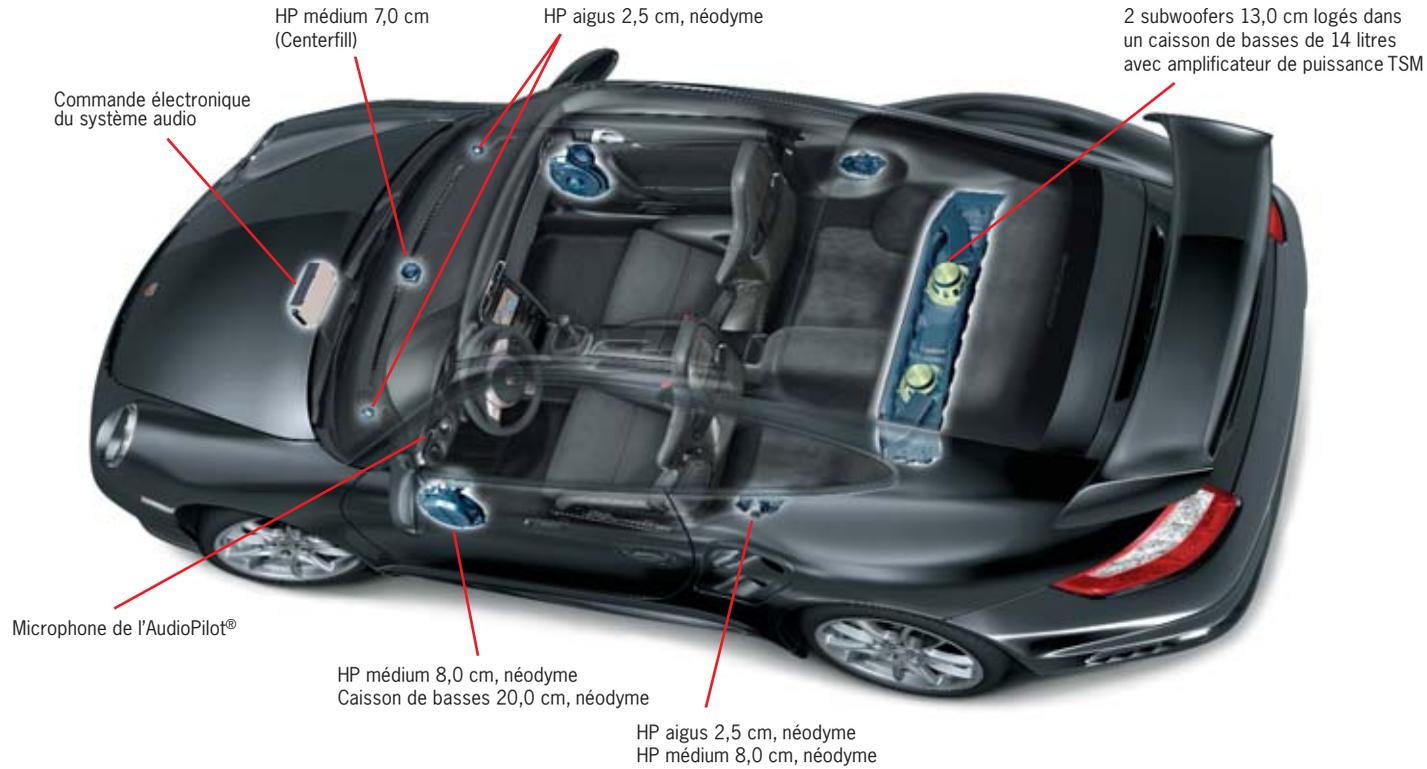
permettent de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio via l'interface AUX. Le lecteur audio externe (iPod®, clé USB, mp3) peut être commandé de manière facile et confortable depuis le PCM, le volant multifonction ou le système de commande vocale. A l'aide du port USB, vous pouvez également télécharger les données de la fonction d'affichage des performances du Pack Chrono Plus et du carnet de bord électronique.

Le Pack Audio Plus.

Le Pack Audio Plus est un équipement d'origine. Associé à 9 haut-parleurs, un amplificateur séparé d'une puissance totale de 235 watts vous fait vivre une aventure musicale inédite.



Tuner TV



Un concurrent sérieux pour le chant du moteur.

Le BOSE® Surround Sound-System.

A lui seul, le chant de la 911 GT2 crée des vocalises uniques. Mais si vous aimez les concerts, offrez-vous le BOSE® Surround Sound-System.

L'option BOSE® Surround Sound-System a été spécialement développée pour la 911 GT2 et adaptée à l'architecture intérieure du véhicule. Ainsi, les émotions procurées par 13 haut-parleurs

avec subwoofer actif, haut parleur central et amplificateur numérique à 7 canaux d'une puissance nominale de 385 watts vous offrent une symphonie exceptionnelle.

droit, 1 canal central, 2 canaux stéréo arrière gauche et droit (surround) plus une voie spécifique réservée aux effets spéciaux pour la restitution des sons graves. L'espace sonore, authentique et naturel à l'avant comme à l'arrière, donne ainsi une impression de réalisme et de profondeur des sons surround saisissante. Résultat : une qualité sonore exceptionnelle, une reproduction fidèle du son, d'une grande précision, pure et authentique, avec diffusion à 360°, comme dans une salle de cinéma, ou similaire à celle obtenue avec un système home cinéma de grande qualité.

Comme dans le passé, vous pouvez continuer à écouter des CD conventionnels en qualité stéréo ou en mode surround grâce à la technologie Centerpoint®, brevetée par BOSE®. A partir du signal stéréo, le nouvel algorithme Centerpoint® Il recrée un espace acoustique fidèle et naturel.

Les enregistrements audio ou vidéo sur DVD encodés au format numérique 5.1 sont diffusés avec une qualité exceptionnelle. Il s'agit d'un codage multicanal à la source qui permet de reproduire les informations sonores d'origine.

Le système Discrete 5.1 Surround-Sound utilise 5 canaux sonores (2 canaux stéréo avant gauche et

produit par un DVD ou généré par la technologie Centerpoint®, aux enceintes appropriées pour diffuser un son surround parfaitement équilibré à toutes les places.

Outre les qualités surround, l'espace acoustique du BOSE® Surround Sound-System contribue à créer un son sur mesure à tout moment. La fonction loudness dynamique renforce les graves pour compenser la sensibilité de l'ouïe lorsque le son baisse. A l'aide d'un microphone, la technologie AudioPilot® Noise Compensation mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal.

La 911 GT2 et BOSE® : deux expériences acoustiques exceptionnelles.

Le circuit de traitement Surround Stage® développé par BOSE®, transmet chaque canal audio,



Environnement

Tout le monde en parle.

Porsche préfère agir.



Profiter des bonnes choses sans aucun remord.

Rassurez-vous, ce ne sont pas des conseils de nutrition.

Le débat sur les émissions de CO₂ bat son plein. Comme les autres constructeurs, nous devons rechercher des solutions et trouver des réponses pour réduire la consommation et protéger efficacement notre environnement. Chez Porsche, la protection de l'environnement est une tradition de longue

date. Notre réponse se résume en deux mots : efficacité maximale.

Tous les ans, Porsche réduit d'environ 1,7 % le taux des émissions de CO₂ de ses voitures. Par rapport à la puissance de nos moteurs, nous figurons parmi les constructeurs affichant les taux d'émission les

plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la construction allégée, à l'optimisation de l'aérodynamique et aux faibles pertes par frottement de roulement de nos voitures.

Le travail de notre département de gestion de l'environnement implanté

à Weissach démontre notre forte implication dans la limitation de l'impact sur la nature. Il veille à assurer un équilibre parfait entre le développement et la protection de l'environnement. Notre objectif : réaliser des performances maximales, mais pas au détriment de l'aspect écologique.

Pour de plus amples informations sur ce thème, consultez la brochure « Porsche et l'environnement » ou rendez-vous sur notre site Internet : www.porsche.com.

Le traitement des gaz d'échappement.

Conforme à la norme européenne Euro 4 ou LEV II aux USA, la 911 GT2 satisfait également à toutes les normes mondiales en vigueur en matière de réglementation sur les gaz d'échappement. Le bilan est exemplaire : les véhicules produits par Porsche prouvent, chacun dans sa catégorie, que même de puissantes voitures de sport peuvent afficher des valeurs d'émissions relativement modérées. La 911 GT2 est une voiture de sport non seulement puissante, mais également non polluante.

Un résultat obtenu grâce aux deux pots catalytiques et à la régulation lambda stéréo qui consiste à doter chaque rangée de cylindres d'une régulation lambda séparée. Deux sondes lambda travaillant en synergie régulent séparément la composition du mélange pour chaque rangée de cylindres. Une autre sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement dans les catalyseurs.*

Le carburant.

Toutes les voitures de sport de la gamme Porsche actuelle sont compatibles avec les mélanges de carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Le bioéthanol, issu de matières premières agricoles renouvelables, permet ainsi de réduire les émissions de CO₂.

Le système d'alimentation.

Nous avons minimisé l'évaporation des hydrocarbures du système d'alimentation de la 911 GT2 grâce à un filtre à charbon actif grand volume et au revêtement spéci-

fique du réservoir. Les conduits d'essence sont en aluminium, les conduits d'évaporation en matériau composite multicouche.

Le niveau sonore.

En matière de lutte contre le bruit, la 911 GT2 respecte toutes les réglementations en vigueur dans les pays qui la commercialisent. Et cela, sans encapsulage du moteur. Tous les bruits sont traités et éliminés à la source. Mais nous avons conservé l'essentiel : la sonorité unique du moteur.

L'entretien.

Si des intervalles de révision espacés permettent une gestion plus équilibrée des ressources en termes de matériaux et de pièces d'usure, ils présentent également une réduction des coûts d'entretien. Pour connaître les intervalles de maintenance exacts de la 911 GT2, consultez nos tarifs spécifiques.

*Hormis dans les pays où est commercialisée de l'essence au plomb.



Personnalisation

Une des rares occasions où vous avez le droit de montrer vos faiblesses.

Les teintes.

Pour votre 911 GT2, vous pouvez choisir entre 4 teintes unies, 6 teintes métallisées et, en option, entre 7 teintes spéciales. Si vous le souhaitez, vous pouvez remplacer l'intérieur tout cuir noir par un intérieur tout cuir Gris foncé naturel. Pour que l'harmonie soit parfaite dans votre 911 GT2, de la musicalité à la teinte.

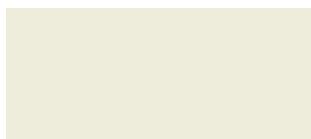
Pour imaginer votre 911 GT2 dans la composition de vos rêves, créez-la avec le Porsche Car Configurator sur www.porsche.fr.

Teintes unies. Extérieur.

Noir



Rouge Indien



Blanc Carrara



Jaune Vitesse

Teintes métallisées. Extérieur.

Noir Basalte métallisé



Gris Arctique métallisé



Bleu Nuit métallisé



Macadamia métallisé



Gris Météor métallisé



Bleu Aquatique métallisé*

Teintes spéciales. Extérieur.

Gris Atlas métallisé



Argent GT métallisé



Rouge Rubis métallisé



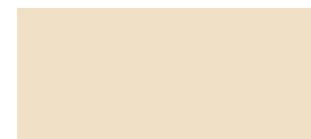
Vert Malachite métallisé



Vert Porsche Racing métallisé



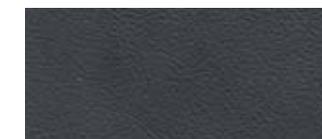
Or Boréal métallisé



Crème métallisé

Teintes de série. Intérieur.**Cuir/Alcantara.**

Noir

Cuir naturel/Alcantara. Intérieur.

Gris foncé naturel**

* Disponible au plus tôt à partir de 09/2008.

** Incompatible avec le Pack Clubsport en option gratuite.



Peinture métallisée, enjoliveur de roue avec écusson Porsche en couleur



Assistance parking

Extérieur.¹⁾

Description		Code	Page
• Peinture métallisée (option gratuite)	G	Code	88, 90
• Peinture spéciale	o	Code	89
• Suppression du monogramme	G	498	
• Assistance parking (arrière)	o	635	74, 90
• Pare-brise teinté dégradé gris	o	567	
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatique anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés	o	P12	74
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	o	446	90

1) Pour connaître la compatibilité des différentes options, reportez-vous aux tarifs.

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

o Option disponible G Option gratuite



Pack Clubsport



Pack Chrono Plus



Siège sport adaptatif

Intérieur.¹⁾

Description		Code	Page
<ul style="list-style-type: none"> • Pack Clubsport Arceau de sécurité arrière boulonné, pré-équipement pour commande coupe-batterie. Éléments joints : ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support	G	003	64, 92
<ul style="list-style-type: none"> • Pack Chrono Plus 	o	640	75, 92
<ul style="list-style-type: none"> • HomeLink® (mécanisme programmable d'ouverture de garage) 	o	608	74
<ul style="list-style-type: none"> • Régulateur de vitesse automatique (Tempostat) 	o	454	74
<ul style="list-style-type: none"> • Pré-équipement Vehicle Tracking System 	o	674	75
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur 	G	P01	73, 92
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges chauffants* 	o	342	
<ul style="list-style-type: none"> • Extincteur* 	o	509	
<ul style="list-style-type: none"> • Tapis de sol avec logo Porsche brodé (jeu de 2 tapis) 	o	810	

1) Pour connaître la compatibilité des différentes options, reportez-vous aux tarifs.

*Incompatible avec les sièges baquet sport de série.

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

o Option disponible G Option gratuite



Intérieur tout cuir Gris foncé naturel

Intérieur Cuir.¹⁾

Description		Code	Page
• Intérieur tout cuir Gris foncé naturel	o	998	89, 94
• Volant sport à 3 branches en cuir lisse	G	460	71
• Volant multifonction à 3 branches en cuir lisse	G	431	71



Volant multifonction à 3 branches en carbone, Pack Carbone et équipements personnalisés du programme Porsche Exclusive

Intérieur Carbone.¹⁾

Description		Code	Page
• Pack Carbone	o	EZA	94
• Volant multifonction à 3 branches en carbone	o	453	94

¹⁾ Pour connaître la compatibilité des différentes options, reportez-vous aux tarifs.

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

o Option disponible G Option gratuite



Carnet de bord électronique



Combiné sans fil pour module de téléphone

Audio & communication.¹⁾

Description	Code	Page
• Module de navigation	o 672	77
• Carnet de bord électronique	o 641	78, 96
• Module de téléphone*	o 666	78
• Combiné sans fil pour module de téléphone	o 669	96
• Pré-équipement pour téléphone mobile**/**	o 619	79
• Pré-équipement pour téléphone mobile avec console**/**	o 618	79

¹⁾ Pour connaître la compatibilité des différentes options, reportez-vous aux tarifs.

* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

** Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précision sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion via le module de téléphone du PCM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.



L'interface audio universelle

Audio & communication.

Description		Code	Page
• Commande vocale	o	671	78
• Tuner TV	o	676	78
• BOSE® Surround Sound-System	o	680	80
• Chargeur 6 CD/DVD*	o	693	76
• Interface audio universelle (iPod®, USB, mp3, AUX)	o	870	79, 98
• Antenne fouet	G	461	

* L'écoute de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.



Porsche Exclusive

Construite selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.

En plus des options de personnalisation présentées dans ce catalogue, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche via le département Porsche Exclusive. Un programme exclusif et sur mesure pour façonner et

personnaliser votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine. Modification esthétique et technique, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche. Notre principe le plus important : l'artisanat, le travail sur mesure. Vous trouverez l'éventail des possibilités présentées par le programme Porsche Exclusive

dans le catalogue spécifique Exclusive 911. Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, rendez-vous dans le Réseau Officiel Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre clients de Zuffenhausen au +49 (0)711 911-25332. Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

Enlèvement à l'usine

La veille, vous ne pourrez pas fermer l'oeil.

Le lendemain, vous n'en aurez plus envie.

Se rendre à l'usine pour prendre possession de sa Porsche est le rêve de beaucoup de clients. Ils souhaitent assister en personne à l'éveil de la voiture de leurs rêves. Un événement inoubliable : venir prendre possession de votre voiture à l'endroit même où elle a pris forme. Ainsi, vous serez le tout premier à emmener votre Porsche là où est sa place : sur le bitume.

Les toutes premières voitures produites en série à Zuffenhausen ont été construites dans un vieux bâtiment en brique. Au fil des ans, le site originel s'est agrandi pour devenir une unité de production ultra-moderne. L'usine de Zuffenhausen produit actuellement les modèles 911, mais également tous les moteurs de la marque. Ainsi, quel que soit le modèle que vous avez choisi – Porsche 911, Boxster ou Cayman – c'est à Zuffenhausen que votre véhicule va prendre vie.

Si vous aussi voulez vivre la fascination Porsche originelle, là où l'histoire et l'avenir ne font qu'un, dites à votre interlocuteur du Réseau Officiel Porsche que vous avez envie d'aller chercher votre véhicule à l'usine de Zuffenhausen.

Votre Porsche vous y attendra à la date convenue.

Pour vous rendre à Zuffenhausen, vous pouvez prendre l'avion jusqu'à Stuttgart ou Francfort. De là, vous pourrez rejoindre l'usine en train ou en voiture de location. Le retour sera assuré par nos soins...

Pour connaître tous les détails concernant la livraison de votre voiture à l'usine de Zuffenhausen, contactez le Réseau Officiel Porsche qui pourra également vous aider à préparer votre voyage.

Chez Porsche, tout est matière à réjouissance.

Y compris l'attente.

Prévoyez un peu de temps et profitez de l'occasion pour faire une visite guidée du site. Quoi de mieux qu'une immersion au cœur de la production des Porsche ? De la fabrication des moteurs à l'assemblage final en passant par la sellerie, vous assisterez à toutes les étapes de la construction d'une Porsche, sans oublier l'union sacrée : l'assemblage du moteur et de la carrosserie. Les visites du site font depuis longtemps partie intégrante de la tradition Porsche. Nos guides sont de véritables passionnés, dont l'enthousiasme et le savoir vis-à-vis de la marque n'ont cessé de grandir au fil des années.

Remontez le temps en parcourant notre musée pour découvrir les modèles légendaires qui ont contribué au mythe Porsche. D'une capacité plus grande, le nouveau musée Porsche en cours de construction ouvrira ses portes aux visiteurs d'ici la fin 2008.

Si vous le souhaitez, vous pourrez également, à l'heure du déjeuner, savourer un repas fin dans le restaurant réservé aux invités.

Et s'il vous reste un peu de temps, vous pourrez prendre un rafraîchissement ou simplement flâner dans la boutique Porsche Design Driver's Selection.

Souvenez-vous de vos Noël d'enfant.

C'est maintenant le moment d'ouvrir les paquets...

Passons au moment que vous attendiez : la remise de votre Porsche réalisée par des spécialistes pour qui les véhicules n'ont plus le moindre secret. Ils prendront tout leur temps pour vous présenter votre nouveau véhicule jusque dans les moindres détails. Ils vous indiqueront aussi, cela va de soi, comment tirer le meilleur parti de la technologie de votre Porsche.

Montez à bord, démarrez le moteur et partez pour une aventure unique.

Nous vous souhaitons un agréable voyage.



Livraison du véhicule à Zuffenhausen



Casino



Boutique Porsche Design Driver's Selection



Le Réseau Officiel Porsche

Des professionnels à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Ils vous proposent une large gamme de services, de pièces de rechange d'origine, d'équipements et d'accessoires de première qualité.

Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat.

Porsche Finance, votre Financement sur mesure

Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de solutions de financement et d'assurances à la mesure de nos produits, futuristes et novateurs.

Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper votre Porsche selon vos envies, au départ de l'usine. Modification esthétique ou technique, ou les deux à la fois. Tout est fait main.

Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.

Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... du sur-mesure pour votre Porsche.

Service

Réseau Occasion

Porsche Approved

Notre programme mondial de voitures d'occasion vous propose de nombreuses voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie.

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. www.porsche.com/classic.

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous offre des informations sur les nouveaux produits, des reportages très intéressants, des interviews, etc.

Porsche Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 607 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. Email: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme celui de Magny-Cours. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. Email: sportdrivingschool@porsche.de



Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet www.porsche.com.



Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans le Réseau Officiel Porsche.



Conclusion

Pour connaître ses limites,
il faut oser s'en approcher.
La seule façon de forcer
le respect.

Respect. La 911 GT2.

Caractéristiques techniques

Moteur	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 600 cm ³
Puissance (DIN)	530 ch (390 kW)
au régime de	6 500 tr/min
Couple maxi	680 Nm
au régime de	2 200 – 4 500 tr/min
Taux de compression	9,0 : 1
Transmission	
Type de transmission	Propulsion
Boîte mécanique	6 rapports
Châssis	
Essieu avant	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA
Direction	Direction assistée hydraulique à démultiplication variable
Diamètre de braquage	10,9 m
Freins	Système de freinage en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) : étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant, à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés et ajourés
Système de stabilisation	PSM
Système antiblocage des roues	ABS 8.0
Jantes	AV : 8,5 J x 19 ET 53 AR : 12 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/35 ZR 19 (pneus sport) AR : 325/30 ZR 19 (pneus sport)

Poids à vide	
DIN	1 440 kg
Selon directive CE*	1 515 kg
Poids total autorisé	1 750 kg
Performances	
Vitesse maximale sur circuit	329 km/h
0–100 km/h	3,7 s
0–160 km/h	7,4 s
0–200 km/h	11,2 s
Reprise (80–120 km/h), avant-dernier rapport	4,1 s (5 ^e rapport)
Consommation/Emissions	
Selon directive 80/1268/CEE (version en vigueur à la date d'impression)**	
Cycle urbain (l/100 km)	18,8
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,9
Cycle mixte (l/100 km)	12,5
Emissions CO₂ (g/km)	298
Dimensions/valeur C_x	
Longueur	4 469 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 285 mm
Empattement	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l
Volume du réservoir	90 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C _x = 0,32

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 Kg) et des bagages (7 Kg).

** Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure 80/1268/CEE, dans la version en vigueur à la date de l'impression, et sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Index

A		Contrôle de stabilité		I		O		R		Système d'alarme	75
ABS	51	(Stability Control – SC)	14, 50	Injection	35	Ordinateur de bord	69	Rangements	73	Système d'alimentation	85
Aileron arrière	17	Cuir	89, 95	Instruments	68			Recyclage	84	Système d'échappement	34
Airbags	62			Interface audio universelle	79, 98	P		Refroidissement de l'air de		Système de contrôle de la	
Allumage	35	D		Intérieur	68, 93	Pack Audio Plus	79	suralimentation	16	pression des pneus	47
Arceau de sécurité	64, 92	Design	16			Pack Chrono Plus	75, 92	Refroidissement moteur	26	Système de freinage en	
Assistance parking	74, 90	Direction	52	J		Pack Clubsport	64, 92	Régulateur de vitesse		céramique	58
				Jantes	46	Personnalisation	86	(Tempostat)	74	Système de freinage	58
B		E		L		Phares Bi-Xénon	56	Régulation lambda stéréo	34, 85	T	
Boîte de vitesse mécanique	38	Éclairage d'accompagnement	74	Launch Assistant	38	Porsche Active Suspension		Régulation sélective du		Teintes	88
BOSE® Surround		Émissions de CO ₂	85	Lubrification à carter sec	25	Management (PASM)	48	cliquetis par cylindre	36	Traitement des gaz	
Sound-System	80	Enlèvement à l'usine	100	Lubrification	25	Porsche Ceramic				d'échappement	85
		Entretien	85			Composite Brake (PCCB)	58	S		Transmission	38
		Environnement	82	M		Porsche Communication		Sécurité active	56	Tuner TV	78
Caractéristiques techniques	106	Essieu arrière	45	Matière intérieures	70, 95	Management (PCM)	76	Sécurité passive	60	Turbines à géométrie variable	28
Carnet de bord		Essieu avant	44	Module de navigation	77	Porsche Side Impact		Sécurité	54	Turbocompresseur	28
électronique	78, 96	Extérieur	91	Module de téléphone	78	Protection System (POSIP)		Service	102		
Catalyseur	34, 85	Extincteur	64, 93	Montes sport	46	Porsche Stability		Sièges baquets sport	15, 72		
Châssis	42			Moteur biturbo		Management (PSM)	50	Sièges sport adaptatifs	73, 92	V	
Climatisation automatique	69	G		6 cylindres à plat	20	Pré-équipement pour		Sièges	72	VarioCam Plus	26
Coffre	74	Gestion moteur	36	Moteur	18, 20	téléphone mobile	79	Structure de la carrosserie	60	Vehicle Tracking System	75
Commande vocale	78					Principe Ram Air	17	Système audio	76	Volant bimasse	39
Communication	76, 96	H		N		Protection contre le vol	75	Système d'admission		Volant	71
Conception allégée	24	Haut-parleurs	79, 80	Niveau sonore	85			à expansion	32		
Confort	66	HomeLink®	74								
Contrôle de motricité											
(Traction Control – TC)	14, 50										

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent, par exemple, des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la construction, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'exploitation sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2008
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Tequipment, Tiptronic, PCCB, PCM et PSM sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification/Programme de reconnaissance des certifications forestières).

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Edition : 03/08
Printed in Germany
WVK 235 330 09 FR/WW

