



PORSCHE

La nouvelle 911 GT2 de 530 CV

**Une voiture de sport aux performances élevées
et à la consommation modérée**

En présentant la nouvelle 911 GT2 au Salon de Francfort, la société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, basée à Stuttgart (Allemagne), dévoile du même coup la 911 de série la plus puissante jamais commercialisée. Dotée d'un design unique avec ses grandes prises d'air à l'avant et son aileron arrière caractéristique, la nouvelle GT2 laisse entrevoir, même à l'arrêt, tout le potentiel de la plus rapide 911. Disponible exclusivement en version propulsion et avec une boîte de vitesses manuelle à six rapports, cette athlète de haut niveau accélère de 0 à 100 km/h en à peine 3,7 s et atteint la vitesse de pointe de 329 km/h, pour une consommation moyenne de 12,5 l aux 100 km selon le New European Driving Cycle (NEDC) – une valeur encore jugée inatteignable dans cette catégorie de puissance il y a quelques années.

Le moteur de la nouvelle 911 GT2 s'inspire du six cylindres boxer de la 911 Turbo, alimenté en air par deux turbocompresseurs avec turbine à géométrie variable. Ce moteur de 3,6 l développe sa puissance nominale de 530 CV (390 kW) à 6.500 t/mn. Le couple maxi de 680 Nm est disponible entre 2.200 et 4.500 t/mn, avec un poids à vide de 1.440 kg, la 911 GT2 offre un rapport poids/puissance de 2,72 kg /cv.

L'augmentation de 50 CV de la puissance du moteur est à mettre sur le compte des deux turbocompresseurs dotés d'une roue de compresseur plus grande et d'un carter de compresseur au flux optimisé, qui génèrent une pression de suralimentation maximale plus élevée. Et, pour la première fois, les ingénieurs de chez Porsche ont combiné dans la GT2 la technologie turbo à un collecteur d'admission plus grand. Une révolution pour des moteurs suralimentés.

Ce principe permet d'exploiter l'air oscillant dans le collecteur d'admission durant la phase d'expansion, plus froide, pour la préparation du mélange. Grâce à cela, la température du mélange air/essence dans la chambre à combustion a pu être réduite. Cela induit une nette augmentation de l'efficacité.

À puissance maximale, on constate une diminution d'environ quinze pour cent de la consommation.

Côté échappement aussi, la 911 GT2 offre de nouveaux développements. Pour la première fois, une Porsche homologuée pour la route est dotée de série d'un silencieux de sortie d'échappement et d'embouts en titane. Par rapport à des pièces équivalentes en acier inoxydable, le gain de poids obtenu grâce à ce matériau coûteux est d'environ 50%, soit 9 kg.

La nouvelle 911 GT2 sort d'usine équipée de freins PCCB, dont les disques en matériau composite fait de fibre de carbone et de céramique garantissent une puissance de freinage maximale et une résistance très élevée au fading. En outre, ce type de freins réduit le poids des masses non suspendues d'approximativement 20 kg en comparaison avec des disques de frein en fonte grise.

Parmi les autres équipements de série, on trouve le système d'amortissement à régulation électronique Porsche Active Suspension Management (PASM). La GT2 est dotée de jantes de 19 pouces en alliage léger chaussées de pneus sport 235/35 ZR 19 à l'avant et 325/30 ZR 19 à l'arrière.