

# Porsche presenta el 975 RSE, su monoplaza de Fórmula E de última generación

**20/04/2026** Porsche AG presenta su futuro monoplaza de Fórmula E, el 975 RSE, con el que se abre un nuevo capítulo en el automovilismo totalmente eléctrico. Cumple con la normativa de la cuarta generación de vehículos de Fórmula E y se utilizará a partir de la próxima temporada.

La denominada GEN4 supone el mayor salto de prestaciones hasta la fecha: 816 CV (600 kW) de potencia, tracción permanente a las cuatro ruedas, nuevos neumáticos y una carga aerodinámica significativamente mayor acercan a estos vehículos a los monoplazas más rápidos del mundo.

“El GEN4 demuestra hasta qué punto han evolucionado los vehículos eléctricos”, afirma Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport. “Cuando comenzó el campeonato en 2014, cada piloto necesitaba dos coches por carrera. Una sola batería no bastaba para cubrir toda la distancia. Esos días ya han quedado atrás. Desde 2024, hemos estado desarrollando un monoplaza que nos sitúa al nivel de los de Fórmula 2. Los vehículos eléctricos están alcanzando un nivel muy alto de competitividad

y sus puntos fuertes son cada vez más evidentes, tanto en la pista como en la carretera".

## Más carga aerodinámica para mejorar las prestaciones

Por primera vez, la carga aerodinámica aumenta significativamente el agarre de los Fórmula E. Junto con los nuevos neumáticos y la tracción permanente a las cuatro ruedas, permite alcanzar velocidades mucho más altas en curva. Olivier Champenois, Director Técnico del Proyecto de Fórmula E en Porsche Motorsport: "En apenas una década, la Fórmula E se ha vuelto tan rápida que la carga aerodinámica es ahora una necesidad. Sin embargo, eso siempre implica resistencia al viento y aumenta el consumo de energía. Para mantener un fuerte enfoque en la eficiencia, utilizamos dos configuraciones aerodinámicas diferentes con componentes de carrocería distintos: para las carreras, una de baja carga y menor resistencia; para la calificación, donde el consumo de energía no es relevante, más carga aerodinámica. Estamos hablando de un incremento de hasta el 150 % en comparación con el GEN3 Evo".

## Desarrollos propios de Porsche: más ligeros, duraderos y económicos

Ya en el actual Porsche de Fórmula E, el altamente eficiente 99X Electric de la generación GEN3 Evo, el rendimiento del sistema de propulsión supera ampliamente el 97 %. Desde la batería hasta las ruedas, se pierde menos del 3 % de la energía debido a la fricción en los componentes mecánicos. "A medida que el rendimiento se acerca a la perfección, otros aspectos han cobrado mayor importancia en el programa de desarrollo de la GEN4, como el potencial en términos de peso, durabilidad y costes, de forma similar a los vehículos eléctricos de carretera", afirma Champenois. "El 975 RSE produce un 71 % más de potencia máxima que su predecesor. Al mismo tiempo, hemos podido reducir el peso de muchas piezas. Aunque estamos desarrollando más componentes internamente para la GEN4 que para la GEN3, el peso total de nuestro conjunto de piezas solo se permite aumentarlo en 5 kilogramos".

En Fórmula E, los fabricantes desarrollan principalmente los componentes técnicos que también son relevantes para los coches eléctricos de carretera. Entre ellos están el *software* operativo, el inversor de impulsos, el motor eléctrico, la caja de cambios, el diferencial, los semiejes y otros elementos de la transmisión en el eje posterior, así como los componentes de refrigeración, subchasis y suspensión en la parte trasera. Con la introducción de la cuarta generación se añaden, entre otros, el convertidor CC/CC y el sistema electrónico de frenado (brake-by-wire), más dispositivos electrónicos y mazos de cables, así como unidades de control para los diferenciales hidráulicos. Por motivos de coste, la batería sigue siendo un componente suministrado y no puede ser objeto de desarrollo.

## El mismo concepto, carreras más rápidas

Florian Modlinger, Director de Competición del Equipo Oficial de Fórmula E: "El concepto sigue siendo el

mismo. El reglamento nos obliga a maximizar la eficiencia de nuestros coches en todos los aspectos porque eso hace que nuestro trabajo tenga aplicación directa en la carretera. Las carreras deberían ser aún más atractivas con estos nuevos monoplazas considerablemente más rápidos. La aceleración es impresionante y esperamos alcanzar velocidades máximas de hasta 335 km/h. Tengo mucho interés en ver cómo responderán los aficionados".

El Porsche 975 RSE es el sucesor del actual Porsche 99X Electric. El fórmula más exitoso de Porsche hasta hoy ha ganado cuatro títulos mundiales en las últimas tres temporadas. Disputará su última prueba en agosto, en el final de temporada en Londres, donde Porsche aspira a luchar por nuevos títulos. Se espera que el 975 RSE haga su debut en competición en diciembre. Su nombre hace referencia al 75º aniversario de Porsche Motorsport -que se celebra en 2026-, una historia de éxito que en el futuro estará cada vez más marcada por el automovilismo eléctrico.

Por ahora, Porsche Motorsport tiene hasta octubre para desarrollar todo lo posible el conjunto de componentes de *hardware* para la Fórmula E más completo hasta la fecha. A partir de entonces, se centrará en la optimización continua del *software* . El equipo cliente de Porsche también probará el nuevo coche antes de que la FIA homologue las especificaciones en otoño. El 975 RSE salió a la pista por primera vez en noviembre de 2025 y, a principios de abril, ya había completado 1.860 kilómetros de pruebas. Porsche presenta el nuevo vehículo como actual campeón del mundo de constructores de Fórmula E.

## Comentarios sobre el nuevo monoplaza

**Pascal Wehrlein, piloto oficial de Porsche (nº 94)**: "El nuevo Porsche 975 RSE es un coche de carreras genial. El GEN4 es extremadamente rápido y muy divertido de conducir para nosotros, los pilotos. Creo que será toda una revelación para muchos aficionados y críticos. También me gusta el aspecto del 975 RSE. La aerodinámica le da un aspecto imponente, y nuestra decoración para las pruebas está muy bien".

**Nico Müller, piloto oficial de Porsche (nº 51)**: "El 975 RSE y sus competidores suponen un enorme avance para este deporte. Me encanta lo agresivamente que se puede conducir. Especialmente en la calificación, cuando todo el mundo va al límite, debería ser espectacular, sobre todo por la fuerte aceleración al salir de las curvas. Me alegro de haber participado en el trabajo con el simulador desde el principio. Pascal y yo nos repartimos las tareas de pruebas. Eso es bueno, porque nos permite adaptar el 975 RSE exactamente a nuestras necesidades".

## Ficha técnica provisional – Porsche 975 RSE

**Potencia**

- Modo normal: 612 CV (450 kW).
- Modo Ataque: 816 CV (600 kW).

**Transmisión**
▪ Tracción total permanente.

**Aceleración**
▪ 0–100 km/h: 1,8 s aproximadamente.

**Recuperación de energía**
▪ Hasta 700 kW (potencia de recuperación en frenada).
▪ Aproximadamente entre el 40 % y el 50 % de la energía de propulsión por carrera procede de la recuperación de energía de frenado.

**Frenos**
▪ Sistema de frenado regenerativo: hasta 350 kW de potencia de frenado eléctrico tanto en el eje delantero como en el trasero.
▪ En función de la presión de frenado: desaceleración adicional mediante freno electrónico de fricción (brake-by-wire).
▪ Diámetro exterior de los discos de freno delanteros y traseros: 275 mm.

**Neumáticos**
▪ Bridgestone para condiciones de pista seca y mojada (dos juegos por fin de semana de carrera y por coche; tres en caso de doble carrera).
▪ Bridgestone de lluvia extrema (un juego por fin de semana de carrera y por coche; se permite un segundo juego en los fines de semana con dos carreras).

**Sistema recargable de almacenamiento de energía (RESS)**
▪ Batería de iones de litio.
▪ Componente incluido como estándar.
▪ Capacidad energética útil: 51,25 kWh.

**Sistema combinado de carga (CCS)**
▪ Diseñado fpara una carga extremadamente rápida, con una potencia de hasta 600 kW.

**Peso y dimensiones**
▪ Peso: 954 kg sin piloto.
▪ Longitud: hasta 5.540 mm; anchura: hasta 1.800 mm; altura: hasta 1.150 mm.
▪ Distancia entre ejes: 3.080 mm
▪ Vía delantera: 1.482 mm
▪ Vía trasera: 1.443 mm

**Aerodinámica**
▪ Dos configuraciones de elementos aerodinámicos para mayor o menor carga y resistencia al avance.

**Principales desarrollos internos**

Convertidor CC/CC, inversor de impulsos, motor eléctrico, caja de cambios, componentes electrónicos y mazos de cables, diferenciales delantero y trasero (incluidas las unidades de control), semiejes y otros componentes de la transmisión del eje posterior, así como componentes de refrigeración, subchasis y suspensión del eje trasero, sistema electrónico de frenado y *software* operativo.

**Principales componentes estándar**Chasis y carrocería, llantas y neumáticos, sistema de transmisión, componentes del sistema de refrigeración y de la suspensión del eje delantero, batería.

### Image Sublines

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport, 2026, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport.

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_2.jpg
Title: Olivier Champenois, Director Técnico del Proyecto de Fórmula E, 2026, Porsche AG
Subline: Olivier Champenois, Director Técnico del Proyecto de Fórmula E en Porsche Motorsport.

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_4.jpg
Title: Florian Modlinger, Director de Competición del Equipo Oficial de Fórmula E, 2026, Porsche AG
Subline: Director de Competición del Equipo Oficial de Fórmula E.

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_5.jpg
Title: Porsche 975 RSE, 2026, Porsche AG
Subline: Porsche 975 RSE.

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_6.jpg
Title: Pascal Wehrlein, piloto oficial del equipo Porsche Fórmula E, 2026, Porsche AG
Subline: Pascal Wehrlein, piloto oficial de Porsche.

Path: Porsche 975 RSE/fotos/img_7.jpg
Title: Nico Müller, piloto oficial del equipo Porsche Fórmula E, 2026, Porsche AG
Subline: Nico Müller, piloto oficial de Porsche.

### Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2026/porsche-975-rse-formula-e-gen4-presentacion-42184.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/19687041-1ef5-4186-ae14-1c7953ea3994.zip