

La révolution à l'essai : la nouvelle Formule E de Porsche repousse les limites

05/02/2026 L'essai de la future voiture de Formule E de Porsche bat son plein. Conçue dans le cadre des règles pour les véhicules de cette catégorie, la quatrième génération de la monoplace tout électrique est en phase de test depuis le mois de novembre.

Développant 600 kW (816 ch) et dotée d'une transmission intégrale, de nouveaux pneumatiques et d'une déportance largement revue à la hausse, la dénommée GEN4 représente la plus importante avancée jamais vue en matière de performances. Néanmoins, Porsche repousse encore les limites avec ses composants développés en interne : outre une durée de vie prolongée, ils doivent être plus légers et offrir une puissance supérieure tout en permettant de réduire les coûts. Pour le moment, Porsche Motorsport a jusqu'au mois d'octobre pour parfaire son assortiment matériel le plus complet à ce jour pour la Formule E. Ensuite, il s'agira d'optimiser en continu le logiciel. À bien des égards, les cycles de développement des modèles Porsche dédiés à la course ressemblent à ceux des voitures de sport de la marque. La différence ? Les conditions extrêmes.

Thomas Laudenbach, directeur de Porsche Motorsport, explique : « La Formule E est surtout pour nous l'occasion de développer différents aspects techniques qui seront ensuite utiles pour nos voitures de sport. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous lançons dans la Formule E. » Avec l'introduction de la GEN4, ces aspects sont principalement enrichis de deux composants : le convertisseur de tension continue et le système de freinage électronique (Brake by Wire).

Parmi les précédents développements internes figurent notamment le logiciel de commande, l'onduleur à impulsions, le moteur électrique, la boîte de vitesses, le différentiel, l'arbre de transmission et d'autres composants d'entraînement au niveau de l'essieu arrière, sans oublier des composants de refroidissement, de traverse et de suspension sur ce même essieu. Florian Modlinger, chef de projet global Formule E chez Porsche, déclare : « Sur le véhicule actuel, la chaîne cinématique atteint un degré d'efficacité supérieur à 97 pour cent. Moins de 3 pour cent de l'énergie utilisée est dissipée entre la batterie et les roues, ce qui est proche de la perfection ; c'est là un avantage de l'entraînement électrique. Dans notre cahier des charges pour la GEN4, outre l'augmentation de l'efficacité des composants de l'entraînement, il s'agissait d'exploiter les potentiels en matière de poids, de durabilité et de coûts, à la manière d'un VE homologué pour la route. Dans le même temps, il est question d'un gain de puissance de 71 pour cent dans le mode Attack pour atteindre 600 kW. Dans l'ensemble, je pense que nous pouvons parler d'une révolution. Quel plaisir ça a été de voir le véhicule accélérer pour la première fois sur le circuit. Je tiens à remercier toute l'équipe de développement de Flacht pour cette étape réussie dans notre projet. »

Pression triplée : GEN3, GEN3 Evo et GEN4

À la mi-janvier, la Porsche GEN4 avait parcouru 1 472 kilomètres au cours d'essais réalisés sur les circuits espagnols de Monteblanco et d'Almería. Une large partie du travail de développement et de test a néanmoins été effectuée en simulateur, ce qui a permis d'économiser des ressources et des frais. M. Modlinger poursuit : « La phase de conception a commencé en 2024. Nous avons ensuite débuté les essais en simulateur cette même année. Le projet a été lancé pendant la saison 10 alors que nous travaillions encore sur la GEN3, le prédécesseur de l'actuelle GEN3 Evo. Nous nous sommes alors battus jusqu'au bout pour remporter les trois titres et avons finalement remporté le championnat du monde avec Pascal Wehrlein, tout cela en développant la GEN3 Evo en parallèle. Nous avons travaillé de manière agile comme pour les projets de série : nous exploitons le véhicule existant, nous commercialisons la version liftée et nous travaillons déjà à la conception de la génération suivante. La seule différence est que les cycles sont plus courts et nos budgets plus serrés. La pression de la réussite est donc maximale. Enfin, nous disputons le championnat du monde de la FIA pour défendre les couleurs de Porsche. »

Lors de la première phase de test, le travail sur le véhicule de développement vise à assurer un fonctionnement fiable et une bonne harmonie entre tous les composants. La performance reste néanmoins la priorité à chaque étape. En raison du nombre très limité de journées d'essai dans la Formule E, la validation de nombreux résultats s'effectue par simulateur. L'écurie privée Porsche a également eu l'occasion de tester le nouveau véhicule avant son homologation selon les normes de la

Fédération internationale de l'automobile (FIA) à l'automne.

Autres voix sur la GEN4, le véhicule de développement de Porsche

Pascal Wehrlein, pilote d'usine Porsche (#94) déclare :« J'ai pu conduire la voiture pour la première fois sur le circuit d'Almería. Elle est vraiment rapide et très fun à conduire ! La nouvelle aérodynamique nous permet notamment d'aborder les virages serrés beaucoup plus rapidement. Elle produit un entraînement vraiment perceptible. Comme nous avons beaucoup gagné en efficacité au fil des ans, nous pouvons enfin nous permettre ce petit gain en résistance à l'air. Je pense que la GEN4 va vraiment avoir un effet "Waouh !" sur beaucoup de gens. Il s'agit maintenant de tirer le meilleur parti de ce concentré de puissance. Je suis heureux que Nico et moi ayons pu réaliser les essais qui nous ont permis de parfaitement adapter la voiture à nous, les pilotes de l'équipe. »

Nico Müller, pilote d'usine Porsche (#51), rajoute :« La GEN4 est un véritable monstre avec une puissance et une traction à couper le souffle grâce à sa transmission intégrale permanente. On pourrait presque parler d'une tout autre catégorie de sport automobile. La façon dont ce véhicule accélère et freine, l'agressivité dont on peut faire preuve à son volant lorsque l'on cherche à gagner quelques centièmes sur le temps au tour... Tout cela me rappelle les supercars de rallycross. Les règles du sport pour la nouvelle ère ne sont pas encore définies, mais rien qu'à en voir la technologie, la course automobile devrait en être profondément transformée. J'ai très hâte et je me réjouis de pouvoir participer aux prochains essais. »

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Image Sublines

Path: La révolution à l'essai : la nouvelle Formule E de Porsche repousse les limites/Images/img_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, Testing GEN4, Formula E, Almería, Spain, 2026, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach, Directeur de Porsche Motorsport

Path: La révolution à l'essai : la nouvelle Formule E de Porsche repousse les limites/Images/img_2.jpg
Title: Florian Modlinger, Director Factory Motorsport Formula E, Testing GEN4, Formula E, Almería, Spain, 2026, Porsche AG
Subline: Florian Modlinger, Chef de projet global Formule E chez Porsche

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2026/motorsports/porsche-formule-e-voiture-test-gen4-41694.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3d18eb18-6a1a-45a4-a3b7-219d14b51e03.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart