



Porsche presenta la 975 RSE, l'auto da corsa di nuova generazione per la Formula E

20/04/2026 Si apre un nuovo capitolo nella storia del motorsport completamente elettrico: con la 975 RSE, la Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG presenta la sua futura monoposto per la Formula E. La vettura è conforme alle regole della quarta generazione della categoria e verrà utilizzata a partire dalla prossima stagione. La cosiddetta GEN4 segna il maggiore avanzamento in termini di prestazioni mai registrato finora nel mondo delle corse automobilistiche elettriche: 600 kW (816 CV) di potenza, trazione integrale permanente, nuovi pneumatici e una deportanza significativamente maggiore consentono alla Formula E di competere con le auto da corsa più veloci al mondo.

«La GEN4 dimostra quanto si siano evolute le auto elettriche», ha dichiarato Thomas Laudenbach, Vice President di Porsche Motorsport. «Quando il campionato è iniziato, nel 2014, ogni pilota aveva bisogno di due auto per ogni gara. Una sola batteria non era infatti sufficiente per coprire l'intera lunghezza del percorso. Quei tempi sono ormai lontani. Dal 2024 stiamo lavorando allo sviluppo di un'auto da corsa di livello pari a quello delle vetture di Formula 2. Non solo le vetture elettriche stanno raggiungendo gli

standard a cui siamo abituati, ma i loro punti di forza risultano via via più evidenti, sia in pista sia su strada».

Maggiore deportanza per prestazioni superiori

Per la prima volta, il carico aerodinamico migliora in modo significativo l'aderenza delle vetture di Formula E. Insieme ai nuovi pneumatici e alla trazione integrale permanente, questo consente di mantenere velocità in curva molto più elevate. Come spiega Olivier Champenois, responsabile tecnico del progetto Formula E di Porsche Motorsport: «Nel giro di circa un decennio, la Formula E è diventata così veloce che il carico aerodinamico è ormai una necessità. D'altro canto, il carico aerodinamico comporta sempre una resistenza aerodinamica e aumenta il consumo energetico. Per garantire un'elevata efficienza, utilizziamo due pacchetti aerodinamici con componenti della carrozzeria distinti: un pacchetto a bassa deportanza, con resistenza aerodinamica ridotta, per le gare e un pacchetto ad alta deportanza per le qualifiche, dove il consumo energetico non è rilevante. Stiamo parlando di una deportanza aumentata fino al 150% rispetto alla GEN3 Evo».

Componenti sviluppati internamente da Porsche: più leggeri, più resistenti, più efficienti in termini di costi

Già nell'attuale Porsche di Formula E, la Porsche 99X Electric della generazione GEN3 Evo, l'efficienza del sistema di trazione supera abbondantemente il 97%. Dalla batteria alle ruote si perde meno del 3% di energia, ad esempio a causa dell'attrito nei componenti meccanici. «Con un'efficienza sempre più vicina alla perfezione, altri aspetti hanno assunto maggiore rilevanza nel programma di sviluppo della GEN4, tra cui il potenziale in termini di peso, durata e costi – analogamente a quanto avviene per le auto elettriche destinate alla circolazione su strada», continua Champenois. «La 975 RSE genera il 71% in più di potenza di picco rispetto al modello precedente. Al contempo, siamo riusciti a ridurre il peso di molti componenti. Sebbene per la GEN4 il numero di componenti sviluppati internamente sia maggiore rispetto alla GEN3, l'incremento del peso complessivo del nostro pacchetto di componenti è stato limitato a 5 chilogrammi».

Nella Formula E, i costruttori si occupano principalmente dello sviluppo dei componenti tecnici utilizzabili anche sulle auto elettriche da strada. Gli elementi sviluppati internamente includono il software operativo, l'inverter a impulsi, il motore elettrico, il cambio, il differenziale, gli alberi di trasmissione e altri componenti dello schema di trazione sull'asse posteriore, nonché i componenti del sistema di raffreddamento, del telaio e delle sospensioni nella sezione posteriore. L'introduzione della GEN4 comporta l'aggiunta di diversi componenti, tra cui il convertitore CC/CC e il sistema di frenata *brake-by-wire*, ulteriori componenti elettronici e fasci di cavi, nonché le centraline di controllo dei differenziali idraulici. Per motivi di costo, la batteria resta un componente fornito di serie e pertanto non viene sviluppata.

Stesso concetto costruttivo, maggiore velocità in gara

Florian Modlinger, responsabile Factory Motorsport Formula E, commenta: «Il concept è rimasto

invariato: il regolamento ci impone di massimizzare l'efficienza delle nostre vetture sotto ogni aspetto, poiché questo ci rende rilevanti nel mondo delle auto da strada. Le gare dovrebbero diventare ancora più avvincenti, dato che le nuove vetture sono notevolmente più veloci. L'accelerazione è impressionante e prevediamo velocità massime fino a 335 km/h. Sono molto curioso di vedere come reagiranno i fan».

La Porsche 975 RSE prende il posto dell'attuale 99X Electric, l'auto da Formula con cui Porsche ha ottenuto i maggiori successi fino ad oggi, conquistando quattro titoli mondiali nelle ultime tre stagioni. Disputerà la sua ultima gara ad agosto, in occasione della finale di stagione che si terrà a Londra, dove Porsche punta ad aggiudicarsi ulteriori titoli. L'esordio in gara della 975 RSE è previsto per dicembre. Il nome della vettura fa riferimento al 75° anniversario che Porsche Motorsport celebra nel 2026: una storia di successi che, in futuro, si preannuncia sempre più caratterizzata dalle corse con auto elettriche.

Per ora, Porsche Motorsport ha tempo fino a ottobre per sviluppare al meglio il suo pacchetto di componenti più completo mai realizzato per la Formula E. Successivamente, l'attenzione si sposterà alla continua ottimizzazione del software. Il team clienti di Porsche effettuerà inoltre test sulla nuova vettura prima che la FIA omologhi il modello definitivo in autunno. La 975 RSE ha fatto il suo debutto in pista nel novembre 2025 e all'inizio di aprile aveva già all'attivo 1.860 chilometri di test. Porsche presenta la nuova vettura nella veste di campione del mondo in carica nella categoria Costruttori di Formula E.

Altri commenti sulla nuova vettura

Pascal Wehrlein, pilota ufficiale Porsche: «La nuova Porsche 975 RSE è un'auto da corsa davvero eccezionale. La GEN4 è molto veloce e divertente da guidare per noi piloti. Credo che sarà una vera rivelazione per molti appassionati e osservatori. Mi piace molto anche l'estetica della 975 RSE. Il design aerodinamico conferisce alla vettura uno stile inconfondibile e la livrea scelta per i test è davvero azzecata».

Nico Müller, pilota ufficiale Porsche: «La 975 RSE e le sue concorrenti segnano un enorme passo avanti per questo sport. Mi piace molto il fatto che si possa guidare in modo aggressivo. Soprattutto in qualifica, quando tutti spingono al limite, penso che le prestazioni saranno spettacolari, soprattutto per la forte accelerazione in uscita dalle curve. Sono contento di aver partecipato ai test sul simulatore sin dall'inizio. Pascal ed io ci dividiamo il lavoro di collaudo, il che è positivo perché ci permette di adattare la 975 RSE esattamente alle nostre esigenze».

Dati tecnici preliminari – Porsche 975 RSE

Potenza erogata

- Modalità Normal: 450 kW (612 CV)
- Modalità Attack: 600 kW (816 CV)

Trasmissione

- Trazione integrale permanente

Accelerazione

- Da 0 a 100 km/h: circa 1,8 s

Recupero energetico

- Potenza di recupero fino a 700 kW (recupero dell'energia in frenata)
- Circa il 40-50 % dell'energia utilizzata in gara deriva dal recupero dell'energia in frenata

Freni

- Sistema di frenata rigenerativa: fino a 350 kW di potenza frenante elettrica sia sull'asse anteriore che su quello posteriore
- A seconda della pressione dei freni: decelerazione supplementare tramite freni ad attrito (sistema *brake-by-wire*)
- Diametro esterno dei dischi dei freni anteriori e posteriori: 275 mm

Pneumatici

- Pneumatici Bridgestone per fondo asciutto e bagnato (due set per ciascun weekend di gara e per ciascuna vettura, tre in caso di doppio appuntamento)
- Pneumatici Bridgestone per fondo bagnato in caso di pioggia intensa (un set per ciascun weekend di gara e per ciascuna vettura, con possibilità di un secondo set in caso di doppio appuntamento)

Sistema di accumulo di energia ricaricabile (RESS)

- Accumulatore agli ioni di litio
- Componente fornito di serie
- Capacità di energia utilizzabile: 51,25 kWh

Sistema di ricarica CCS (Combined Charging System)

- Progettato per una ricarica estremamente rapida con una potenza di ricarica fino a 600 kW

Peso e dimensioni

- Peso: 954 kg senza pilota
- Lunghezza: fino a 5540 mm, larghezza: fino a 1800 mm, altezza: fino a 1150 mm
- Passo: 3080 mm
- Carreggiata anteriore: 1482 mm
- Carreggiata posteriore: 1443 mm

Aerodinamica

- Due pacchetti con elementi aerodinamici per aumentare o ridurre la deportanza e la resistenza aerodinamica

Principali componenti sviluppati internamente

Convertitore CC/CC, inverter a impulsi, motore elettrico, cambio, componenti elettronici e fasci di cavi, differenziale anteriore e posteriore (comprese le centraline), alberi di trasmissione e altri componenti della trasmissione sull'asse posteriore, nonché componenti del sistema di raffreddamento, del telaio e delle sospensioni sull'asse posteriore, sistema di frenata "brake-by-wire", software operativo.

Componenti standard principali

Telaio e carrozzeria, cerchi e pneumatici, trasmissione, componenti del sistema di raffreddamento e delle sospensioni sull'asse anteriore, accumulatore.

MEDIA ENQUIRIES



Giulia Olivari

Press & PR Manager Porsche Italia
+39 3407143414
giulia.olivari@porsche.it



Sofia Dona

+39 342 1872289
sofia.dona@porsche.it

Consumption data

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.7 – 10.2 l/100 km; CO₂ emissions combined: 242 – 230 g/km; CO₂ class: G

911 Carrera (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.5 – 9.9 l/100 km; CO₂ emissions combined: 238 – 226 g/km; CO₂ class: G

911 Carrera S (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.7 – 10.2 l/100 km; CO₂ emissions combined: 242 – 230 g/km; CO₂ class: G

911 Carrera S Cabriolet (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.4 l/100 km; CO₂ emissions combined: 240 – 235 g/km; CO₂ class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: media/Images/img_1.jpg

Title: 18.jpg

Subline: Thomas Laudenbach, Vice President di Porsche Motorsport

Path: media/Images/img_2.jpg

Title: 20.jpg

Subline: Olivier Champenois, responsabile tecnico del progetto Formula E di Porsche Motorsport

Path: media/Images/img_5.jpg

Title: 19.jpg

Subline: Florian Modlinger, responsabile Factory Motorsport Formula E

Path: media/Images/img_7.jpg

Title: 21.jpg

Subline: Pascal Wehrlein, pilota ufficiale Porsche

Path: media/Images/img_8.jpg

Title: 22.jpg

Subline: Nico Müller, pilota ufficiale Porsche

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/2026/prodotti/Porsche-presenta-la-975-RSE,-l-auto-da-corsa-di-nuova-generazione-per-la-Formula-E.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/71ffe65a-c52a-4484-9464-3bac8bb01b4a.zip>