Porsche présente la 975 RSE, sa Formule E de nouvelle génération

20/04/2026 Championnat du monde ABB FIA de Formule E.

Un nouveau chapitre s'ouvre dans le sport automobile 100 % électrique : avec la 975 RSE, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG présente sa future voiture de Formule E. Cette monoplace est conforme à la réglementation de la quatrième génération de Formule E et sera utilisée à partir de la saison prochaine. La dite « GEN4 » marque le plus grand bond en avant en termes de performances jamais réalisé dans le sport automobile électrique : une puissance de 600 kW (816 ch), une transmission intégrale permanente, de nouveaux pneus et un appui aérodynamique considérablement accru placent la Formule E dans le sillage des monoplaces les plus rapides au monde.

« *La GEN4 montre à quel point les véhicules électriques ont évolué* », déclare Thomas Laudenbach, Vice-Président de Porsche Motorsport. « *Lorsque le championnat a débuté en 2014, chaque pilote avait besoin de deux voitures par course. Une seule batterie ne suffisait pas pour couvrir la distance totale de la course. Cette époque est révolue depuis longtemps. Depuis 2024, nous développons une voiture de course qui nous place au niveau des voitures de Formule 2. Les véhicules électriques ne se*

contentent pas de rattraper les standards auxquels nous sommes habitués ; leurs atouts deviennent de plus en plus évidents – sur la piste comme sur la route. »

Plus d'appui aérodynamique pour de meilleures performances

Pour la première fois, l'appui aérodynamique augmente considérablement l'adhérence des voitures de Formule E. Associé à de nouveaux pneus et à une transmission intégrale permanente, cela permet d'atteindre des vitesses bien plus élevées en virage. Olivier Champenois, Chef de projet technique Formule E chez Porsche Motorsport : « *En l'espace d'une dizaine d'années, la Formule E est devenue si rapide que l'appui aérodynamique est désormais une nécessité. Cependant, l'appui génère inévitablement de la traînée et augmente la consommation d'énergie. Afin de rester fortement axés sur l'efficacité, nous utilisons deux packs aérodynamiques différents avec des composants de carrosserie distincts : un pack à faible appui aérodynamique avec une traînée réduite pour les courses, et un pack à fort appui aérodynamique pour les qualifications, où la consommation d'énergie n'est pas un facteur déterminant. Nous parlons ici d'une augmentation de l'appui aérodynamique pouvant atteindre 150 % par rapport à la GEN3 Evo.* »

Développements internes de Porsche : plus légers, plus durables, plus rentables

Dans l'actuelle et déjà très efficiente Formule E Porsche, la 99X Electric de génération GEN3 Evo, le rendement de la chaîne cinématique dépasse déjà largement les 97 %. De la batterie aux roues, moins de 3 % de l'énergie est perdue – par exemple en raison du frottement des composants mécaniques. « *À mesure que les rendements approchent de la perfection, d'autres aspects ont pris de l'importance dans le cahier des charges de développement de la GEN4, notamment le potentiel en termes de poids, de durabilité et de coûts – à l'instar des véhicules électriques destinés à la route* », explique Champenois. « *La 975 RSE produit 71 % de puissance de pointe en plus que son prédécesseur. Parallèlement, nous avons pu réduire le poids de nombreuses pièces. Bien que nous développions davantage de composants en interne pour la GEN4 que pour la GEN3, le poids total des pièces ne devait augmenter que de 5 kilogrammes.* »

En Formule E, les constructeurs développent principalement les composants techniques qui sont également pertinents pour les voitures électriques de route. Les développements en interne comprennent le logiciel d'exploitation, l'onduleur à impulsions, le moteur électrique, la boîte de vitesses, le différentiel, les arbres de transmission et d'autres composants de la chaîne cinématique sur l'essieu arrière, ainsi que les composants de refroidissement, de support et de suspension à l'arrière. Avec l'introduction de la GEN4, plusieurs composants supplémentaires sont ajoutés, notamment le convertisseur CC/CC et le système de freinage par câble, d'autres composants électroniques et faisceaux de câbles, ainsi que des unités de commande pour les différentiels hydrauliques. Pour des raisons de coût, la batterie reste un composant fourni en standard et ne peut pas être développée.

Même concept, des courses plus rapides

Florian Modlinger, Directeur de l'équipe d'usine de Formule E : « *Le concept reste le même : le règlement nous oblige à maximiser l'efficacité de nos voitures à tous les égards – car c'est ce qui nous rend pertinents pour la route. Les courses devraient devenir encore plus attrayantes, car les nouvelles voitures sont considérablement plus rapides. L'accélération est impressionnante, et nous prévoyons*

des vitesses de pointe pouvant atteindre 335 km/h. Je suis très curieux de voir comment les fans vont réagir. »

La Porsche 975 RSE succède à l'actuelle 99X Electric. La monoplace la plus titrée de Porsche à ce jour a remporté quatre titres de champion du monde au cours des trois dernières saisons. Elle disputera sa dernière course en août lors de la finale de la saison à Londres, où Porsche compte bien se battre pour décrocher de nouveaux titres. La 975 RSE devrait faire ses débuts en course en décembre. Son nom fait référence au 75e anniversaire de Porsche Motorsport en 2026 – une success story qui devrait être de plus en plus marquée par la course électrique à l'avenir.

Pour l'instant, Porsche Motorsport a jusqu'en octobre pour développer autant que possible son matériel le plus complet à ce jour pour la Formule E. Ensuite, l'accent sera mis sur l'optimisation continue du logiciel. L'équipe cliente Porsche testera également la nouvelle voiture avant que la FIA n'homologue les spécifications à l'automne. La 975 RSE a fait ses premiers tours de piste en novembre 2025 et avait parcouru 1 860 kilomètres d'essais début avril. Porsche présente ce nouveau véhicule en tant que champion du monde des constructeurs de Formule E en titre.

Autres commentaires sur la nouvelle voiture Pascal Wehrlein, pilote d'usine Porsche : « *La nouvelle Porsche 975 RSE est une voiture de course vraiment géniale. La GEN4 est extrêmement rapide et très agréable à piloter pour nous, les pilotes. Je pense qu'elle va en mettre plein la vue à de nombreux fans et critiques. J'aime aussi le look de la 975 RSE. L'aérodynamique donne à la voiture un aspect intransigeant, et notre livrée pour les essais est plutôt réussie.* »

Nico Müller, pilote d'usine Porsche : « *La 975 RSE et ses concurrentes constituent un énorme pas en avant pour ce sport. J'apprécie beaucoup le style de conduite agressif qu'elle permet. Surtout en qualifications, quand tout le monde repousse ses limites, ça devrait être spectaculaire – notamment grâce à la forte accélération en sortie de virage. Je suis content d'avoir participé au travail sur simulateur dès le début. Pascal et moi nous partageons les essais. C'est une bonne chose, car cela nous permet d'adapter la 975 RSE précisément à nos besoins.* »

Données techniques provisoires – Porsche 975 RSE

Puissance motrice
- Mode normal : 450 kW (612 ch)
- Mode Attack : 600 kW (816 ch)

Transmission
- Transmission intégrale permanente

Accélération
- 0–100 km/h: environ 1,8 s

Récupération d'énergie

▪ Jusqu'à 700 kW de puissance de récupération d'énergie au freinage
▪ Environ 40 à 50 % de l'énergie motrice par course provient de la récupération d'énergie au freinage

Freins
▪ Système de freinage régénératif : puissance de freinage électrique pouvant atteindre 350 kW sur les essieux avant et arrière
▪ En fonction de la pression de freinage : décélération supplémentaire grâce aux freins à friction (système « brake-by-wire »)
▪ Diamètre extérieur des disques de frein à l'avant et à l'arrière : 275 mm

Pneus
▪ Pneus Bridgestone pour conditions sèches et humides (deux jeux par week-end de course et par voiture, trois pour les doubles courses)
▪ Pneus Bridgestone pour conditions humides en cas de forte pluie (un jeu par week-end de course et par voiture, un deuxième jeu possible pour les doubles courses)

Système de stockage d'énergie rechargeable (RESS)
▪ Batterie lithium-ion
▪ Composant fourni en standard
▪ Capacité d'énergie utile : 51,25 kWh

Système de recharge CCS (Combined Charging System)
▪ Conçu pour une recharge extrêmement rapide avec une puissance de charge pouvant atteindre 600 kW

Poids et dimensions
▪ Poids : 954 kg sans pilote
▪ Longueur : jusqu'à 5 540 mm, largeur : jusqu'à 1 800 mm, hauteur : jusqu'à 1 150 mm
▪ Empattement : 3 080 mm
▪ Voie avant : 1 482 mm
▪ Voie arrière : 1 443 mm

Aérodynamique
▪ Deux packs aérodynamiques pour une force d'appui et une traînée accrues ou réduites

Principaux développements en interne
Convertisseur CC/CC, onduleur à impulsions, moteur électrique, boîte de vitesses, électronique et faisceaux de câbles, différentiels avant et arrière y compris les unités de commande, arbres de transmission et autres composants de la chaîne cinématique sur l'essieu arrière, ainsi que les composants de refroidissement, de support et de suspension sur l'essieu arrière, système de freinage par câble, logiciel d'exploitation.

Principaux composants de série

Châssis et carrosserie, roues et pneus, transmission, composants de refroidissement et de suspension sur l'essieu avant, batterie.

Des photos, des vidéos et des informations générales sur les pilotes et les véhicules, etc. sont disponibles dans le Porsche Newsroom. La chaîne X @PorscheFormulaE et la chaîne WhatsApp de Porsche Motorsport fournissent des mises à jour en direct sur l'équipe Porsche Formula E.

MEDIA ENQUIRIES

Fayçal Elasri

Chef du Département Presse et Relations Publiques de Porsche France
+33 (0) 1 57 65 89 42
faycal.elasri@porsche.fr

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/ppdb/2026/04/porsche-prsente-la-975-rse-sa-formule-e-de-nouvelle-gnration.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/9fe14733-2dfb-4240-9a74-2b40d2d69482.zip