

Porsche präsentiert künftigen Formel-E-Rennwagen 975 RSE

20/04/2026 Ein neues Kapitel im vollelektrischen Motorsport: Mit dem 975 RSE präsentiert die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ihren zukünftigen Formel-E-Rennwagen. Der Monoposto entspricht den Regeln der vierten Formel-E-Fahrzeuggeneration und kommt von der nächsten Saison an zum Einsatz.

Die «GEN4» bringt den bislang grössten Performance-Sprung im elektrischen Motorsport: 600 kW (816 PS) Leistung, permanenter Allradantrieb, neue Reifen und deutlich mehr Abtrieb rücken die Formel E in den Windschatten der schnellsten Formelsport-Fahrzeuge weltweit.

«Die GEN4 zeigt, wie sehr sich Elektrofahrzeuge weiterentwickelt haben», so Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport. «Als die Meisterschaft im Jahr 2014 startete, brauchte jeder Fahrer zwei Autos pro Rennen. Eine Batterie allein reichte nicht für die gesamte Renndistanz. Das ist lange vorbei. Seit 2024 entwickeln wir einen Rennwagen, der uns auf Formel-2-Niveau bringt. E-Fahrzeuge rücken nicht nur an gewohnte Standards heran: Auch ihre Stärken und Vorteile werden immer deutlicher sichtbar – auf der Strecke und auf der Strasse.»

Mehr Abtrieb für mehr Performance

Zum ersten Mal erhöht aerodynamischer Abtrieb die Bodenhaftung der Formel-E-Fahrzeuge deutlich. Zusammen mit neuen Reifen und permanentem Allradantrieb sind so wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten möglich. Olivier Champenois, Technischer Projektleiter Formel E bei Porsche Motorsport: «Innerhalb von rund einem Jahrzehnt ist die Formel E so schnell geworden, dass wir nun aerodynamischen Abtrieb benötigen. Abtrieb geht jedoch mit Luftwiderstand einher und erhöht den Energieverbrauch. Um weiter dem Thema Effizienz Rechnung zu tragen, verfügen wir über zwei Aero-Pakete mit unterschiedlichen Karosserie-Bauteilen: ein Low-Downforce-Paket mit weniger Luftwiderstand für die Rennen und ein High-Downforce-Paket mit mehr Abtrieb fürs Qualifying, wo der Energieverbrauch keine Rolle spielt. Wir reden von bis zu 150 Prozent mehr Abtrieb als bisher.»

Porsche-Eigenentwicklungen: leichter, haltbarer, effizienter

Schon beim aktuellen Formel-E-Porsche, dem 99X Electric der Generation «GEN3 Evo», liegt der Wirkungsgrad des Antriebsstrangs bei weit über 97 Prozent. Auf dem Weg von der Batterie bis ans Rad gehen weniger als 3 Prozent der Energie verloren – beispielsweise durch Reibung von mechanischen Bauteilen. «Weil die Wirkungsgerade sich der Perfektion annähern, rückten im GEN4-Lastenheft andere Themen weiter nach oben, darunter Potenziale bei Gewicht, der Dauerhaltbarkeit und den Kosten – ähnlich wie bei EVs für die Strasse», so Champenois. «Der 975 RSE produziert 71 Prozent mehr Maximalleistung als sein Vorgänger. Gleichzeitig konnten wir viele Teile leichter machen: Obwohl wir beim GEN4 mehr Komponenten selber entwickeln als beim GEN3, durfte das Gesamtgewicht unseres Teile-Pakets nur um 5 Kilogramm zunehmen.»

In der Formel E entwickeln die Hersteller vor allem diejenigen technischen Umfänge, die auch für elektrische Strassenfahrzeuge relevant sind. Zu den Eigenentwicklungen zählen Betriebssoftware, Pulswechselrichter, E-Motor, Getriebe, Differenzial, Antriebswellen und weitere Antriebskomponenten an der Hinterachse sowie Kühlungs-, Träger- und Fahrwerkskomponenten an der Hinterachse. Mit Einführung der GEN4 kommen mehrere Komponenten hinzu: der Gleichspannungswandler und das Brake-by-Wire-System, weitere Elektronik-Umfänge und Kabelbäume sowie Steuereinheiten für die hydraulischen Differenziale. Aus Kostengründen bleibt die Batterie ein zugeliefertes Einheitsbauteil. Sie darf nicht entwickelt werden.

Gleiches Konzept, schnellere Rennen

Florian Modlinger, Gesamtprojektleiter Formel E bei Porsche: «Das Konzept bleibt gleich: Das Reglement fordert uns, die Effizienz unserer Fahrzeuge in allen Belangen zu maximieren. Die Rennen dürften aber noch attraktiver werden, weil die neuen Fahrzeuge deutlich schneller sind. Die Beschleunigung ist beeindruckend, und wir rechnen mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 335 km/h. Ich bin sehr gespannt, wie die Fans darauf reagieren werden.»

Der Porsche 975 RSE folgt auf den aktuellen 99X Electric. Der bislang erfolgreichste Formelsportler von Porsche gewann in den vergangenen drei Saisons vier WM-Titel. Im August bestreitet er sein letztes Rennen; beim Finale der laufenden Saison in London will Porsche um weitere Titel kämpfen. Der 975 RSE feiert sein Renndebüt voraussichtlich im Dezember. Sein Name nimmt Bezug auf das 75-jährige Jubiläum von Porsche Motorsport in diesem Jahr – eine Erfolgsgeschichte, die künftig auch vom elektrischen Rennsport geprägt sein soll.

Vorerst bleibt Porsche Motorsport bis Oktober Zeit, sein bislang umfangreichstes Hardware-Paket für die Formel E möglichst weit zu entwickeln. Anschliessend rückt die kontinuierliche Optimierung der Software in den Fokus. Auch das Porsche-Kundenteam testet das neue Fahrzeug, bevor der Automobilweltverband FIA den Baustand im Herbst homologiert. Im November 2025 ging der 975 RSE erstmals auf die Strecke. Bis Anfang April sammelte er 1'860 Testkilometer. Porsche präsentiert das neue Fahrzeug als aktueller Herstellerweltmeister in der Formel E.

Weitere Stimmen zum neuen Fahrzeug

Pascal Wehrlein, Porsche-Werksfahrer:«Der neue Porsche 975 RSE ist supercooles Rennauto. Die GEN4 ist richtig schnell und macht uns Fahrern sehr viel Spass. Ich glaube, sie wird bei vielen Fans und Kritikern ein Aha-Erlebnis bewirken. Auch optisch gefällt mir der 975 RSE. Die Aerodynamik gibt dem Auto einen kompromisslosen Look, und unsere Livery für die Testfahrten schaut ziemlich cool aus.»

Nico Müller, Porsche-Werksfahrer:«Der 975 RSE und seine Gegner sind ein massiver Schritt für den Sport. Ich bin ein grosser Fan davon, wie viel man dem Auto fahrerisch abverlangen kann. Besonders im Qualifying, wenn jeder voll ans Limit geht, dürfte es spektakulär werden – vor allem wegen der brutalen Beschleunigung aus den Kurven heraus. Ich bin froh, dass ich von Beginn an in die Simulatorarbeit eingebunden war. Pascal und ich teilen uns die Testarbeit. Das ist gut, denn so können wir den 975 RSE genau auf unsere Bedarfe zuschneiden.»

Vorläufige technische Daten – Porsche 975 RSE

Antriebsleistung
- Normalbetrieb: 450 kW (612 PS)
- Attack Mode: 600 kW (816 PS)

Kraftübertragung
- Permanenter Allradantrieb

Beschleunigung
- 0–100 km/h: ca. 1,8 s

Energierückgewinnung

▪ Bis zu 700 kW Rekuperationsleistung (Bremsenergierückgewinnung)
▪ Ca. 40 bis 50 Prozent der Antriebsenergie pro Rennen stammen aus der Bremsenergierückgewinnung

Bremsen
▪ Rekuperatives Bremssystem: bis zu 350 kW elektrische Bremsleistung sowohl an der Vorderachse als auch an der Hinterachse
▪ Je nach Bremsdruck: zusätzliche Verzögerung durch Reibbremsen (Brake-by-Wire-System)
▪ Bremsscheiben-Außendurchmesser vorne und hinten: 275 mm

Reifen
▪ Bridgestone-Reifen für trockene und feuchte Bedingungen (zwei Sätze pro Rennwochenende und pro Fahrzeug, drei bei Doppelrennen)
▪ Bridgestone-Regenreifen für Starkregen (ein Satz pro Rennwochenende und pro Fahrzeug, zweiter Satz bei Doppelrennen möglich)

Energiespeichersystem / Rechargeable Energy Storage System (RESS)
▪ Lithium-Ionen-Akkumulator
▪ Zugeliefertes Einheitsbauteil
▪ Nutzbare Speicherkapazität: 51,25 kWh

CCS-Ladesystem (Combined Charging System)
▪ Ausgelegt für extrem schnelles Laden mit bis zu 600 kW Ladeleistung

Gewicht und Abmessungen
▪ Gewicht: 954 kg ohne Fahrer
▪ Länge: bis zu 5.540 mm, Breite: bis zu 1.800 mm, Höhe: bis zu 1.150 mm
▪ Radstand: 3.080 mm
▪ Vordere Spur: 1.482 mm
▪ Hintere Spur: 1.443 mm

Aerodynamik
▪ Zwei Pakete mit Luftleitelementen für mehr und für weniger Abtrieb und Luftwiderstand

Wesentliche Eigenentwicklungen
Gleichspannungswandler, Pulswechselrichter, E-Motor, Getriebe, Elektronik-Umfänge und Kabelbäume, Differenziale vorne und hinten samt Steuereinheiten, Antriebswellen und weitere Antriebskomponenten an der Hinterachse sowie Kühl-, Träger- und Fahrwerkskomponenten an der Hinterachse, Brake-by-Wire-System, Betriebssoftware

Wesentliche Einheitsbauteile Fahrgestell und Verkleidung, Räder und Reifen, Antriebs-, Kühl- und Fahrwerkskomponenten an der Vorderachse, Akkumulator

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

Video

Image Sublines

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Olivier Champenois, Technical Project Leader Formula E, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Olivier Champenois, Technischer Projektleiter Formel E bei Porsche Motorsport

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_4.jpg
Title: Florian Modlinger, Director Factory Motorsport Formula E, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Florian Modlinger, Gesamtprojektleiter Formel E bei Porsche

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_5.jpg
Title: Porsche 975 RSE, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Porsche 975 RSE

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_6.jpg
Title: Pascal Wehrlein, Porsche factory driver, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Pascal Wehrlein, Porsche-Werksfahrer

Path: Porsche präsentiert Formel-E-Rennwagen 975 RSE/Bilder/Bild_7.jpg
Title: Nico Müller, Porsche factory driver, Porsche Formula E Team, 2026, Porsche AG
Subline: Nico Müller, Porsche-Werksfahrer

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/motorsport/porsche-975-rse-formel-e-gen4-praesentation-42181.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ae40d17e-8511-43a9-87b4-3fbc02db6926.zip

External Links
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscrib

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