



E-Performance hoch drei: ein Tag im elektrisierten Monaco

28/05/2025 Zwischen Meer, Metropole und Motorsport: Das Fürstentum Monaco gilt als Vorreiter der Elektromobilität. Das lässt sich auf vielfältige Art und Weise mit einem Porsche erleben.

Es gibt Orte, an denen die Zukunft leise beginnt – und doch laut wirkt. Monaco ist so ein Ort. Der Stadtstaat, der auf dem Felsen balanciert, umgeben von Glanz, Geschichte und Geschwindigkeit. Doch wer glaubt, Monaco sei bloß Kulisse für Konventionen, unterschätzt, wie visionär dieses Fürstentum denkt. Elektromobilität ist hier schon lange allgegenwärtig.

Bereits in den 1990er-Jahren setzt Monaco ein Zeichen für eine elektrifizierte Zukunft mit dem Ziel, die Luft- und Lebensqualität zu verbessern: Der Stadtstaat fördert den Kauf von Elektrofahrzeugen, ermöglicht kostenfreies Laden und beginnt, eine Ladeinfrastruktur aufzubauen – lange bevor Elektromobilität zum globalen Leitmotiv wird. Heute stehen auf weniger als zwei Quadratkilometern nach offiziellen Angaben rund 300 öffentliche Ladepunkte bereit – bei etwa 38.000 Einwohnern. Jeder Monegasse soll im Umkreis von maximal 200 Metern Zugang zu einer öffentlichen, kostenlosen Ladesäule haben.

E-Performance für den Alltag

Die Morgenluft ist klar, als wir mit dem vollelektrischen Macan 4S in die Häuserschluchten von Monaco eintauchen. Ein sanfter Druck aufs Fahrpedal setzt das erste vollelektrische SUV von Porsche in Bewegung, vorbei an erwachenden Straßencafés und Boutiquen. Ein elektrisch betriebener Bus hält wenige Meter entfernt – auch der Nahverkehr flüstert in Monaco. Auf dem Boulevard Albert 1er entfaltet der Porsche eine neue Form der Präsenz: ruhig, klar, fokussiert. An der nächsten Ampel hält ein Taycan neben uns. Der erste vollelektrische Sportwagen aus Zuffenhausen ist im Fürstentum längst Teil des Stadtbilds – keine Ausnahme, sondern Ausdruck eines Wandels.

Der Macan zieht zügig die Steigung hinauf zum Place du Palais, der an die offizielle Residenz der Fürstenfamilie grenzt. Hier ließ sich Fürst Albert II. bereits vor rund 20 Jahren in einem Elektroauto durch die Gassen chauffieren. Der provencefarbene Macan scheint mit der Stadt zu verschmelzen, zwischen Steintreppen und Palmen, zwischen Vergangenheit und Vision. Wer in Monaco elektrisch fährt, schickt kein Signal gegen Sportlichkeit und Geschwindigkeit, sondern für eine neue Dimension von Performance.

Ende 2013 debütierte der Macan mit konventionellem Verbrennungsmotor. 2019 betrat Porsche mit dem Taycan die elektrische Bühne der Sportwagen. 2024 folgte der Macan Electric – nicht als Ableitung, sondern als eigenständige Interpretation. Technisch bedeutet das: eine Lithium-Ionen-Batterie mit 100 kWh Bruttokapazität, 800-Volt-Architektur, DC-Ladeleistung bis zu 270 kW. Damit lässt sich in rund 20 Minuten ausreichend Energie nachladen, um Hunderte Kilometer weiterzufahren – ein Ladestopp dauert kaum länger als ein Cappuccino im Straßencafé.

Mit der Elektroversion des Macan läutet Porsche ein neues Kapitel ein, das sinnbildlich für den technologischen Sprung der vergangenen Jahre steht. Zwei Elektromotoren ermöglichen Allradantrieb und beim Macan 4S, mit dem wir Monaco erkunden, eine Overboost-Leistung von bis 380 kW (516 PS) – beeindruckend vehement im Antritt. Nur ein Wimpernschlag, und der Sprint auf Stadttempo ist erledigt. Die Leistung kommt nicht auf Kosten der Effizienz: Dank moderner Batterietechnik und intelligentem Energiemanagement erzielt das Elektro-SUV Reichweiten, die den Vergleich mit konventionellen Modellen nicht scheuen müssen. Es steht für eine neue Generation von Porsche-Fahrzeugen, die Verantwortung und Performance vereinen. Und steht stellvertretend dafür, wie weit sich die Elektromobilität seit den Pioniertagen Monacos entwickelt hat.

Gleitfahrt an der Côte d'Azur

Von der Straße aufs Wasser: Die Frauscher x Porsche 850 Fantom Air verlässt kaum hörbar den Quai Louis II. Die schlanke, weiße Silhouette liegt wie gezeichnet im Wasser – ein maritimes Versprechen aus Leichtigkeit, Leistung und Linie. Schon der Name klingt nach Geschwindigkeit, nach Stille, nach einer neuen Art, sich fortzubewegen. Und ein wenig auch nach Geheimnis.

Kaum werden die Hochvolt-Batterie und der Elektromotor des Sportbootes gefordert, entsteht ein Klang wie aus einer anderen Zeit. Kein Dröhnen, kein Qualm, kein Tropfen Öl, der das Wasser trübt. Die eFantom macht ihrem Namen alle Ehre: Gespenstisch leise schneidet sie durch das Hafengebäck von Monaco, hinaus ins offene Blau. Nur das Knistern der Gischt am Rumpf, das Surren des Z-Antriebs unter Wasser und das entfernte Kreischen einer Möwe begleiten die Ausfahrt.

Die Côte d'Azur zeigt sich in ihrer konzentrierten Schönheit: pastellfarbene Fassaden an grünen Hängen, das Mittelmeer tiefblau, darüber Licht, das in Wellen tanzt. Der Fahrtwind zieht über das Deck, als Bastien Bonnet, General Manager von Frauscher France, den Steuerhebel vorschiebt. Sofort reagiert der Antrieb – das volle Drehmoment liegt sofort an. „Das, was man auf diesem Boot nicht hört, ist umso spürbarer“, sagt Bonnet mit dem Blick voraus. Die eFantom vereint Geschwindigkeit und Stille. Monaco backbord wird kleiner, vor dem Bug breitet sich das Mittelmeer aus – und mit ihm ein Hauch futuristischer Eleganz.

Frauscher x Porsche – das Beste aus zwei Welten

Die Frauscher x Porsche 850 Fantom Air ist eines der fortschrittlichsten Elektroboote seiner Klasse. Eine Symbiose aus österreichischer Bootsbaukunst und Zuffenhausener Zukunftsvision. Der 8,67 Meter lange und 2,49 Meter breite Daycruiser basiert auf der bewährten Frauscher 858 Fantom Air und wurde in enger Partnerschaft mit Porsche für das elektrische Zeitalter neu interpretiert.

Der Antrieb im Rumpf des Bootes stammt aus dem Macan: Die HV-Batterie mit rund 100 kWh speist den hochmodernen permanenterregten Synchron-Elektromotor. Bis zu 400 kW (540 PS) Leistung stehen bereit – mehr als genug, um die eFantom in Sekunden in stabile Gleitfahrt zu versetzen. Die Spitzengeschwindigkeit liegt im Modus Sport Plus bei circa 90 km/h (49 Knoten). Es ist, als würde das Boot fliegen – ganz ohne Anstrengung.

Die eFantom steht nicht nur für Leistung, sondern auch für Stil und Exklusivität. Design-Details aus Zuffenhausen finden sich überall an Bord – vom Porsche-Sportlenkrad am Steuerstand bis zu eigens gestalteten Schalensitzen mit eingepprägtem Wappen. Auf der weltweit größten Boots- und Wassersportmesse „boot Düsseldorf 2025“ wurde die eFantom zum „Powerboat of the Year“ in der Kategorie „Electric“ gekürt. Bei der „Boot & Fun“ in Berlin gab's den „Best of Boats Award“ in der Kategorie „Best Electric“ – eine der renommiertesten Auszeichnungen für Motorboote in Europa.

Nicht nur bei voller Fahrt, sondern auch beim Laden definiert die eFantom neue Standards. Dank der 800-Volt-Technologie von Porsche kann sie mit rund 250 kW laden. Unter Idealbedingungen steigt der Ladestand von 10 auf 80 Prozent in unter 30 Minuten. Im Yachthafen von Monaco finden wir dafür in Form von DC-Schnellladesäulen direkt am Pier beste Bedingungen vor. Das Fürstentum ist hier nicht allein unterwegs. Die Elektromobilität auf dem Wasser hat sich an der Cote d'Azur in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Auch andere Küstenstädte wie Nizza und Cannes engagieren sich für die Aufbau einer Infrastruktur – nicht zuletzt für das Projekt Frauscher x Porsche ideale Voraussetzungen.

Kooperation mit Zukunftskurs

Wer hinter die Kulissen dieser Partnerschaft blickt, erkennt, welcher großer Pioniergeist dahintersteckt. „Mein Großvater hat 1955 das erste Elektroboot unserer Werft gebaut“, erzählt Geschäftsführer Stefan Frauscher. Seit der Gründung 1927 hat das Familienunternehmen immer wieder neue Antriebsformen erprobt: Hybrid, Wasserstoff, Batteriesysteme. Doch ein schnelles Elektroboot suchte man im Portfolio lange vergeblich – bis Porsche als Partner ins Spiel kam. 2021 meldet sich der Sportwagenhersteller aus Zuffenhausen mit der Vision, den Mythos Porsche elektrifiziert aufs Wasser zu bringen.

Seitens Porsche ist unter anderem Jörg Kerner involviert. Dem Leiter der Baureihe Macan geht es dabei nicht um ein Prestigeobjekt, sondern um einen technologischen Transfer mit Substanz. Er betont, die Aufgabe seines Teams sei es, nachhaltige Veränderungen voranzutreiben und zu zeigen, dass Porsche an Elektromobilität und deren Zukunft glaubt und entsprechende Technologien entwickelt. Kerner, selbst seit mehr als 25 Jahren begeisterter Bootsfahrer, weiß: Wenn Porsche den Sprung aufs Wasser wagt, dann nicht halbherzig. Schon wenige Monate nach dem Startschuss dreht ein erster Prototyp auf dem Tegernsee seine Runden. „Normalerweise dauert es zehn Jahre, bis solche Innovationen im Bootsbau ankommen“, so Kerner. Bis zur Markteinführung im Herbst 2023 war viel Feinabstimmung notwendig. Selbst das Porsche-Lenkrad wurde nautisch adaptiert. „Salz, Sonne, Sonnencreme – das alles war eine Herausforderung für Leder und Antriebstechnik“, erzählt der Baureihenleiter rückblickend.

Monaco im Energiemodus – die Formel E

Am Nachmittag legt sich ein neues Klangbild über Monaco: das futuristische Surren über dem legendären Stadtkurs. Die Formel E ist zu Gast. Seit 2015 drehen hier vollelektrische Rennwagen ihre Runden – zunächst auf einer verkürzten Strecke, seit 2021 auf dem kompletten Grand-Prix-Kurs der Formel 1. Tausende Fans stehen entlang der Leitplanken, füllen die Tribünen und lauschen dem Rhythmus der Rennmaschinen: hochfrequent und hochspannend. An der Sainte-Dévote-Kurve schießen die Boliden an den Zuschauern vorbei.

Die Porsche-Werksfahrer Pascal Wehrlein und António Félix da Costa gewinnen bei jedem Bremsvorgang Energie zurück. In Monaco fährt die Zukunft auf Sichtweite – und sie ist atemberaubend. Spätestens als der Porsche Taycan Turbo GT als Safety-Car auf die Strecke geht, wird klar: Das Elektrozeitalter des Motorsports ist längst Gegenwart. Hier und heute verschmelzen Tradition und Transformation: Casino-Kurve, Tunnel, Hafenschikane – alles wie immer, nur in einer neuen Tonart für all die, die es mit Formel-1-Rennen vergleichen.

Hinter den Kulissen analysiert Florian Modlinger, Teamchef und Formel-E-Gesamtprojektleiter bei Porsche, die Daten. Zeit für ein paar Fragen.

Höchstleistung unter Hochspannung

„Die Lernkurve seit dem Start der Formel E 2014 ist gewaltig“, erklärt Florian Modlinger. Die aktuellen GEN3-Evo-Rennwagen leisten bis zu 350 kW (480 PS) und wiegen nur etwas mehr als 850 Kilogramm – Werte, die noch vor wenigen Jahren für Elektroboliden als utopisch galten. Tatsächlich galt der Elektromotor schon immer als effizient. Doch die Formel-E-Teams haben das Thema Energieeffizienz auf ein komplett neues Level gehoben. Beispiel Bremssystem: Mit bis zum 600 kW rekuperiert der Porsche 99X Electric. Das allein würde sich bei den erwähnten 850 Kilo Fahrzeuggewicht für Normalsterbliche schon fast nach Vollbremsung anfühlen.

Erst für noch mehr Verzögerung greift die vordere Reibbremse ein – Scheibenbremsen, wie wir sie kennen. Mit einem Außendurchmesser von 258 Millimetern wohl eher „Scheibchen“ für ein Rennfahrzeug. Mehr ist schlicht nicht nötig aufgrund der hohen elektrischen Bremsleistung. Die beiden Scheiben hinten sind sogar nur Deko – einzig bei einem Ausfall der Reku greifen sie ein. Modlinger erinnert sich: „In Saison 1 mussten die Fahrer zur Rennmitte das Auto wechseln, weil die Batterie leer war. Heute fahren wir die komplette Distanz mit einem Fahrzeug und gewinnen über Rekuperation bis zu 55 Prozent der Energie zurück. Der Fortschritt ist enorm. Und in 18 Monaten kommt der nächste große Schritt: Mit noch mal mehr Reku und über 600 kW Antriebsleistung. Die GEN4 wird den bislang größten Leistungssprung bedeuten.“

Das Energiemanagement in der Formel E ist keineswegs Show. „Uns stehen für jedes Rennen 38,5 kWh Energie zur Verfügung – unabhängig von der Renndistanz. Bei längeren Rennen bedeutet das: weniger Energie pro Runde, mehr strategisches Feingefühl.“ Wer über Softwarelösungen Effizienzgewinne erzielt, kann bei gleichem Energieeinsatz schneller fahren. „Das ist unser eigentlicher Antrieb: aus weniger mehr zu machen.“ Das Stichwort für Porsche: Relevanz für die Serie.

Wie effizient das tatsächlich fährt, lässt sich gerade in Monaco eindrucksvoll zeigen. „Wir fahren hier auf derselben Strecke wie die Formel 1“, sagt Modlinger. „Die F1-Boliden sind zwar rund 18 Prozent schneller, was deutlich ist. Aber mit dem Äquivalent unserer 38,5 kWh Energie kämen sie nur eine Handvoll Runden weit – dann wäre der Benzintank leer. Wir fahren länger als 45 Minuten.“ Modlinger weiter: „Am Antriebsstrang des Porsche 99X Electric erreichen wir einen Wirkungsgrad von mehr als 97 Prozent. Ein hybrider Formel-1-Antrieb liegt bei deutlich unter 55 Prozent – klassische Verbrenner auf der Straße sind davon noch mal Welten entfernt.“

Für Porsche ist die Formel E mehr als eine Weltmeisterschaft: Sie ist Versuchslabor und Innovationsmotor. Die Erkenntnisse aus jedem E-Prix fließen in die Serienentwicklung. Die Ingenieure des Rennteams sitzen in Weissach Schulter an Schulter mit den Ingenieuren aus den Straßenfahrzeug-Projekten. Der Austausch, von dem beide Seiten profitieren, findet täglich statt – und braucht keine extra anberaumten Meetings.

Die Dämmerung senkt sich über das Fürstentum. Vor dem Casino spiegelt sich die Silhouette des Macan in den Fenstern. Im Hafen schaukelt die eFantom sanft an ihrem Liegeplatz. Oben auf den

Tribünen der Rennstrecke verweht der Wind die letzten Echos des E-Prix. Monaco hat an einem Tag gezeigt, was E-Performance hoch drei bedeuten kann: Bewegung auf der Straße, dem Wasser und der Rennstrecke. Zukunft zum Anfassen, ohne lokale Emissionen, ohne Kompromisse bei der Faszination. Dieses kleine Fürstentum mag nicht die größte Bühne der Welt sein. Aber für die Mobilität von morgen ist es eine glanzvolle.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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

Consumption data

Taycan Turbo GT (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 21,2 – 20,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Macan 4S (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 20,5 – 17,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Macan (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 19,4 – 16,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A

*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-Schornhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: E-Performance hoch drei: ein Tag im elektrisierten Monaco/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Macan 4S, Monaco, 2025, Porsche AG
Subline: [ci:Macan-4S-Electric]

Path: E-Performance hoch drei: ein Tag im elektrisierten Monaco/Bilder/Bild_4.jpg
Title: Macan 4S, Monaco, 2025, Porsche AG
Subline: Porsche-Werksfahrer Pascal Wehrlein und António Félix da Costa

Path: E-Performance hoch drei: ein Tag im elektrisierten Monaco/Bilder/Bild_6.jpg
Title: Florian Modlinger, Director Factory Motorsport Formula E, Formula E, Monaco, 2025, Porsche AG
Subline: Florian Modlinger, Teamchef und Formel-E-Gesamtprojektleiter bei Porsche

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/de_CH/2025/produkte/porsche-macan-4s-e-performance-formel-e-monaco-39611.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d9415a6d-413d-45e7-8f17-3ee0a44dff93.zip>

External Links

<https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-elektromobilitaet.html>

<https://www.volkswagen-group.com/de/info-hub-e-mobilitaet-18823>