

E-Prix de Madrid: triunfo de la Fórmula E en el Jarama, con Porsche en el podio

23/03/2026 En su estreno en Madrid, la Fórmula E despierta el interés de más de 30.000 aficionados y se convierte en uno de los eventos deportivos más influyentes del momento. En una charla con Porsche Newsroom, los verdaderos protagonistas de Porsche y del campeonato cuentan sus impresiones sobre el presente y el futuro de las carreras de monoplazas eléctricos.

El pasado fin de semana tuvo lugar el E-Prix de Madrid. Por primera vez, la Fórmula E llegaba a la capital y lo hizo a lo grande, con récord de asistencia por parte de aficionados y personalidades, y con un Jarama que brilló con el esplendor de épocas pasadas.

Tras doce temporadas, el campeonato de monoplazas eléctricos ya ha dejado de ser una apuesta de futuro incierto para convertirse en una realidad que resulta atractiva en cualquier lugar del mundo. La clave del éxito, probablemente, tenga mucho que ver con lo novedoso del formato de carrera, mientras los fabricantes lo ven como un laboratorio de pruebas y desarrollo de una tecnología que después

aplican a sus coches de calle.

Alberto Longo, cofundador de la Fórmula E, aseguraba en declaraciones a Porsche Newsroom que el E-Prix de Madrid ha llegado en el momento adecuado: “Después de doce años, ya nos merecíamos hacer una carrera en casa. Queríamos llegar a lo grande y con este número fantástico de fabricantes y aficionados que tenemos ahora. Hemos vendido absolutamente todas las entradas. Y la propia gente del Jarama nos comenta que llevaban desde el año 1981 sin sentir esta atracción”. Asimismo ha valorado positivamente la presencia de Porsche en el campeonato de monoplazas eléctricos: "Porsche elevó el nivel de participantes de la categoría y gracias a Porsche seguimos atrayendo a otros fabricantes. No existe ninguna marca que no quiera ganar a Porsche. Tenerlos a ellos es una garantía de éxito”.

Tomás Villén, Director General de Porsche Ibérica, comentaba: “Nosotros somos la marca de la competición y algún día seremos los que más carreras en la Fórmula E habremos ganado. De momento, estamos liderando el campeonato, pero más allá de eso estamos aprendiendo mucho. Tenemos coches divertidos, fiables y emocionantes, que son campeones porque hemos competido mucho en combustión. Y ahora estamos siguiendo el mismo camino con los coches eléctricos”.

Villén aprovechó el fin de semana del E-Prix para presentar en el propio circuito el Taycan Turbo GT “Fórmula E World Champion”, un ejemplar único del Taycan más potente de la gama, creado de manera conjunta entre Porsche Ibérica, el departamento de Motorsport y Exclusive Manufaktur. El coche reproduce la imagen del 99X Electric GEN3 Evo con el que Porsche conquistó los títulos de equipos y de constructores del Campeonato del Mundo de Fórmula E ABB FIA en la temporada pasada.

Lo que opinan los pilotos y el Director de Equipo sobre el Circuito del Jarama

Pascal Wehrelin, que terminó la carrera de Madrid en el podio, declaraba el día anterior: “Yo diría que es uno de mis circuitos favoritos. A pesar de que normalmente disfruto más los trazados urbanos, este es un circuito permanente “old school”, con pianos altos, hierba y puzolana. Lo que no me gusta de los modernos es que son como aparcamientos. Si te sales de la pista solo hay asfalto y eso no penaliza si tomas riesgos. Aquí siento que los límites del trazado son muy claros. Me encanta correr en el Jarama”.

El suizo Nico Müller, por su parte, manifestaba en un perfecto español: “Ya tuve ocasión de rodar aquí el año pasado en los *test* de pretemporada. Es un circuito muy bonito, con ese carácter de la vieja escuela que tanto nos gusta. Tiene cambios de elevación, buen ritmo... De los circuitos permanentes que tenemos en el calendario este es el que más me gusta, de lejos”.

Florian Modlinger, Director de Competición del Equipo Oficial de Fórmula E, hacía un ejercicio de memoria para recordar su primera carrera en el Jarama hace casi dos décadas, en una prueba del Campeonato Europeo GT3: “Es un trazado muy bueno porque es desafiante para los pilotos. Si cometes un error, no terminarás la carrera”.

Al mirar hacia el futuro, Modlinger tiene el corazón dividido porque, por una parte, considera que la esencia de la Fórmula E está en los trazados urbanos, donde se llega a una audiencia nueva (jóvenes, niños, familias). Sin embargo, es consciente de que la siguiente generación de monoplazas (GEN4) va a dar el mayor salto hasta la fecha y, por sus prestaciones y tamaño, necesitarán más espacio para desplegar todo su potencial. Por eso piensa que en los próximos años veremos una combinación equilibrada de circuitos urbanos y permanentes en el calendario.

Así será la Fórmula E en los próximos años

Nadie mejor que Alberto Longo para contar cómo será su campeonato en las temporadas que están por venir. Para empezar, asegura que en este momento "estamos enseñando la punta del iceberg" en materia de tecnología. Afirma que cuando lleguen las baterías de estado sólido, el peso de este componente pasará de los 380 kilos actuales a apenas 70-80, de manera que los monoplazas podrían acabar arrojando en la báscula unos 450-500 kilos. "Ese cambio en la química está a punto de pasar, yo creo que falta literalmente una generación, estamos hablando de dos o tres años máximo, y ahí empezaremos a ver de verdad en lo que la movilidad eléctrica se va a transformar".

En materia de competición, Longo desvela una idea relevante sobre el futuro: el formato deportivo que viene con el GEN4 no va a ser lo que estamos viendo hoy, la idea es aumentar la apuesta por el entretenimiento. "Dentro de la pista habrá muchos adelantamientos y distintos tipos de carreras; fuera de la pista, ofreceremos conciertos y activaciones de grandes *sponsors* , y los fabricantes enseñarán sus últimas tecnologías. El objetivo es que la gente, al terminar el fin de semana, se quede con ganas de volver".

El cofundador de la Fórmula E concluye mostrando su disconformidad con el rumbo que está tomando la Fórmula 1 en la actualidad. En este sentido, declara: "Yo pienso que uno tiene que ser leal a sus principios. Nosotros, cuando creamos la Fórmula E, lo hicimos con la clara intención de traer gente nueva a nuestro deporte. Cuando ahora vemos que los dos campeonatos de automovilismo más grandes están convergiendo en el mismo tipo de carrera, creo que la Fórmula 1 está perdiendo una oportunidad tremenda de atraer a los fans tradicionales y en cambio ataca a un perfil de público que encaja más en la Fórmula E".

"Nos queda ese 30 o 40 % último para equipararnos con la Fórmula 1 y yo creo que va a venir precisamente por ofrecer un tipo de producto completamente distinto. Mi opinión es que en dos años esto cambiará y la Fórmula 1 volverá a ser lo que tiene que ser: básicamente, el que frene más tarde, gana. Yo lo que ofrezco es una cosa completamente diferente: gana el que conduzca de forma más eficiente. La Fórmula E tiene que ver con la eficiencia energética y, además, tiene un impacto en la industria. Los dos son perfectamente válidos, compatibles, y considero que van a seguir atrayendo a gente nueva. Esto es lo que deberíamos estar persiguiendo. De lo contrario, como sigamos así, el público se va a ir a otros deportes".

Racing for Charity

Para el compromiso social de Porsche, el fin de semana del E-Prix de Madrid también se saldó con un éxito rotundo. Tras haber completado Pascal Wehrlein y Nico Müller el número máximo de vueltas en esta sexta carrera de la temporada, el importe de la donación del programa benéfico "Racing for Charity" asciende a 155.200 euros, que irán a destinados a la ayuda de niños gravemente enfermos en todo el mundo.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2026/exito-formula-e-madrid-2026-34986.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ff883518-3d6a-49b7-a743-e044edbd53cc.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/formula-e.html

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