

Taycan: CO_2-Emissionen* kombiniert (WLTP) 0 g/km, Stromverbrauch* kombiniert (WLTP) 19,1 – 16,1 kWh/100 km, Elektrische Reichweite kombiniert (WLTP) 520 – 609 km, Elektrische Reichweite innerorts (WLTP) 593 – 684 km

ED1000: Fünfter Sieg in Folge für Porsche

23/06/2025 Der vollelektrische Taycan bleibt bei der Langstecken-Rallye das Maß der Dinge.

Der Porsche Taycan hat auch die fünfte Auflage der Rallye „Electric Drive 1000“ gewonnen. Bei Temperaturen von mehr als 30 Grad und kilometerlangen Staus auf Grund des Ferienendes in Bayern konnte sich das Team Timo Bernhard und Mayk Wienkötter erneut gegen die Konkurrenz durchsetzen – am Ende sogar recht deutlich.

Bei der Veranstaltung wird auf einer 1.000 Kilometer langen Strecke die Leistungsfähigkeit der aktuellen Generation batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge demonstriert. Dreh- und Angelpunkt der diesjährigen Auflage war erneut München. Es galt zwei jeweils gut 500 Kilometer lange Schleifen um die bayrische Metropole zu ziehen. Einmal Richtung Westen und nach der Mittagspause Richtung Osten. Auf der Tour müssen insgesamt fünf Fotopunkte angefahren werden und mit einem Beweisbild muss belegt werden, dass man tatsächlich vor Ort war.

Ein guter Start

Beginn ist am Sonntagmorgen in der Motorworld in München. Zunächst geht es Richtung Allgäu. Da der Verkehr zu diesem Zeitpunkt noch überschaubar ist, kommen der ehemalige Le Mans-Sieger und der Taycan-Pressesprecher in der hinterradangetriebenen Sportlimousine gut voran. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt zu diesem Zeitpunkt bereits bei etwa 130 km/h. Erste Location ist der Flughafen in Memmingen.

Von dort geht es weiter über den Fernpass zur Bergiselschanze nach Innsbruck. Hier verlangsamt sich die Fahrt: Stopp and Go bis zum höchsten Punkt auf 1200 Meter. Entsprechend niedrig die Pace nach drei Stunden: Lediglich 85 km/h und 250 Kilometer stehen auf dem Curved Display des Taycan. Die Skisprungschanze passieren die Porsche-Piloten nach knapp vier Stunden.

Mit neuer Strategie zum Sieg

Da der Verkehr immer dichter wird, verlässt das Porsche-Team die Autobahn und fährt über die Landstraße nach Bad Tölz, vorbei am Achensee in Richtung München. Nach fünf Stunden Fahrt sind immer noch keine 500 Kilometer zurückgelegt. Dann der erste Boxenstopp: Laden an der Landstraße an einer 300 kW-Säule. Um wieder etwas Zeit gut zu machen, entscheiden sich Bernhard/Wienkötter für eine neue Strategie: Splash and Dash. Gemeint ist damit ein sehr kurzer Boxenstopp. Statt wie im Jahr zuvor zwei längere Ladepausen zu machen, sollen dieses Mal mehrere, kürzere Stopps einen Vorteil bringen. Der Taycan profitiert so von Ladeleistungen von um die 300 kW über die gesamte Session. Nach nur etwa mehr als sechs Minuten geht es bereits weiter. Der Ladezustand steigt dabei von acht Prozent auf 36 Prozent SoC dank einer Nachlademenge von fast 30 kWh. Nach sechseinhalb Stunden ist Halbzeit in München.

Anschließend geht es weiter Richtung Salzburg. Bei einer IONITY-Ladesäule steht schon bald die nächste Splash and Dash-Session an. Der Taycan saugt hier bis zu 322 kW aus der Ladesäule. Nach sieben Minuten sind 39 kWh mehr im Akku. Weiter geht die Effizienzfahrt. Die nächsten Fotostopps befinden sich an einer Fischtreppe am Inn, einem Solarcampus und einem Café am Chiemsee.

Wichtiger Helfer: Porsche Charging Planner

Ein Bedienfehler kostet die Porsche-Besatzung dann fast noch den Sieg. Auf der Suche nach dem bestmöglichen Ladestopp deaktiviert Wienkötter den Porsche Charging Planner, welcher neben dem Einplanen der Ladesäule auch die Vorkonditionierung der Batterie steuert. An der nächsten IONITY-Station wundern sich die beiden dann über zu hohe Batterietemperaturen und zu niedrige Ladeleistungen des Taycan. Nach elf Minuten sind dennoch wieder 45 kWh im Speicher.

Der anschließend letzte von vier Ladestopps dauert gerade einmal vier Minuten. Dennoch sind 18 kWh

mehr in der Performance Plus-Batterie. Nach einer Fahrzeit von ungefähr zwölf Stunden und einem Durchschnittsverbrauch von 20,6 kWh biegt der Taycan, obwohl als letzter gestartet, als erster wieder auf den Parkplatz an der Motorworld ein. Vorsprung auf den Zweitplatzierten: mehr als eine Stunde. Insgesamt hat der Taycan bei der ED1000 gerade einmal 28 Minuten an Ladestationen gestanden.

132 kWh in 28 Minuten nachgeladen

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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

Consumption data

Taycan (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 19,1 – 16,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

Taycan mit Performancebatterie Plus (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 19,4 – 16,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions 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: ED1000: Fünfter Sieg in Folge für Porsche/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Taycan, ED1000, 2025, Porsche AG
Subline: Mayk Wienkötter und Timo Bernhard

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2025/produkte/porsche-taycan-ed1000-fuenfter-sieg-39856.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/adbbce77-3468-49d2-9fde-f1e585575807.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-elektromobilitaet.html
https://www.volkswagen-group.com/de/info-hub-e-mobilitaet-18823
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de

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