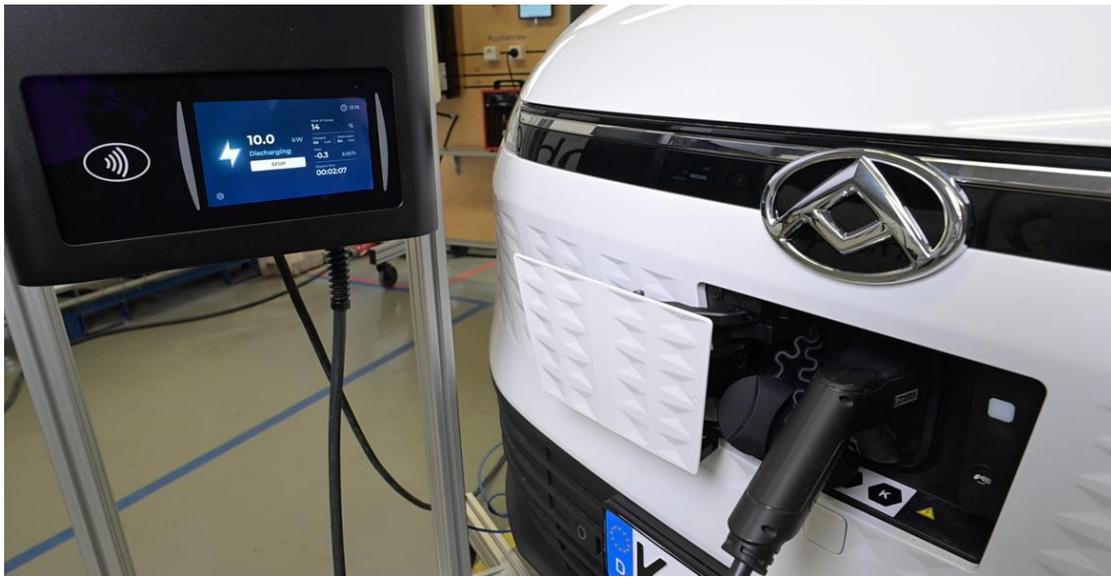


MAXUS testet erfolgreich bidirektionales Laden und bereitet Markteintritt vor



- MAXUS hat das bidirektionale Laden erfolgreich mit 3 Modellen getestet
- MAXUS entscheidet sich bewusst für DC-Standard
- Kundenfreigabe des bidirektionalen Ladens mit zertifiziertem Lader in Vorbereitung

Wien, 15. Mai 2025 – MAXUS hat in Zusammenarbeit mit der AMBIBOX GmbH erfolgreich das bidirektionale Laden für die vollelektrischen Transporter eDELIVER 5, eDELIVER 7 AWD und den Elektro-Allrad-Pickup eTERRON 9 getestet.

Bidirektionales Laden ermöglicht es, Energie aus der Fahrzeugbatterie aktiv zu nutzen, wenn das Fahrzeug geparkt und mit einer geeigneten Ladelösung verbunden ist.

Was ist bidirektionales Laden?

Heute fließt bei Elektrofahrzeugen der Strom in der Regel nur in eine Richtung: von der Ladestation in das E-Auto – das sogenannte „unidirektionale Laden“.



In Zukunft können E-Fahrzeuge nicht nur Strom aufnehmen, sondern diesen auch bedarfsgerecht an Gebäude oder das öffentliche Stromnetz zurückgeben – das sogenannte „bidirektionale Laden“.

Dafür braucht es neben einem geeigneten Fahrzeug auch eine technisch kompatible Wallbox oder Ladesäule.

Es gibt unterschiedliche Anwendungsfälle für das bidirektionale Laden:

Vehicle-to-Home (V2H)

Naheliegender ist, den Strom aus der Fahrzeug-Batterie zu nutzen, um den Eigenverbrauchsanteil einer PV-Anlage zu erhöhen. Dafür wird der Strom in der Batterie gespeichert, wenn die PV-Anlage mehr produziert, als im Haus benötigt wird. Wenn der Strombedarf höher als die Produktion der PV-Anlage ist, gibt die Batterie Strom ab. Diese Nutzung wird Vehicle-to-Home (V2H) bzw. Vehicle-to-Building (V2B) genannt.

Vehicle-to-Grid (V2G)

Eine andere attraktive Nutzungsform heißt Vehicle-to-Grid (V2G). Die Batterie des E-Fahrzeugs wird genutzt, um durch intelligentes Laden das Stromangebot bzw. die Stromnachfrage im lokalen Verteilnetz zu regulieren: E-Autos werden dann geladen, wenn die Stromnachfrage und damit i. d. R. auch der Strompreis niedrig ist; umgekehrt speisen sie in Zeiten mit hoher Nachfrage und entsprechend hohen Preisen Strom in das Verteilnetz ein. Dieser Anwendungsfall macht insbesondere bei einer großen Anzahl an Fahrzeugen Sinn, beispielsweise bei einer Fahrzeugflotte, die im Depot geladen wird.

Standardisierung

Bidirektionales Laden über die in Europa als Standard gesetzten CCS-Stecker ist momentan nur mit wenigen Ladestationen möglich. AMBIBOX bietet einen zertifizierten, kompatiblen Lader nach DC-Standard mit bis zu 22kW Ladeleistung an.

Die getesteten MAXUS Fahrzeuge sind vollständig mit diesem System kompatibel – ein weiterer Schritt in Richtung serienreifer Einführung.



MAXUS Motors Austria Presseinformation
15. Mai 2025

MAXUS verfolgt konsequent seine technologieoffene Nachhaltigkeitsstrategie und setzt dabei gezielt auf praxisorientierte Innovationen mit Mehrwert für den Kunden.

Das bidirektionale Laden hat sowohl für den Privat- wie den Flottenkunden handfeste wirtschaftliche Vorteile.

Wenn der Privatkunde den Eigenverbrauchsanteil einer eigenen PV-Anlage durch bidirektionales Laden erhöht (V2H bzw. V2B), kann er sofort Geld sparen, da der Strom vom eigenen Dach in der Regel günstiger ist als der aus dem öffentlichen Netz.

Dies kann auch auf den Flottenbetreiber zutreffen, wenn sich das Fahrzeugdepot bei einem Warenlager oder Distributionszentrum befindet und der Strombedarf (teilweise) aus den Fahrzeugbatterien gedeckt werden kann.

Der wirtschaftlich attraktivste Anwendungsfall ist das sogenannten "netzdienliche Laden" (V2G), bei dem Strom aus den Fahrzeugbatterien zurück ins Netz gespeist wird und damit Verbrauchsspitzen im öffentlichen Stromnetz abgedeckt (geglättet) werden können. Der Netzbetreiber ist im Rahmen vertraglicher Vereinbarung bereit, diesen "rückeingespeisten" Strom zu vergüten.

Diese Möglichkeit der Monetarisierung hat das Potential, die Total Cost of Ownership (TCO) signifikant zu senken, da die Kosten für das Laden der Fahrzeugbatterien durch Einkünfte gegenfinanziert werden.

Markteinführung in Vorbereitung

MAXUS arbeitet mit Hochdruck an der Markteinführung dieser Technologie in Europa* und plant, seinen Kunden künftig einen echten Mehrwert durch intelligente, bidirektionale Ladelösungen zu bieten.

Das Ziel: Die besten Technologien dort einzusetzen, wo sie im Alltag maximale Wirkung entfalten – nachhaltig, flexibel und wirtschaftlich.



MAXUS Motors Austria Presseinformation
15. Mai 2025

Über MAXUS:

MAXUS ist Teil der SAIC Motor Gruppe, des größten Automobilherstellers in China. Seit 2021 fungiert die Asia Car Import Austria GmbH, ein Unternehmen der DENZEL Gruppe, als Importeur für die Nutzfahrzeugmarke in Österreich und hat hierfür eine eigene Händler- und Servicenetzstruktur aufgebaut. MAXUS positioniert sich als führende Nutzfahrzeugmarke mit einer innovativen Modellpalette, speziell für den urbanen und regionalen Verteilerverkehr. In Österreich ist MAXUS die Nummer 1 im eLCV-Segment (elektrische leichte Nutzfahrzeuge). Das aktuelle vollelektrische Modellportfolio umfasst den eDELIVER 3, eDELIVER 5, eDELIVER 7, eDELIVER 9, den Pick-Up T90 EV sowie den vollelektrischen Allrad-Pick-Up eTERRON 9.

Weitere Informationen über MAXUS Motors Austria, das aktuelle Österreich-Modellportfolio inkl. der technischen Daten und Preise stehen unter www.maxus-motors.at zur Verfügung.

Für Rückfragen steht Ihnen Michael Ellies, MA gerne unter michael.ellies@maxus-motors.at oder unter der Tel.Nr. +43 664 807 41 2308 zur Verfügung.

Über AMBIBOX:

Als Spezialisten auf dem Gebiet der Leistungselektronik hat das Team der Ambibox GmbH ein DC-Baukastensystem aus Hard- und Software-Komponenten entwickelt. Dazu gehören kostengünstige, bidirektionale DC-Wallboxen, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen. Damit lässt sich unsere Vision einer zukunftsfähigen Energieversorgung umsetzen, die dezentral, hocheffizient und wirtschaftlich ist.

Für Rückfragen steht Ihnen Manfred Przybilla gerne unter przybilla@ambibox.de oder unter der Tel.Nr. +49 1520 917 22 83 zur Verfügung. Weitere Informationen unter www.ambibox.de

*Die regulatorischen Rahmenbedingungen sind in den Mitgliedsstaaten der EU noch unterschiedlich.

