



MOBILER SPEICHER UND SCHNELLLADER IM CONTAINER

Mobiles Schnellladen!

1'254 kWh Speicher, 600 kW Gleichstrom-Ladeleistung, zwei CCS2-Ladepunkte mit je 7,5 m flüssigkeitsgekühltem Kabel. Aufstellen, anschliessen, laden — ohne Netzausbau und ohne Trafostation.

TECHNISCHE DATEN

Spezifikation im Überblick

BATTERIESPEICHER

Akku-Technologie	LFP (Lithium-Eisenphosphat), 314-Ah-Zellen
Speicherkapazität	1'254 kWh (6 Cluster à 209 kWh)
Kühlkonzept	Flüssigkeitskühlung (Pack) + Luftkühlung (Raum)
Schutzart / Korrosion	IP54 / Korrosionsklasse C5
Brandschutz	Aerosol-Löschsystem
Betriebstemperatur	-30 °C bis +50 °C
Entladerate	1C
Container / Gewicht	Standard 10-Fuss-Container, 2'991 × 2'438 × 2'591 mm · ca. 13,5 t

CONTAINER LADEN

Netzeingang	CEE 32 A bis 2× CEE 125 A
Netzspannung	400 V, 3-ph, 50 Hz
AC-Ladeleistung	2× 80 kW
DC-Laden	1× CCS2, 340 kW

CONTAINER ENTLADEN

DC-LKW-Laden	1× 200 kW, 1× 400 kW
DC-Ladekabel	2× 7,5 m, flüssigkeitsgekühlt
DC-Spannungsbereich	300 – 1000 V
AC-Ausgang	CEE 125 A, 400 V, 80 kW

Service in Ihrer Nähe

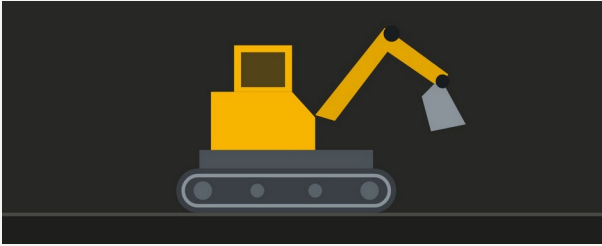
- Basis Walenstadt SG – kurze Wege
- Inbetriebnahme und Instruktion vor Ort
- Wartung und Störungsdienst, eigenes Team
- Ersatzteile ab Lager Schweiz
- Beratung zu Standort und Netzanschluss
- Direkter Kontakt: 081 735 33 30

Fernzugriff & Überwachung

- Anbindung via Mobilfunk, Modbus TCP/IP, CAN
- Ladezustand, Leistung und Alarmer in Echtzeit
- Fernauslesung, Parametrierung, Updates
- 10-Zoll-Touchdisplay am Gerät
- Automatische Alarmermeldung bei Störungen
- Betriebsdaten für Auswertung & Abrechnung

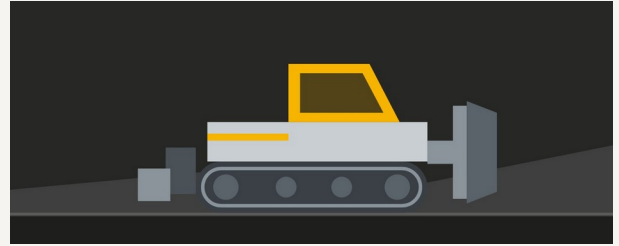
EINSATZ IN DER PRAXIS

Wo der Speicher Wirkung zeigt



Baustelle

Über Nacht am vorhandenen Anschluss laden, tagsüber bis 600 kW an Bagger, Lader und Dumper abgeben — ohne Provisorium und ohne Trafostation.



Pistenfahrzeuge

Laden an der Bergstation oder direkt an der Piste, wo kein starker Anschluss liegt. Ausgelegt bis -30 °C und innerhalb der Saison versetzbar.



Busse

Depotladen ohne Netzausbau: nachts langsam laden, morgens die Lastspitze abdecken. Zwei Busse gleichzeitig, auch an der Wendeschleife.



LKW laden

Kurze Standzeiten: 200 kW und 400 kW auf zwei Ladepunkten bringen in der Lenkpause Reichweite zurück — am Terminal oder beim Kunden.

WAS DEN UNTERSCHIED MACHT

ab 32 A

flexibel nachladen

Lädt an der Baustromdose genauso wie an 2× CEE 125 A.

7,3 m²

Stellfläche

1'254 kWh auf der Grundfläche eines 10-Fuss-Containers — halb so viel Platz wie ein 20-Fuss-Gerät.

1 Gerät

alles integriert

Speicher, CCS2-Ladestation und CEE-125-A-Anschluss in einem Container.

NACHLADEN UND KOMPATIBILITÄT

Laden, wo der Anschluss ist

Der Container lädt an dem Anschluss, der vor Ort vorhanden ist – von der Baustromdose bis zum starken Netzanschluss. Je stärker der Anschluss, desto schneller ist er wieder voll.

ANSCHLÜSSE ZUM NACHLADEN

Anschluss	Ladeleistung	Von 5 auf 95 %*
DC-Eingang CCS2 (direkt in den Speicher)	bis 340 kW	ca. 3,3 h
2× CEE 125 A, 400 V	160 kW	ca. 7 h
2× CEE 63 A, 400 V	ca. 87 kW	ca. 13 h
1× CEE 125 A, 400 V	80 kW	ca. 14 h
2× CEE 32 A, 400 V	ca. 44 kW	ca. 25 h
1× CEE 63 A, 400 V	ca. 43 kW	ca. 26 h
1× CEE 32 A, 400 V (Baustromdose)	ca. 22 kW	ca. 51 h

* Richtwerte für eine Ladung von 5 auf 95 % (rund 1'130 kWh), ohne Ladeverluste.

PASST ZU HEUTIGEN E-LKW

Modell	Batterie nutzbar	Max. Laden	20 → 80 %**	Ladungen pro Füllung
Mercedes-Benz eActros 600	600 kWh	400 kW	ca. 60 min	3
MAN eTGX	534 kWh	375 kW	ca. 55 min	3-4
Volvo FH Electric	460 kWh	350 kW	ca. 65 min	4
DAF XF Electric	462 kWh	325 kW	ca. 55 min	4
Designwerk High Cab (CH)	864 kWh	350 kW	ca. 1,6 h	2

** Richtwerte am 400-kW-Ladepunkt auf Basis der Herstellerangaben; reale Ladezeit abhängig von Temperatur und Ladekurve. Ladungen pro Speicherfüllung (5–95 %). Stand Oktober 2026; Markennamen gehören den jeweiligen Herstellern.

Ein Ladestandard für alle

Beide Ladepunkte nutzen CCS2, den Standard aller grossen LKW-Hersteller. Der 400-kW-Punkt deckt die höchste Ladeleistung heutiger Serien-LKW ab; am 200-kW-Punkt lädt gleichzeitig ein zweites Fahrzeug.

PRAXISBEISPIEL DEPOT

Eine CEE-63-Dose. Zwei E-LKW.

Ohne Netzausbau: Der Container puffert die Energie aus einer gewöhnlichen CEE-63-Dose (rund 43 kW) und gibt sie als Ladespitze an die Fahrzeuge ab – mittags und abends.

NACHT BIS MITTAG

43 kW

Der Container lädt an der CEE-63-Dose nach. Um 12 Uhr ist er voll (rund 1'130 kWh).

12:00 MITTAG

40 → 80 %

Zwei LKW laden parallel je 200 kWh: in ca. 35 min (400 kW) und ca. 65 min (200 kW).

NACHMITTAG

+200 kWh

Der Container lädt an der Dose wieder auf.

18:00 ABEND

20 → 80 %

Beide LKW laden je 300 kWh: in ca. 50 und 95 min. Am nächsten Morgen fahrbereit.

DAS ERGEBNIS

1'000 kWh**pro Tag in die LKW**

An einer Dose mit nur 43 kW Anschlussleistung.

über 9 h**ohne Container**

bräuchte allein die Mittagsladung direkt an der CEE-63-Dose.

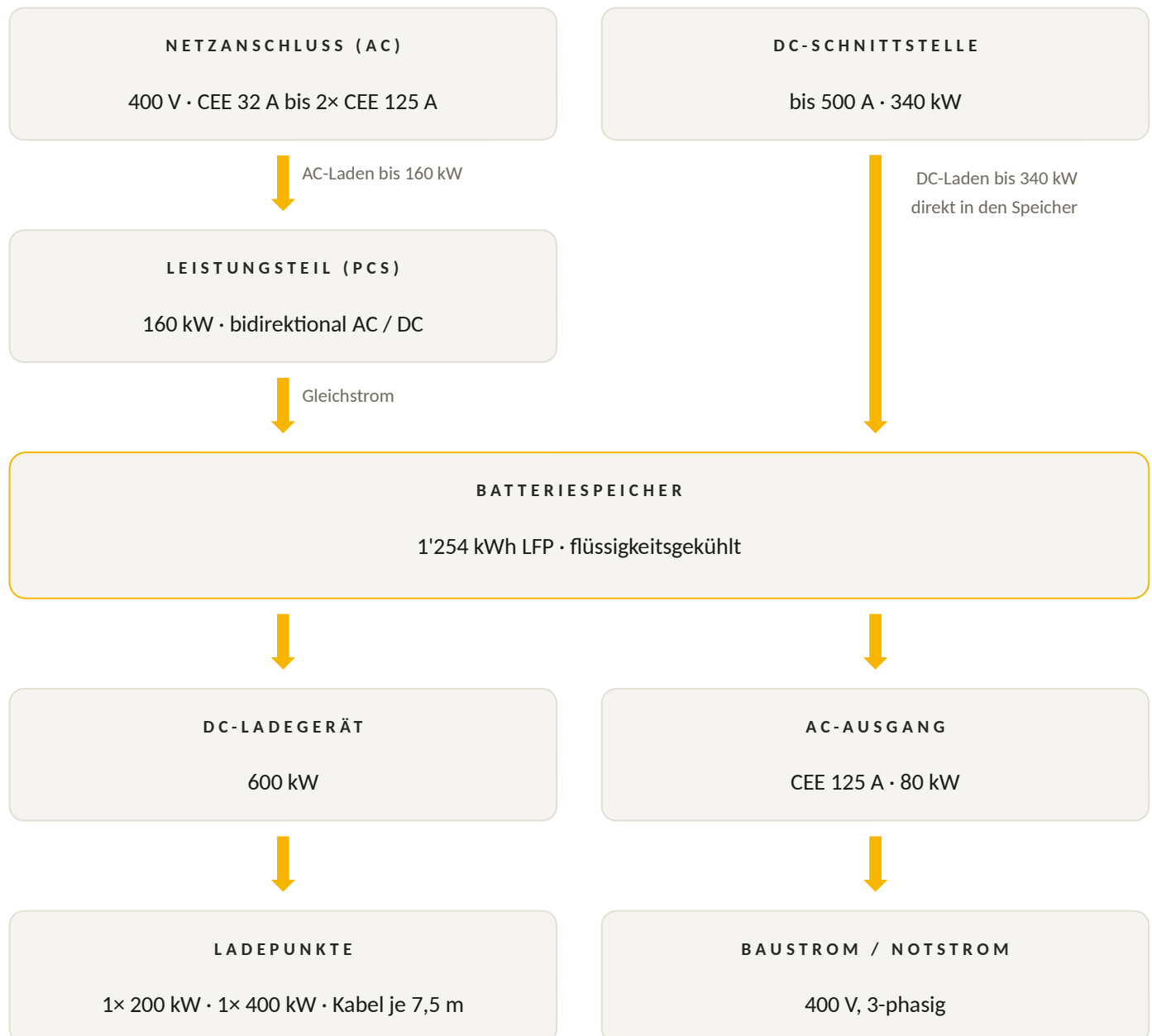
rund 40 %**Reserve**

bleiben im Speicher jederzeit übrig.

Annahmen: LKW mit 500 kWh nutzbarer Batterie (z. B. Volvo FH Electric, MAN eTGX, Mercedes-Benz eActros 600), Ankunft mittags mit 40 %, abends mit 20 %, Ladung jeweils auf 80 %. CEE 63 A bei 400 V = rund 43 kW Dauerleistung. Speicher 5–95 % (rund 1'130 kWh). Ladezeiten sind Richtwerte, ohne Ladeverluste.

AUFBAU UND ENERGIEFLUSS

Vereinfachtes Funktionsschema



Vereinfachte Darstellung.