

CEBIT 2018 INFORMATION

Von der herkömmlichen Zapfpistole zur Designladesäule

München, 11.06.2018 – Vom 11. – 15. Juni 2018 präsentiert IONITY gemeinsam mit Designworks erstmals ein Konzept seiner Ladesäule für das paneuropäische 350 kW High-Power-Charging-Netzwerk. Besuchen Sie uns an unserem Messestand und entdecken Sie die IONITY Ladestation – real und mittels „Virtual Reality“ gleichermaßen: „Future Mobility“, Halle 25, Stand B48.

Die Geschichte der Zapfsäule

Es war wahrscheinlich Edwin Drake, der 1859 die erste Ölquelle in Pennsylvania in Betrieb nahm. Ein Jahr zuvor wurde nebenan in Ohio Öl auf nordamerikanischem Boden diagnostiziert. Welches Potenzial sich in der dunkel-schmierigen Flüssigkeit verbarg, war noch nicht absehbar. „Schwarzes Gold“? Der Ausdruck folgte deutlich später.

Das Öl wurde damals schlicht zu Kerosin verarbeitet. Ideal, um mit profanen Beleuchtungseinrichtungen die Nacht ein wenig zu erhellen. Obwohl bereits andere Rohölprodukte – einschließlich Benzin – im Destillationsprozess erzeugt werden konnten, hatte Drake keinen Nutzen für die „Nebenprodukte“. Denn Fahrzeuge, ob geführt auf Schienen oder frei dirigiert durch die Orte rollend, sollten noch Jahre mit Kohle oder Holz betrieben werden oder aber elektrisch. So war Gustave Trouvés Dreirad im Jahr 1881 wohl das erste Automobil überhaupt – und es fuhr mit Strom. Denn auch das Stromnetz wurde zeitgleich ausgebaut und mit diesem wurde die elektrische Glühlampe immer populärer. Peu à peu löste der Strom das Kerosin für viele Anwendungen ab.

Doch im Erdöl schlummerten weitere Kraftquellen. Das Benzin zündete in der letzten Dekade des ausgehenden Jahrhunderts seine Karriere als

Kraftstoff für die immer häufiger anzutreffenden Motorkutschen. John Davison Rockefeller war einer der ersten, der das Potenzial erkannte. Standard Oil nannte er seine Firma, die auch nach heutigem Maßstab noch eines der wertvollsten Unternehmen wäre.

Tankstopp nach 50 Kilometern

Etwa zur selben Zeit in Deutschland: Bertha Benz gilt als Progressivdame und Pionierdompteurin der Langstrecke. Sie unternahm 1888 die erste Fernfahrt in einem Automobil – mit Hubkolbenmotor. Im selben Jahr startete auch das Flocken-Elektrofahrzeug, das erste vierrädrige E-Mobil. Doch nicht nur die Elektromobilisten, die bislang lediglich wenige Kilometer am Stück im Lauftempo durch den Ort flanieren konnten, staunten über Berthas Verbrennungsmotor. Die Frau von Carl fuhr im Benz-Patent-Motorwagen gut 100 Kilometer von Mannheim nach Pforzheim – einfach so; damals unvorstellbar weit. Bertha Benz musste den Wagen auf halber Strecke in Wiesloch nachtanken. Die Reichweite war aufgrund des kleinen Tankinhalts eben knapp und eine Tankstelle gab es noch nicht. So kaufte Bertha den Sprit in der Apotheke, abgefüllt in Flaschen.

Dass das Automobil per se und vor allem das mit dem rüttelnden Verbrennungsmotor zukunftsfähig sein könnte, merkten einige, nachdem Benzin als offizieller Kraftstoff 1892 anerkannt war. Man konnte ihn fortan in Drogerien, Gasthäusern und Kolonialwarenläden und um 1900 auch von mobilen Tankwagen kaufen. In den kommenden Jahren wurden zudem Bürgersteigpumpen populär. Sylvanus F. Bowser aus Indiana gilt als Erfinder der Benzinzapfanlage. Auch durch seine Neuerung ging das Tanken von Benzin schneller als das Laden der Elektroautos. Hinzu kam, dass das Verbrennungsauto immer komfortabler wurde. Mittlerweile entfiel sogar das Anschmeißen des Hubkolbenmotors via Drehkurbel.

Der Erste Weltkrieg brachte dem Verbrenner weiteren Schub. Schnell wurde klar, dass größere Distanzen mit einem Benzinfahrzeug einfacher und schneller zu bewerkstelligen waren als mit jedem anderen nicht schienengebundenen Fahrzeug. Dennoch sollte es noch bis Anfang der 1920er-Jahre dauern, bis sich der Benzinmotor (vorerst) gegen das leise summende Elektroauto durchsetzte – angeblich nicht ohne Zutun von Rockefeller und seinem gigantischen Ölimperium.

Erste Tankstellen 1922

Die ersten wirklichen Benzintankstellen Deutschlands eröffneten 1922 in Berlin, Hamburg und Köln. Rasant ging die Entwicklung des Automobils, des Verbrennungsmotors und der Zapfanlagen weiter. 1923 kam der erste Diesel-Lkw auf den Markt und mit ihm der Dieselmotor. Zwei Jahre später gab es in der Weimarer Republik bereits 1.000 Tankstellen.

1936 wurde nicht nur der Bau der Autobahn forciert; im Dritten Reich sollte an den Fernstraßen alle 25 Kilometer eine Tankstelle für Kraftstoffnachschub sorgen. Zwei Jahre später waren es noch keine 70 Autobahntankstellen – die Prioritäten hatten sich verschoben. Dafür gab es andernorts rund 60.000 Möglichkeiten, Sprit zu fassen. Mehr sollte es nie wieder geben. Während des Zweiten Weltkriegs wurden Privatfahrzeuge – sofern vorhanden – auf Holzgas-Verbrennung umgerüstet. Benzin und Diesel gab es bis 1948 nur für militärische Zwecke und zur Sicherung der Grundversorgung. Die Alliierten kontrollierten die Abgabe nach dem Krieg.

Gut 45.000 Tankstellen verteilten sich Ende der 1960er-Jahre über Westdeutschland. Der Kraftstoff kam hauptsächlich aus den USA und den arabischen Staaten. Rationierung war im Herbst 1973 angesagt.

Ägypten und Syrien griffen Israel am Jom-Kippur-Feiertag an und die Folgen des Krieges waren kurze Zeit später weltweit zu spüren. Die arabischen Ölstaaten stoppten aus Verbundenheit mit Ägypten die Förderung. Die Ölproduktion aus den USA reichte nicht aus und die Welt sah, wie abhängig sie vom Schwarzen Gold war. An den Tankstellen bildeten sich lange Schlangen für ein paar Liter Kraftstoff.

Mitte der 1970er-Jahre kam eine neue Benzingeration in den USA auf den Markt: „Bleifrei“ lautete die Zauberformel. Da Blei als gesundheitsschädlich galt, wurde es Mitte der 1980er auch in Deutschland verbannt. Zu diesem Zeitpunkt existierten rund 270 Tankstellen direkt an den deutschen Autobahnen. Das freute Langstreckenfahrer, mussten sie doch kaum mehr Umwege in Kauf nehmen, wenngleich die Zahl der Tankstellen kontinuierlich abnahm. 2018 sind noch etwa 14.000 Tankstationen übrig geblieben.

Fossile Kraftstoffe tanken ist schon heute von gestern

Einige Tankstellenbetreiber haben die Zeichen der Zeit erkannt und bieten neben Benzin, Diesel, Erd- und Flüssiggas auch Strom für die wachsende Zahl der Elektrofahrzeuge an. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sieht bis zum Jahr 2020 insgesamt 15.000 Ladesäulen in Deutschland. Aktuell gibt es in Deutschland etwa 9.500 Ladepunkte. Rund 8.000 ermöglichen das Stromtanken mit bis zu 22 Kilowatt. An 1.300 Punkten besteht die Chance, mit 50 Kilowatt und mehr das Fahrzeug für die kommenden Kilometer fit zu machen.

Exakt da knüpft die IONITY GmbH an. Das Münchener Joint Venture der Automobilhersteller BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company sowie des Volkswagen-Konzerns mit Audi und Porsche mischt ganz vorne mit bei den hypermodernen Ladesäulen. 50 KW-Anlagen sind gut,

aber aus Sicht von IONITY nicht gut genug. So hat sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt, ebenfalls bis 2020 insgesamt 400 wahre Schnellladestationen (High-Power-Charging) mit CCS-Stecker (Combined Charging System) und 350 KW zu installieren; paneuropäisch, in 25 Ländern. 340 Stationen werden in der EU platziert, davon wiederum etwa 100 in Deutschland. Nach einmaliger Registrierung interagieren alle IONITY-Designsäulen im Plug-and-Play-Verfahren mit dem Fahrzeug. Schnell, einfach, sauber. Apropos sauber. In Deutschland bezieht IONITY die grüne Elektrizität vom Münchener Ökostromanbieter Polarstern.

Alle 120 Kilometer gibt's IONITY

Bis zu sechs Ladepunkte sind bei den IONITY-Spots üblich. Die Stationen befinden sich stets an Autobahnen, jeweils rund 120 Kilometer von der nächsten IONITY-Lademöglichkeit entfernt. „IONITY hat sich dem ‚usecase‘ Langstrecke in Europa gewidmet“, sagt CEO Dr. Michael Hajesch. „Wir ermöglichen es mit unseren Ladesäulen, die Vorteile der Elektromobilität auch auf die Langstrecke zu übertragen. Die neue Generation der E-Mobile ist mit unseren Ladesäulen innerhalb von 15 Minuten startklar für die nächsten 300 Kilometer. Die stylischen 350 KW-Schnelllader füllen somit während des kurzen Espresso-Stopps das Elektroauto – eine Säule für ein Auto.“

Und COO Dr. Marcus Groll ergänzt: „Mit den neuen Elektroautos, die ab Ende 2018 erhältlich sein werden, wird sich die Entwicklung des besten Lademanagements weiter zu unseren Gunsten verändern. Wenn die Frequenz der Ladevorgänge beziehungsweise die Anzahl der Elektroautos eine bestimmte Größe erreicht, wird für die Langstrecke kein Weg an 350 KW-Säulen vorbeiführen – IONITY liegt genau auf all diesen Wegen, 400 Mal in Europa. Unsere Kunden können schneller weiterfahren, da sie keine unnötige Wartezeit an den Ladesäulen haben

werden. Denn je nach Fahrzeug bekommen IONITY-Kunden in 20 Minuten Strom für weitere 400 Kilometer. Business-Trips und Urlaubsreisen werden einfacher und sauberer denn je. Das Laden der Zukunft existiert bereits heute.“

###

Über IONITY

IONITY mit Sitz in München wurde im Jahr 2017 gegründet und ist ein Gemeinschaftsunternehmen der BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company sowie des Volkswagen-Konzerns mit Audi und Porsche. Das Ziel des Joint Ventures ist der Aufbau eines flächendeckenden und leistungsstarken „High-Power-Charging“(HPC)-Netzwerkes für Elektrofahrzeuge in Europa, um eine komfortable Elektromobilität auf Langstrecken zu gewährleisten. Mit starken Kooperationspartnern bietet IONITY national und international attraktive Standorte. IONITY ist eine international eingetragene Marke. www.ionity.eu

Weitere Informationen und Pressematerial im Internet unter:
www.ionity.eu

Pressekontakt:

IONITY GmbH
Paul Entwistle
Public Relations
Tel.: +49 151 68 91 70 73
E-Mail: presse@ionity.eu