Verlag: huss Redaktion: Transport LOGISTRA PROFI Werkstatt busplaner VISION mobility Herausgeber: VDA Verband der Automobilindustrie

» IAA TRANSPORTATION aktuell

2. Tag
Mittwoch
16. September
2026

Die offizielle Zeitung der IAA TRANSPORTATION in Hannover www.iaa-transportation.com

# Vom Reden zum Handeln

Die VDA-Präsidentin Hildegard Müller richtet deutliche Worte an die Politik.

FOTO: CLAUS BÜNNAGEL

**ERÖFFNUNG** Die IAA TRANSPORTATION 2026 ist gestartet. Zum Auftakt fordert die Nutzfahrzeugindustrie mehr Tempo von der Politik bei Infrastruktur und Rahmenbedingungen für die klimaneutrale Mobilität.

Die IAA TRANSPORTATION 2026 ist gestartet. Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, der niedersächsische Ministerpräsident Olaf Lies, Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay sowie VDA-Präsidentin Hildegard Müller eröffneten die weltweit führende Leitveranstaltung für die Nutzfahrzeugindustrie im Rahmen einer Veranstaltung am Dienstagvormittag auf dem Messegelände in Hannover. Unter dem Motto „We Deliver“ präsentieren die Aussteller dort digitale und klimaneutrale Mobilitätslösungen für die Zukunft des Straßengüterverkehrs. „Wir haben mit Investitionen und Innovationen die gesamte Bandbreite an technologischen Möglichkeiten entwickelt“, betonte VDA-Präsidentin Hildegard Müller. „Hannover ist ‚The Place to Be‘ für die Welt von Logistik und Transport.“ Die Nutzfahrzeugbranche „hat geliefert“.

Deutliche Worte fand die VDA-Präsidentin hingegen für die Politik – insbesondere in Richtung Brüssel: „Die Welt schreitet voran, Brüssel lahmt“, kritisierte Müller den mangelnden Reformeifer der EU. Die Produkte für die klimaneutrale Mobilität stünden bereit, nun fehlten die richtigen Rahmenbedingungen für den Hochlauf.

Die Liste der Baustellen ist lang. Europaweit mangelt es noch immer an Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur mit den begleitenden Energienetzen. Netzanschlüsse für das Depotladen dauern vielerorts Jahre – die Stromnetze sind nicht ausreichend auf die Anforderungen vorbereitet.

Einer der Hauptkritikpunkte des VDA: Brüssel setzte der Nutzfahrzeugindustrie ambitionierte Ziele, lasse aber selbst Ehrgeiz und Geschwindigkeit vermissen. Das EU-Review der $CO_2$-Flottenregulierung für die Nutzfahrzeuge etwa müsse dringend vorgezogen werden. Man dürfe sich nicht der Analyse der Sachverhalte verweigern. „Nur wer die Realität anerkennt, kann steuern“, so Müller. Strafzahlungen hingegen seien das falsche Signal. Sie gefährdeten Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung.

Bundesverkehrsminister Steffen Bilger hingegen verwies auf die Erfolge der (deutschen) Politik: „Wir bauen entlang der Autobahnen für E-Lkw ein Schnellladenetz auf und starten an 124 unbewirtschafteten Rastanlagen die konkrete Umsetzungsphase“. Man setze nicht nur auf eine einzelne Antriebstechnologie. Mit der Förderung aus der Politik würden etwa 35 Wasserstofftankstellen umgesetzt.

Die Botschaft zum Auftakt der IAA TRANSPORTATION 2026 ist jedenfalls klar: Die Technik ist bereit – jetzt müssen die Fahrzeuge auf die Straße.

## Heute

**09:00 – 18:00 Uhr**
**IAA Experience: Test Drives**
Hallen 11, 14/15, 19/20

**10:00 – 12:30 Uhr**
**IAA China Day**
Convention Center Saal 1A

**09:00 – 18:00 Uhr**
**IAA Startup Day**
Startup Area in Halle 12

## Top News

**Interview:** VDA-Präsidentin Hildegard Müller: „Die Welt wartet nicht auf Europa“ 4

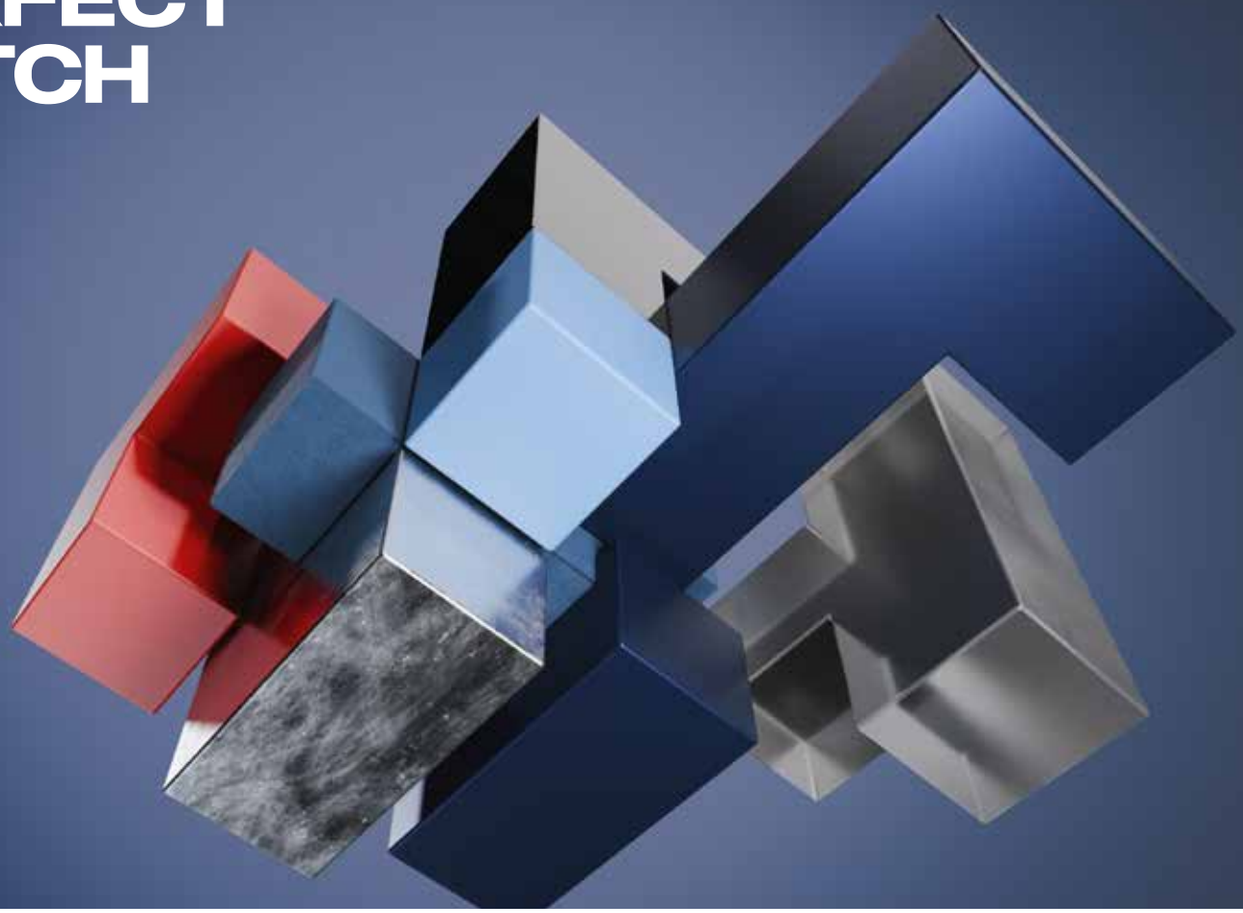
**Megawatt-Charging:** Elektrische Druckbetankung bei Milence 16

## Service

**Geländeplan** 10/11

**Veranstaltungen heute** 12

# MEET YOUR PERFECT MATCH



SCANIA AUF DER IAA TRANSPORTATION 2026

# IHRE AUFGABE. IHR FAHRZEUG. UNSERE LÖSUNG.

Scania hält für jeden Einsatz die passende Option bereit. Mit der richtigen Kombination aus Fahrgestell, Antriebsstrang und Services lassen sich alle Herausforderungen bestehen. Dafür bietet Scania ein breites Portfolio mit einem Mix aus hocheffizienten Diesel- und Gasantrieben sowie batterie-elektrischen Fahrzeugen.

Damit lässt sich für jede Aufgabe eine technisch und wirtschaftlich überzeugende Transportlösung finden. Umfassende Beratungsleistungen, passgenaue Services und flexible Finanzierungsmöglichkeiten ergänzen das Angebot.

Zur Scania IAA-Webseite

## MEET SCANIA!

» IAA TRANSPORTATION

- **KOMMUNIKATIONSFORUM:**
  **2x täglich Vorträge von Praktikern und Experten**
- **Treffen Sie den**
  **SCANIA CHEFDESIGNER**

**Halle 12, Stand C60/D71**
**Außengelände Stand R64**

SCANIA

FOTO: SABINE STUERMER

# Vielfalt der Mobilität

Gestern hat die IAA TRANSPORTATION 2026 ihre Tore geöffnet. Und schon ist sie wieder da, die große Vielfalt auf dem weitläufigen Gelände in Hannover: Fahrzeuge in allen Größen, Zulieferteile jeder Art, riesige Displays mit multimedialen Infos und Menschen von überall auf der Welt. Dazu passt, dass die zuvor angekündigten Regenwolken den Himmel über Niedersachsens Hauptstadt verlassen haben und statt dicker Wassertropfen Sonnenstrahlen herabfallen.

Doch hinter dem bunten Treiben steckt eine ernste Botschaft. Die Nutzfahrzeugindustrie zeigt, was technisch möglich ist. Elektroantriebe, Wasserstoff, autonomes Fahren, Software Defined Vehicles und künstliche Intelligenz im Lkw sind keine Zukunftsskizzen mehr, sondern Teil des Transportalltags.

Das passt zum Motto „We Deliver“. VDA-Präsidentin Hildegard Müller verbindet damit eine Forderung an die Politik: Die Industrie hat in den vergangenen Jahren investiert und Lösungen für eine klimaneutrale Mobilität entwickelt. Nun muss vor allem die Infrastruktur mitziehen. Lade- und Wasserstofftankstellen sowie die nötigen Energienetze fehlen vielerorts. Besonders beim Depotladen können fehlende Netzanschlüsse den Hochlauf um Jahre verzögern.

Damit wird die Infrastruktur zu einem der großen Themen dieser IAA. Denn zwischen einem neuen Antrieb und seinem täglichen Einsatz im Fuhrpark liegt einiges an Strecke.

Fazit: Für die Transportbranche geht es längst nicht mehr nur um die Frage, welcher Antrieb künftig unter der Kabine steckt. Es geht auch darum, wie Fahrzeuge gesteuert, vernetzt und in die Abläufe eines Fuhrparks eingebunden werden.

Vielleicht ist genau das der Reiz dieser Tage in Hannover. Zwischen neuen Technologien und großen Zukunftsversprechen geht es am Ende immer um dieselbe Frage: Was davon funktioniert morgen auch auf der Straße? Die Sonne scheint jedenfalls schon einmal.

Einen inspirierenden IAA-Besuch wünscht

Christine Harttmann, Chefredakteurin der Zeitung Transport

## Zahlen des Tages

**200+**
Speaker
der IAA Conference

**1.589**
Aussteller
aus 46 Ländern kommen zur IAA

**84**
Test Drives
von 17 Herstellern

KNORR-BREMSE

## Komponenten für autonome Nutzfahrzeuge

Knorr-Bremse präsentiert als Neuheit den kosteneffizienten ölfreien, elektrisch angetriebenen Multi Tumble Piston (MTP) Kompressor, der auf einen optimierten Lebenszyklus sowie einen skalierbaren Einsatz mit und ohne Inverter ausgelegt ist und eine effiziente und geräuscharme Druckluftversorgung ermöglicht.
Zu den Highlights auf der IAA zählt auch das redundante Bremssystem (rGSBC), das planmäßig 2027 in Serie gehen soll. Auf Basis der Global Scalable Brake Control-Plattform stellt es hochverfügbare Bremsfunktionen auch im Fehlerfall sicher und schafft damit eine zentrale Voraussetzung für hochautomatisierte Fahrfunktionen. Ein weiteres Produkthighlight ist Electric Power Steering (EPS), dessen Markteinführung im kommenden Jahr geplant ist. Das vollelektrische Lenksystem reduziert den Energieverbrauch des Lenksystems durch das „Power-on-Demand“-Prinzip um bis zu 90 Prozent gegenüber konventionellen Lösungen.
Hintergrund: Elektrifizierte Antriebe erfordern ein neues Zusammenspiel von Fahrzeugsystemen. Mehr und mehr automatisierte Fahrfunktionen erfordern ausfallsichere (redundante) Systemarchitekturen. Knorr-Bremse setzt dies mit Innovationen wie dem redundanten Bremssystem und dem vollelektrischen Lenksystem in redundanter Ausführung um.
Zudem führt Knorr-Bremse auf der IAA TRANSPORTATION 2026 sein nachhaltiges Standkonzept fort und setzt erneut auf hochwertig gestaltete, wiederverwendbare Container.

FOTO: ROBERT DOMINA

**Knorr-Bremse zeigt nicht nur innovative Lkw-Komponenten, sondern nutzt auch ein nachhaltiges Standkonzept in Form von wiederverwendbaren Büro-Cubes mit Containermaßen.**

*Halle 12, Stand C21*

# „Die Welt wartet nicht auf Europa“

Hildegard Müller, VDA-Präsidentin

FOTO: VDA

**INTERVIEW** VDA-Präsidentin Hildegard Müller über die internationale Bedeutung der IAA TRANSPORTATION, den technologischen Wandel bei Nutzfahrzeugen, internationale Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit Europas.

**Frau Müller, was macht die IAA TRANSPORTATION 2026 aus Ihrer Sicht besonders?**

**Hildegard Müller:** Die Vorfreude auf die IAA TRANSPORTATION ist riesig. Sie ist für mich auch deshalb eine besondere Veranstaltung, weil man hier die Zukunft der Mobilität konkret erleben und ausprobieren kann. „We Deliver“, unser diesjähriges Motto, steht für die überzeugende Leistungsfähigkeit unserer Industrie. Und ganz praktisch: Die Test Drives sind immer mein persönliches praktisches Highlight. Genauso wie der direkte Kontakt und Austausch mit den Menschen vor Ort. Hier treffen unterschiedliche Perspektiven aufeinander.

Man merkt insgesamt, dass hier ein Gemeinschaftsgefühl aufkommt, eine richtige Community. Gerade auch am Besucherwochenende – mit Fahrerinnen und Fahrern, Speditionen, vielen anderen Akteuren aus der Branche und eben auch den dazugehörigen Familien. Das ist definitiv immer ein weiteres meiner Highlights.

Unverändert ist: Die IAA TRANSPORTATION hat einen sehr klaren internationalen Anspruch. Wir haben in diesem Jahr mit rund 70 Prozent wieder einen hohen Anteil internationaler Aussteller, davon haben chinesische Aussteller den größten Anteil. Dazu kommen viele Partner, mit denen uns langjährige Beziehungen verbinden. Deshalb haben wir auch in diesem Jahr wieder verschiedene Partnerschaftstage – beispielsweise mit Indien und China.

**Was hat sich in den vergangenen Jahren in der Branche getan?**

Jede IAA TRANSPORTATION hatte ihre Besonderheiten. 2018 war vieles, was wir heute sehen, in Planung oder Vision. 2022 war nach dem Corona-Ausfall 2020 ein enorm wichtiger Meilenstein, der gezeigt hat, dass die Branche trotz Pandemie in Bewegung ist. Dort haben wir gezeigt, dass wir mit Investitionen und Innovationen passgenaue Lösungen entwickelt haben. 2024 wurden darauf aufbauend wieder neue, sehr starke Modelle aus dem Nutzfahrzeugsegment vorgestellt – in allen Bereichen, mit allen Technologien. Und dieses Jahr sehen wir die breite Marktreife nochmal auf einem neuen Niveau. Wir zeigen in Hannover: Wir haben geliefert, wir haben unseren Teil der Aufgabe erledigt, sind in Vorleistung gegangen.

Die Bringschuld, um ein Gelingen der Transformation zu ermöglichen, liegt jetzt bei Berlin und Brüssel. Auch wenn bei den elektrifizierten Nutzfahrzeugen der Hochlauf Fahrt aufnimmt, wird umso deutlicher, dass die Rahmenbedingungen nicht ausreichend vorangebracht wurden. Dazu gehört eine flächendeckende Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur mit den begleitenden Energienetzen, ausreichende Depotlademöglichkeiten und die entsprechende Energieversorgung, aber auch Straßen und Brücken, die dem Bedarf des Güterverkehrs gerecht werden. Alles Punkte, wo die Realitäten weit hinter dem liegen, was Brüssel und Berlin versprochen und angekündigt haben.

**Die IAA TRANSPORTATION zeigt dabei längst mehr als neue Antriebe.**

Genau, es werden Lösungen aus der gesamten Logistikkette gezeigt. So werden wir auf der Veranstaltung Innovationen aus dem Bereich Digitalisierung, Software-defined Vehicles und künstliche Intelligenz sehen und auch autonome Systeme werden vorgestellt. Der Fokus dabei liegt auf praktischen Anwendungen – von Shuttlesystemen über autonom fahrende Lkw bis hin zu Robotaxis.

Gerade die Digitalisierung wird neben der Antriebsfrage zu einem immer wichtigeren Faktor im internationalen Wettbewerb. Künftig wird es entscheidend sein, die vorhandenen Potenziale und die bestehende Infrastruktur mithilfe digitaler Anwendungen noch effizienter und intelligenter zu nutzen.

Dabei durchdringt die Digitalisierung die gesamte Wertschöpfungskette – von der virtuellen Entwicklung und Simulation von Fahrzeugen über digitale und automatisierte Produktionsprozesse bis hin zu den Funktionen und Anwendungen, die später im Fahrzeug zum Einsatz kommen. Das ist schon alles sehr beeindruckend.

**Welche Rolle wird künstliche Intelligenz dabei spielen?**

KI wird uns zunehmend dabei helfen, Prozesse und unsere Produkte bestmöglich zu optimieren. Das betrifft zum einen die Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen. Wir werden aber auch autonome Logistiksysteme als Produkte auf der Straße sehen, die maßgeblich auf KI basieren.

## „KI wird zum entscheidenden Hebel.“

Wenn man heute beispielsweise betrachtet, wie in Warenhäusern Waren bereitgestellt, gepackt und bewegt werden, bekommt man einen Eindruck davon, wie stark sich Logistikprozesse bereits verändert haben. Durch Software, Digitalisierung und KI wird es weitere große Entwicklungssprünge in unserer Industrie geben. Die Digitalisierung und der Einsatz von KI werden damit zunehmend zum entscheidenden Hebel für Effizienz, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.

**Entwicklungen gibt es aber auch bei Anhängern und Aufbauten?**

Auf jeden Fall. Wir sehen derzeit sehr viel Innovation und Optimierung gerade auch bei Anhängern und Aufbauten – etwa beim Gewicht, bei der Aerodynamik und bei den Reifen. Das sind konkrete Fortschritte, die nicht nur die Effizienz im Transport erhöhen, sondern auch für den Klimaschutz eine zentrale Rolle spielen. Da wurde in den letzten Jahren enorm viel geleistet.

Gleichzeitig besteht bei den Anhängerherstellern akuter Handlungsbedarf. Denn obwohl Anhänger selbst keine direkten $CO_2$-Emissionen verursachen, müssen ihre Hersteller über die sogenannte VECTO-Methodik einen rechnerischen Beitrag zur $CO_2$-Reduktion leisten. Ab 2030 drohen der Branche Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Für viele Unternehmen, insbesondere für die zahlreichen mittelständischen Anhängerhersteller, wäre eine solche Belastung wirtschaftlich kaum zu stemmen.

Deshalb brauchen wir dringend eine Anpassung der VECTO-Methodik – hier müssen Theorie und Realität in Einklang gebracht werden.

**Zur internationalen Perspektive. Was verbindet die Branche über die unterschiedlichen Märkte hinweg?**

Es gibt vieles, was die Branche über Kontinente hinweg verbindet. Dazu gehört vor allem der Anspruch der Unternehmen, klimaneutrale und digitale Lösungen voranzutreiben und diese Lösungen auf die Straße zu bringen. Die deutsche Nutzfahrzeugindustrie behauptet sich dabei selbstbewusst und erfolgreich im internationalen Wettbewerb. Gleichzeitig sehen wir, dass einzelne Märkte vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen und andere Ansätze verfolgen. Deswegen betonen wir auch immer wieder, wie wichtig Technologieoffenheit ist, um auf allen Märkten erfolgreich zu sein.

Natürlich blicken wir auch in der Nutzfahrzeugbranche auf den Wettbewerb zum Beispiel mit China. Entscheidend ist für uns hier, dass auf beiden Seiten gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein Level-Playing-Field gelten müssen. Hier ist zuletzt ein Ungleichgewicht entstanden. Umso wichtiger ist es, dass Deutschland und Europa sowie China kontinuierlich im Gespräch bleiben, Herausforderungen offen ansprechen und gemeinsam daran arbeiten, bestehende Herausforderungen zu beseitigen.

**Neue Wettbewerber in Europa - was bedeutet das für den deutschen und europäischen Standort?**

Der deutsche Markt ist für viele internationale Hersteller und Zulie-

ferer interessant. Deshalb kommen neue Wettbewerber nach Europa.

Grundsätzlich ist Wettbewerb immer eine gute Sache, wir wachsen daran, stellen uns dem gerne – und für die Verbraucherinnen und Verbraucher ist es auch von Vorteil.

Gleichzeitig gilt aber auch: Der deutsche und europäische Produktionsstandort ist international nicht mehr wettbewerbsfähig, andere Regionen sind an uns vorbeigezogen. Ob bei Energiepreisen, Steuern und Abgaben, Bürokratieaufwand – oder dem Festhalten an überbordender Regulierung. Das alles hemmt Investitionen und damit Wachstum und Arbeitsplätze für die Zukunft.

„Wir brauchen einen technologieoffenen Ansatz."

Das alles sind Themen, die die Politik durch Reformen angehen muss. Natürlich gibt es auch viele externe Herausforderungen – von Krisen und Kriegen über geopolitische Verschiebungen und neue Handelsströme – und auch darauf braucht es Antworten. Das darf nur nicht darüber hinwegtäuschen, dass die eigenen Hausaufgaben – also den Standort wieder an die Spitze der Wettbewerbsfähigkeit zu bringen – Basis dafür sind, die anderen Herausforderungen meistern zu können.

**Und welche Bedeutung haben dabei die unterschiedlichen technologischen Optionen?**

Die Zukunft des Straßengüterverkehrs wird weit überwiegend elektrisch sein. Batterieelektrische Nutzfahrzeuge deutscher Hersteller haben heute bereits Reichweiten von über 500 km. Gleichzeitig sind aber auch klimaneutrale Kraftstoffe wichtig – gerade auch mit Blick auf die Bestandsflotte von Nutzfahrzeugen. Eine weitere Option, insbesondere für bestimmte Anwendungen im Schwerlastverkehr und im innereuropäischen Verkehr, ist Wasserstoff, sowohl als Brennstoffzelle als auch im Verbrennungsmotor. Wasserstofffahrzeuge unserer Hersteller schaffen Reichweiten von 700 bis 800 km. Entscheidend aber auch hier ist, dass die entsprechende Infrastruktur aufgebaut wird. Wir brauchen einen technologieoffenen Ansatz. Das muss auch die Politik in Brüssel anerkennen. Denn auch unsere Wettbewerber wie etwa Indien, China oder die USA setzen auf eine Bandbreite an technologischen Optionen. Das müssen wir hier in Europa bei unseren ambitionierten Zielen berücksichtigen.

**Wenn wir uns in zwei Jahren hier wiedersehen: Was wird dann selbstverständlich sein, was wir heute als Innovationen sehen?**

Ich würde mir wünschen, dass die Blockade bei den Rahmenbedingungen aufgelöst wird. Berlin und Brüssel müssen verstehen, dass ein funktionierendes Ökosystem notwendig ist, damit unsere Innovationen am Ende auch wirklich in den Markt und damit in die Logistikbranche kommen können.

Europa hat dafür eigentlich sehr gute Voraussetzungen. Wir haben starke Forschung und Entwicklung und eine leistungsfähige industrielle Basis. Technologisch bin ich optimistisch, denn ich sehe, was in den Entwicklungsabteilungen passiert. In den Bereichen Materialforschung, Recycling und Kreislaufwirtschaft wird an spannenden Projekten gearbeitet.

Aber wenn die Infrastruktur nicht funktioniert – Ladeinfrastruktur, Straßen und digitale Infrastruktur –, wird die Wertschöpfung, die wir entwickeln könnten, nicht auf die Straße kommen.

Ich hoffe, dass 2028 auch dem Letzten, der Verantwortung trägt, klar geworden ist, dass wir alles tun müssen, um weltweit technologisch führend zu bleiben. Unsere Industrie tut alles dafür.

**Die IAA TRANSPORTATION 2026 in einem Satz zusammengefasst: Was zeigt sie uns über die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie?**

Ich hoffe, dass sie Optimismus, Innovationskraft und Aufbruch vermittelt und gleichzeitig klar macht, wo jetzt Handlungsbedarf besteht.

Die IAA TRANSPORTATION zeigt, was technologisch möglich ist. Getreu unseres diesjährigen Mottos zeigen wir, dass wir als Industrie liefern. Die IAA TRANSPORTATION zeigt aber auch, dass wir weltweit im Wettbewerb stehen. Die Branche ist internationaler denn je, die Lieferketten sind international, und neue Wettbewerber entstehen in vielen Regionen.

„Wir haben geliefert."

Als Industrie haben wir mit Blick auf unsere Produktvielfalt und Innovationen allen Grund, optimistisch zu sein. Wir haben geliefert. Aber die Politik muss die Rahmenbedingungen so setzen, dass Innovationen auch auf die Straße kommen und Europa seine Wettbewerbsfähigkeit erhält. Denn Fakt ist: Die Welt wartet nicht auf Europa.

Ich hoffe, dass wir das auf der IAA TRANSPORTATION mit Neugier und einer in diesen Zeiten wohltuenden Gemeinschaft miteinander erleben können.

Das Interview führte Christine Harttmann.

# MEHR AUSWAHL UNTER EINEM DACH

**Auf der IAA Transportation 2026 zeigt die KRONE Nutzfahrzeug Gruppe, wie breit ihr Angebot inzwischen aufgestellt ist. „Built as one" bringt spezialisierte Fahrzeuglösungen für unterschiedlichste Einsatzbereiche an einem gemeinsamen Messestand zusammen.**

Wer heute einen Trailer beschafft, denkt längst nicht mehr nur in klassischen Transportkategorien. Mal geht es um mehr Nutzlast, mal um schwere Maschinen, Schüttgut, Agrarprodukte oder Wertstoffe. Genau diese Vielfalt greift die KRONE Nutzfahrzeug Gruppe auf der IAA Transportation 2026 auf.

Unter dem Motto „Built as one" treten KRONE, Knapen, Schwarzmüller, Hüffermann, Trailer Dynamics und Gigant gemeinsam auf. Für Besucher wird damit auf einen Blick sichtbar, wie stark sich die jeweiligen Kompetenzen ergänzen. Das Angebot reicht vom klassischen Planen- und Kühlauflieger über Schubbodenfahrzeuge und Tieflader bis zu Lösungen für Bau, Agrar und Entsorgung. Hinzu kommen Achsen und Komponenten, digitale Services sowie Technologien für elektrifizierte Trailer.

Der Messestand selbst greift diese Bandbreite bewusst auf. Unterschiedliche Themenwelten für Landwirtschaft, Baustelle, Logistik und Entsorgung zeigen nicht einfach einzelne Fahrzeuge, sondern konkrete Einsatzbereiche. Die Grenzen sind dabei fließend: Ein Schubboden kann beispielsweise in der Agrarlogistik ebenso überzeugen wie im Recycling, während andere Fahrzeugkonzepte für klassische Gütertransporte oder anspruchsvolle Baustelleneinsätze entwickelt wurden.
Für Kunden steckt hinter „Built as one" deshalb vor allem ein praktischer Gedanke: Wer unterschiedliche Transportaufgaben abdecken muss, findet innerhalb einer Unternehmensgruppe spezialisierte Lösungen für deutlich mehr als nur die klassische Logistik.

„Unser Ziel ist es, unseren Kunden ein durchgängiges Angebot entlang der gesamten Transport- und Logistikkette zu bieten", erklärt Simon Richenhagen, Marketingleiter der KRONE Commercial Vehicle SE.

Auf der IAA wird dieses Portfolio in Halle 27 und im Außengelände erlebbar. Allein auf der Fläche P43 präsentiert die Gruppe zwölf Fahrzeuge aus dem gemeinsamen Markenportfolio.

**IAA Transportation 2026 | 15.–20. September**
**Halle 27, Stand C40 sowie im Außengelände**

Weitere Infos

Photos: KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE

FOTO: ECOOLTEC

**ECOOLTEC hat seine Transportkälteanlagen für den Einsatz in den meisten E-Lkw durch Anpassung an AC- und DC-ePTO-Schnittstellen weiterentwickelt.**

ECOOLTEC

## Strom für die Kühlung

Mehrere Transportkälteanlagen an elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen zeigt ECOOLTEC. Im Mittelpunkt stehen Lösungen für unterschiedliche E-Lkw-Fahrgestelle sowie die Flachverdampfer „E1312“ und „E1221“. Premiere feiern die Monotemp-Anlage „T15“ für den Einkammerbetrieb sowie der Flachverdampfer „E2322“, der für die Kombination mit der T15 vorgesehen ist. Ergänzt wird das Programm durch eine neue Fernbedienung und den Hochleistungsgenerator „G30“. Die Systeme decken unterschiedliche Anforderungen im temperaturgeführten Verteiler- und Fernverkehr ab. Die E1312 ist für Multitemp-Aufbauten mit einer Längsteilung im Verhältnis eins zu zwei ausgelegt. Die einflutige E1221 eignet sich für Aufbauten mit einer Längsteilung von eins zu eins oder für Kombinationen mit einer Quertrennwand. Beide Systeme können sowohl an AC- als auch an DC-ePTOs angebunden werden.

Bei DC-ePTOs muss die Kältetechnik mit Spannungen zwischen 400 und 800 Volt umgehen können. Für batterieelektrische Sattelzugmaschinen ist ein AC-ePTO erforderlich, da über die Verbindung zwischen Zugmaschine und Auflieger kein Gleichstrom fließen darf. Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Kälteanlage erfolgt über markenspezifische CAN-Bus-Protokolle. Sechs Lkw-Marken sind für die Anbindung vorbereitet. Entsprechend ausgerüstete Nutzfahrzeuge mehrerer Hersteller sind auf der IAA TRANSPORTATION 2026 in Hannover zu sehen. Der Hochleistungsgenerator „G30“ ermöglicht dabei den Betrieb der Transportkälteanlage über den Lkw-Motor.

*Halle 27, Stand A16*
*Freigelände J44, K43, J41*

INFIMOTION TECHNOLOGY

## Hohe Leistung, wenig Gewicht

Der elektrische Doppelantrieb „TP501“ feiert beim chinesischen Antriebsspezialisten InfiMotion Technology seine Weltpremiere. Das koaxiale System arbeitet mit 900 Volt und erreicht eine Spitzenleistung von zweimal 360 Kilowatt, also 720 Kilowatt insgesamt. Das Gewicht gibt der Hersteller mit höchstens 130 Kilogramm an, die Leistungsdichte mit 5,69 Kilowatt je Kilogramm. Unter anderem das leichte Magnesiumgehäuse soll dies ermöglichen.

**Der neue TP501 dreht mit bis zu 21.000 Umdrehungen pro Minute und erreicht laut Hersteller 9.460 Newtonmeter maximales Drehmoment.**

FOTO: INFIMOTION

Der Doppelantrieb erreicht eine Höchstdrehzahl von 21.000 Umdrehungen pro Minute. Beim maximalen Drehmoment nennt der Antriebsspezialist zweimal 4.730 Newtonmeter. Der Wirkungsgrad liegt laut technischem Datenblatt bei mindestens 90 Prozent.

Für die thermische Belastung setzt InfiMotion Technology auf eine tiefe Ölkühlung. Nach Unternehmensangaben ermöglicht diese mehr als 80 Volllaststarts ohne Leistungsreduzierung. Gleichzeitig soll die thermische Kapazität um 50 Prozent steigen. Das System verfügt außerdem über Torque Vectoring. InfiMotion Technology nennt zudem ein gutes Geräusch- und Vibrationsverhalten als Merkmal des Antriebs.

*Halle 19/20, Stand D44*

CESPIRA

## Fit für Alternativen

„HPDI 3.0“ von Cespira feiert in Hannover Weltpremiere. Das neue Kraftstoffsystem soll schwere Lkw mit Verbrennungsmotor für den Betrieb mit LNG und Bio-LNG rüsten und dabei die Leistungscharakteristik eines Dieselantriebs erhalten. Möglich macht es eine neue Architektur für das Kraftstoffdruckmanagement. Diese soll die Präzision und Zuverlässigkeit des Systems verbessern und zugleich die Betriebskosten senken. Die Technik arbeitet mit Selbstzündung statt mit Zündkerzen. Dadurch sollen das hohe Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und die für Dieselantriebe typische Kraftstoffeffizienz erhalten bleiben. Das System soll zugleich weitere Kraftstoffoptionen ermöglichen. Neben LNG und Bio-LNG nennt Cespira Wasserstoff, Ethanol und Methanol als mögliche Einsatzstoffe. Für Fahrzeughersteller entsteht damit eine Plattform, die verschiedene alternative Kraftstoffe über dieselbe technische Basis abbilden kann. Cespira liefert dafür die vollständige Kraftstoffsystemplattform. Dazu gehören der Kraftstoffspeicher an Bord, das Druckmanagement und die Präzisionskraftstoffeinspritzung. HPDI 3.0 baut auf den bisherigen Generationen des Systems auf. Die mit der neuen Generation ausgerüsteten Lkw sollen voraussichtlich ab Anfang 2027 erhältlich sein. Die Serienproduktion soll bereits im vierten Quartal 2026 starten.

FOTO: CESPIRA

**Cespira setzt bei HPDI 3.0 auf eine neue Architektur für das Kraftstoffdruckmanagement. Volvo Trucks hat das System für eine neue Generation von 13-Liter-Gasmotoren übernommen.**

*Halle 21, Stand C31*

LAZER LAMPS

## Mehr Lichtpower am Truck

Lazer Lamps stellt als Weltpremiere die „Sentinel Elite+“ vor. Die runden Zusatzscheinwerfer bieten mehrere Leuchtmodi und kombinieren weiße mit gelben LED für unterschiedliche Sichtbedingungen. Die neue Baureihe ist in drei Größen erhältlich. Je nach Fahrsituation lässt sich der Lichtmodus anpassen – etwa für bessere Sicht bei Schnee, Nebel und Staub oder für eine größere Reichweite auf freier Strecke.

Im Mittelpunkt stehen unterschiedliche Lichtcharakteristiken. Nach Unternehmensangaben verbessern die gelben LED den Kontrast bei Schnee, Nebel und Staub. Ein weiterer Modus ist auf eine möglichst große Sichtweite auf freier Strecke ausgelegt. In bebauten Gebieten lässt sich die Lichtabgabe so wählen, dass die Blendwirkung reduziert wird. Eine Speicherfunktion merkt sich den zuletzt gewählten Modus. Beim nächsten Einschalten stellt die Leuchte diesen wieder her. Der horizontale Abstrahlwinkel beträgt 52 Grad.

Das größte Modell bietet eine zusätzliche Funktion. Der Sentinel 9” Elite+ verfügt über einen Transition-Assist-Modus mit E-Prüfzeichen. Nach Angaben von Lazer Lamps ist diese Funktion ausschließlich für die 9-Zoll-Variante vorgesehen. Das Unternehmen bezeichnet die Sentinel Elite+ als nächste Entwicklungsstufe der Sentinel-Reihe.

*Halle 26, Stand B54*

FOTO: LAZER LAMPS

**Auch am Nutzfahrzeug kommt der Sentinel 9” Elite+ als zusätzlicher LED-Scheinwerfer zum Einsatz. Die größte Variante verfügt über einen Transition-Assist-Modus.**

# Für jedes Business: FIAT Nutzfahrzeuge sind vielseitig einsetzbar

Von Handwerk über Logistik bis zu Catering – die Einsatzbereiche von Nutzfahrzeugen sind vielfältiger denn je. Mit Modellen wie dem Ducato oder dem Doblò EasyPRO bietet FIAT Professional passende Lösungen für unterschiedlichste Anforderungen im Arbeitsalltag.

Handwerksbetriebe nutzen sie zum Transportieren von Werkzeug und Materialien, Gastronomieunternehmen zur fachgerechten Auslieferung von Lebensmitteln und Wartungsdienste als mobile Werkstatt. Jedes Unternehmen hat eigene Anforderungen an seine Nutzfahrzeuge. Genau hier setzen der Fiat Ducato und der Doblò EasyPRO an: Beide Transporter bieten Gewerbetreibenden vielseitige, robuste und praktische Lösungen für ihren beruflichen Alltag.

**Ein Fahrzeug – viele Möglichkeiten** Bereits seit 45 Jahren begleitet der robuste, zuverlässige und praxisorientierte Fiat Ducato gewerbliche Nutzer bei ihren täglichen Aufgaben. Damit hat sich das Flaggschiff von FIAT Professional als zuverlässiger Partner von kleinen Unternehmen bis hin zu internationalen Großflotten etabliert; sein Einsatzspektrum reicht vom innerstädtischen Lieferverkehr bis zum Ferntransport.
Der Fiat Ducato ist als geschlossener Kastenwagen, Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine, Plattformfahrgestell, Pritschenwagen, Kipper und Kofferaufbau erhältlich – damit bietet er zahlreiche Möglichkeiten für individuelle Aus- und Umbauten, passend für das jeweilige Einsatzprofil.

**Mobiles Büro überall dabei** Immer häufiger nutzen Unternehmer ihre Fahrzeuge nicht nur als klassische Transporter, sondern auch als mobiles Büro. Beim jüngsten Neuzugang der FIAT Professional Familie, dem Doblò EasyPRO, steht genau diese Flexibilität im Mittelpunkt. So kann das optionale Modutable auf der Beifahrerseite entweder als ergonomische Arbeitsfläche genutzt werden, um den Innenraum in ein mobiles Büro zu verwandeln, oder als praktischer Tisch in den Pausen – wird es nicht mehr gebraucht, kann es ganz einfach im Laderaum verstaut werden.

**Hohes Ladevolumen für jeden Einsatz**
Gleichzeitig überzeugt der Doblò EasyPRO auch in seiner Funktion als klassischer Transporter. Neu ist das Flexiseat-System: Durch Umklappen des Beifahrersitzes wird die Ladekapazität erhöht und Werkzeuge, Pakete und alles, was für den täglichen Geschäftsbetrieb erforderlich ist, kann problemlos transportiert werden. Mit der vollelektrischen Version können bis zu 270 Kilometer (WLTP) ohne Nachladen zurückgelegt werden.

**Der starke Partner für jeden Einsatz** Ob Transporter für den täglichen Warenverkehr, Basis für individuelle Aufbauten oder mobiles Büro: FIAT Professional bietet mit seinem Nutzfahrzeugportfolio individuelle Lösungen, die sich an unterschiedliche Arbeitsabläufe und Anforderungen anpassen lassen. Der Ducato und Doblò EasyPRO zeigen dabei exemplarisch, wie vielseitig moderne Nutzfahrzeuge heute eingesetzt werden können.

Weitere Informationen unter: **www.fiat.de**
Weitere Highlights und CustomFit-Ausbauten finden Interessierte am Stand von Stellantis Pro One in **Halle 13, Stand C41**.

# Zukunft im Fokus

Die Hersteller haben geliefert. Nun sei es Aufgabe der Politik, den regulatorischen Rahmen für den forcierten Aufbau der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur zu setzen. Das war ein zentraler Tenor beim traditionellen Eröffnungsrundgang. Angeführt von Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und VDA-Präsidentin Hildegard Müller besuchten auch Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies und Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay einige Aussteller.

**Mahle-CEO Arnd Franz (l.) informierte v.l. Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, VDA-Präsidentin Hildegard Müller sowie die beiden niedersächsischen Landespolitiker, Ministerpräsident Olaf Lies und Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne, über die jüngsten Lösungen seines Unternehmens für die Antriebswende.**

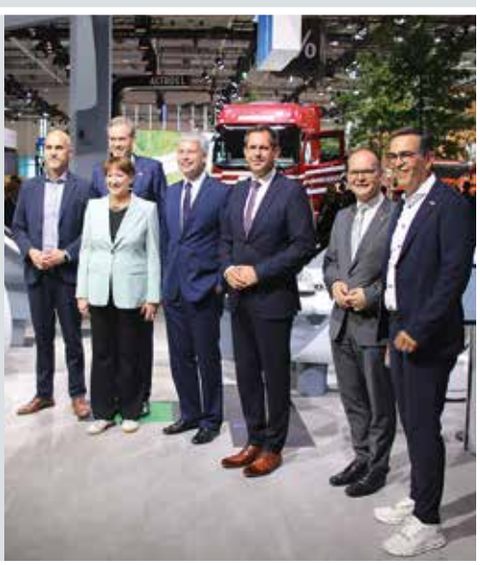
**Rahmten das Krone-IAA-Leitmotiv ein: v.l. Dipl.-Ing. Gero Schulze Isfort, Geschäftsführer der Bernard Krone Beteiligungs GmbH, Bernard Krone, Krone-Aufsichtsratschef und -Mehrheitseigentümer, Niedersachsens Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne, Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und VDA-Präsidentin Hildegard Müller, Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies und Dr. Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing bei Krone.**

**Schmitz Cargobull zeigt ein neues Chassis und eine neue Kältemaschine in Hannover. Diese präsentierte Vorstandsvorsitzender Andreas Schmitz (2.v.r.) seinen Standbesuchern, v.l. Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies, VDA-Präsidentin Hildegard Müller und Bundesverkehrsminister Steffen Bilger.**

**VW Nutzfahrzeuge (VWN) hat gleich fünf Fahrzeugpremieren nach Hannover mitgebracht, die präsentiert von VWN-Vorstandsvorsitzendem Stefan Mecha (r.) und Vertriebschef Lars Krause (l.) auch bei (v.l.) Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay, den beiden niedersächsischen Landespolitikern in Person von Ministerpräsident Olaf Lies und Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne, VDA-Präsidentin Hildegard Müller und Bundesverkehrsminister Steffen Bilger auf großes Interesse stießen.**

**Spannendes wussten MAN-Vorstandsvorsitzender Alexander Vlaskamp (2.v.l.) und Forschungs- und Entwicklungschef Dr. Frederik Zohm (r.) ihren Standgästen, Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies (l.), Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und VDA-Präsidentin Hildegard Müller, über die Weiterentwicklung des MAN eTGX zu erzählen.**

**Die Zukunft der Mobilität fest im Blick hat Bosch: Markus Heyn (2.v.l), stellvertretender Vorsitzender der Bosch-Geschäftsführung und Vorsitzender des Unternehmensbereichs Mobility, und Jan-Oliver Röhrl (r.), Leiter der Bosch-Nutzfahrzeugaktivitäten, wussten Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay (l.), VDA-Präsidentin Hildegard Müller sowie (rechts von ihr) Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies und dessen Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne Neues zu berichten.**



Das futuristischste Exponat kam von FAW – allerdings nur als Studie.

In China gehört der autonome Neolix Xolra 6 schon zum Alltag.

Unter „MONTX“ will GAC Hardcore-Offroader anbieten. Der Pick-up P10 ist noch eine Studie.

Zukunftsmusik: Hankook stellte neben den neuen Serien- auch einen Konzeptreifen aus.

Den Dichtungsspezialisten CNT Conta inspirierten die eigenen Produkte zu einem kunstvollen Blickfang.

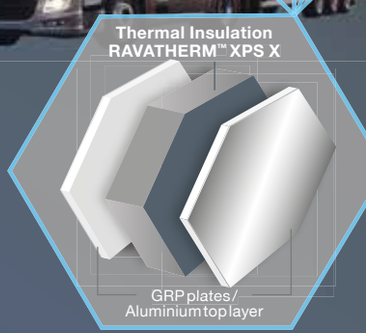
Auch der Foton Cavan orientiert sich an Tesla: Einstieg hinter der Vorderachse.

Optisch ein bisschen Tesla Semi: Der elektrische Deepway Star 513 aus China.

FOTOS: CHRISTINE HARTTMANN, CLAUS BÜNNAGEL, GREGORS SOLLER

Ravago
BUILDING SOLUTIONS

PERFORMANCE THAT LASTS
BUSINESS THAT GROWS




RAVATHERM™
XPS X

Thermal insulation solutions that keep your business moving.

LONGER SERVICE LIFE.
Reliable protection kilometre after kilometre.

HIGHER EFFICIENCY.
Better insulation, lower operating costs.

FUTURE-READY.
Sustainable today, prepared for tomorrow.

LOWER TCO*.
Smarter investment, stronger results.

* Total cost of ownership

VISIT US AT
IAA TRANSPORTATION 2026
15. – 20. SEPTEMBER 2026
HANNOVER
HALL 27 / C02

» IAA TRANSPORTATION

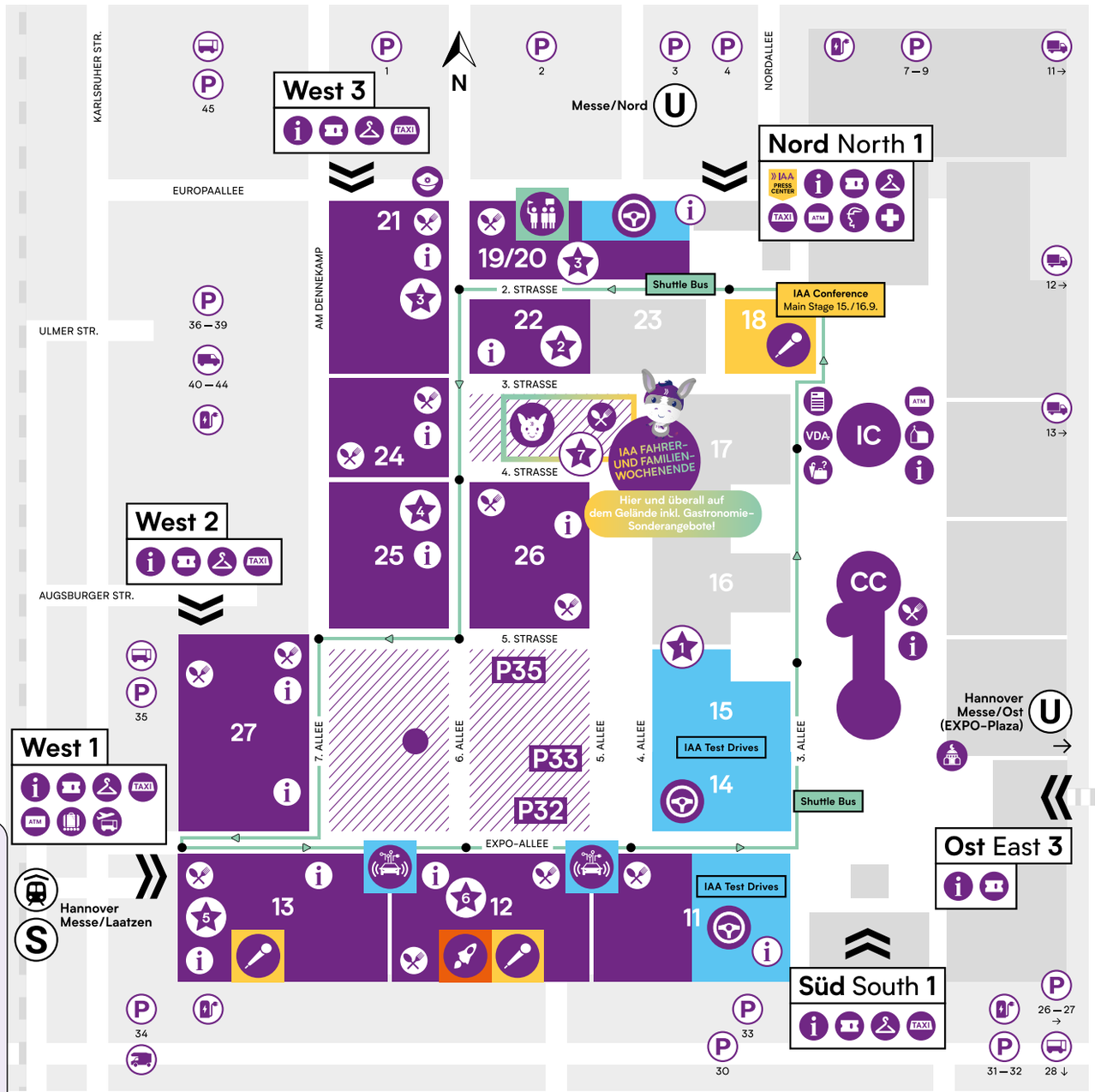
www.ravagobuildingsolutions.com

Let‘s shape the future of transport.
TOGETHER.

Ravatherm is a registered trademark of Ravago Building Solutions S.A.

## Sonderaktivitäten
Special activities

- **IAA Conference Bühne**
  IAA Conference Stage
- **IAA Test Drives**
- **IAA ADAS & Telematics**
- **IAA Startup Area**
- **IAA Networking Tours**
- **IAA Fahrer- und Familienwochenende**
  IAA Drivers' and Family Weekend
- **Automania Modellauto Sammlerbörse (18. – 20.9.)**
- **International Truck of the Year 50th Anniversary-Exhibition**
- **Batterie Aussteller**
  Battery exhibitors
- **Telematik Aussteller**
  Telematics exhibitors
- **Ladeinfrastruktur Aussteller**
  Charging Infrastructure exhibitors
- **prototype.club**
- **EM Truck Racing Fahrerlager**
  Paddock European Truck Racing Championship




**Halle 14/15**
10:00, 13:00, 16:00 Uhr

## Megawatt-Laden Demonstration

**Milence · Daimler Truck · MAN · Scania**

**Startup Area in Halle 12**

# Startup Day – mit über 30 Startups aus 13 Ländern

### IAA Startup Award powered by Plug and Play

**Halle 12, prototype.club Stage**

16:00 – 17:00 Uhr

Auf der prototype.club Stage findet der erste offizielle Startup Award statt.
Die Finalisten sind:
**Anylift · Compredict · Deep-Fusion AI · K2 Mobility · Quanten Technologies**

Die Jury:
**Alexander Schwerdt** (Plug and Play)
**Kristina Krebs** (BCG)
**Christian Zimmermann** (Bosch)

Der Award wird nach dem Finale verliehen.

### Startup Talk und Startup Party powered by Rethink Ventures

**Halle 12, prototype.club Stage**

17:00 – 18:00 Uhr

Beim Startup Talk von Rethink Ventures geht es um die Zusammenarbeit zwischen Startups und großen Unternehmen.

**Matthias Schanze** (Rethink Ventures)
**Christina Brinck** (President at Volvo Group Venture Capital)
**Michael Foster** (Chief Technology Officer at Allison Transmission)
**Andrea Luebke** (Chief Strategy Officer at MAN Truck & Bus SE)
**Robin Renz** (CEO at Hyperdrives)

Anschließend findet ein für alle Besucher offenes **Get-Together** mit Bier und Brezeln statt (bis max 21:00) sponsored by Rethink Ventures

Die offizielle IAA TRANSPORTATION App

Mehr erleben. Weniger suchen.

- Programmübersicht inklusive individuelle Tagesplanung
- Virtuelle Hallenpläne
- Networking & Match-Making

Jetzt downloaden
Download on the App Store
GET IT ON Google Play

**Hallen 11, 19/20, 14/15**
9:00 – 18:00 Uhr

## Test Drives

**Halle 11** **MAN · Volvo Trucks**
**Halle 19/20** **Daimler Trucks**
**Halle 14/15** **DAF · Ford · Ford Trucks · Junge Fahrzeugbau · KIA · Maxus · Phinia · Renault Trucks · SANY Truck · SCANIA · Superpanther · Tesla · Volkswagen Nutzfahrzeuge · Volta Trucks**

**Convention Center, Saal 1A**
10:00 – 12:30 Uhr

## IAA China Day 2026

Als traditionelles Highlight des IAA-Programms wird der IAA China Day gemeinsam vom VDA und dem China Council for the Promotion of International Trade, Automotive Sub-Council (CCPIT Auto), organisiert. Er dient sowohl als Plattform für Dialog und Austausch zwischen der chinesischen und deutschen Nutzfahrzeugindustrie als auch als Brücke zur Vertiefung der bilateralen Zusammenarbeit.

**Freigelände vor der Halle 26**
9:00 – 18:00 Uhr

## Showtruck-meile

Über zwanzig prächtige Oldtimer!
Klassiker wie Büssing, ERF, Hanomag und viele mehr.
Historische Aufnahmen der IAA aus den 50er-Jahren.

## Legende Legend

- **Eingang** Entrance
- Freigelände (FG) Open-Air Section (OS)
- **Hermesturm**
- **Halle** Hall
- CC **Convention Center**
- IC **Informations-Centrum** Information Center
- **Bahnhof** Train station
- **Copy Shop**
- **Deutsche Messe Verwaltung** Administration
- **Erste Hilfe** First aid
- **Flughafen Shuttle** Airport Shuttle
- **Food Station**
- **Fundbüro** Lost & Found
- **Garderobe** Cloakroom
- ATM **Geldautomat** ATM
- **Gepäck-Pre-Check-in & -Transfer** Baggage pre-check-in & transfer
- **Info**
- **Ladestelle für e-Fahrzeuge** eVehicle charging station
- **Muslimischer Gebetsraum** Muslim prayer room
- P **Parkfläche** Parking area
- **Parkplatz Bus** Bus parking
- **Parkplatz Caravan** Caravan parking
- **Parkplatz Lkw** Truck parking
- **Parkplatz Transporter** Van parking
- **Polizei** Police
- IAA PRESS CENTER **Press Center**
- **Raum der Stille** Room of silence
- S **S-Bahn** Suburban train station
- TAXI **Taxi**
- **Ticket Counter** Ticket counter
- U **U-Bahn** Subway
- VDA **Veranstaltungsbüros: Verband der Automobilindustrie e.V.** Event Office: German Association of the Automotive Industry

webfleet

## Wie werden aus Daten konkrete Entscheidungen?

### Mit Webfleet gelingt es!

Sie wissen, wohin Sie Ihr Unternehmen weiterentwickeln möchten. Wir unterstützen Sie dabei, genau dorthin zu gelangen. Ganz gleich, ob Sie weniger Kraftstoff verbrauchen, die Sicherheit Ihrer Fahrer und Flotte verbessern oder Ihre Produktivität steigern wollen – Webfleet, Bridgestones weltweit bewährte Flottenmanagementlösung, gibt Ihnen die Daten und Werkzeuge an die Hand, die Sie brauchen, um Ihre Ziele zu erreichen.

Kontaktieren Sie uns:
webfleet.com | 069 6630 8024

**Let's drive business. Further.**

BRIDGESTONE
*Solutions for your journey*

FOTO: VDA

## IAA Conference Area – Main Stage Halle 18

10:00 – 10:15 Uhr

### How Electronics is shaping the future of transportation mobility

**Prof. Dr. Peter Laier** (CEO bei FORVIA HELLA)

10:15 – 10:30 Uhr

### The Truck is Dead. Long Live the Truck!

**Daniel Szirányi** (Partner, Leiter des KPMG-Kompetenzzentrums für Nutzfahrzeuge; EMA-Leiter, Sektor Luft- und Raumfahrt sowie industrielle Fertigung bei KPMG Sweden bei EMA Industry Sector)

10:30 – 11:00 Uhr

### Connected Trucks Meet AI: Building Smarter Logistics Operations

**Niklas Florén** (Chief Executive Officer at WirelessCar), **Marvin Ruf** (Sr. Business Development Manager at HERE Technologies)

11:15 – 11:30 Uhr

### How Software and Efficient Powertrains are redefining Transportation

**Timo Wenninger** (Executive Vice President of Sales and Operations for the Commercial Vehicle Group at Bosch Mobility at Robert Bosch GmbH)

11:30 – 12:00 Uhr

### From pilot to P&L: AI in the Commercial Vehicle industry

**Christian Weiss** (Managing Director & Partner at The Boston Consulting Group), **Dr. Sebastian Ackermann** (Key Account Director EMEA Strategic Industries at Google Cloud), **Dr. Detlev Ruland** (General Representative at Schmitz Cargobull AG), **Christian Steffen** (Adviser to the Regional director at IG Metall Baden-Württemberg), **Andre Wehner (**CIO at MAN Truck & Bus SE)

12:00 – 12:15 Uhr

### The Fleet Manager Evolves

**Jan-Maarten de Vries** (President of Fleet Management Solutions at Bridgestone, CEO Webfleet at Webfleet)

13:00 – 13:15 Uhr

### Der Mehrwert im MIttelpunkt

**Andreas Schmitz** (CEO at Schmitz Cargobull AG)

13:15 – 13:45 Uhr

### Navigating Uncertainties in the Truck Industry: From Complexity to Opportunity

**François Roudier** (Secretary General at OICA), **Jan Bakker** (Partner at Deloitte Consulting)

14:00 – 14:15 Uhr

### The electric truck is rolling: How the federal government is driving the development of a high-performance charging infrastructure for heavy goods vehicles

**Johannes Pallasch** (Head of the National Charging Infrastructure Coordination Center (Spokesperson) at NOW GmbH)

14:15 – 14:45 Uhr

### From freight to frontline: How connected mobility can strengthen Europe's Defense Readiness

**Sebastian Schrapp** (Managing Director and Partner at The Boston Consulting Group), **Annika Zawadzki** (Managing Director and Partner at The Boston Consulting Group), **Andreas Schmitz** (CEO at Schmitz Cargobull AG), **Christina Canitz** (Head of Optronics Division at HENSOLDT Optronics GmbH)

15:00 – 15:30 Uhr

### Shippers in the Driver's Seat: Catalyst or Bottleneck for Zero-Emission Trucks?

**Johanna Braun (**Manager E-Mobility Freight and Infrastructure at T&E), **Kristina Garbe (**Key Client Director for Automotive at A.P. Møller - Mærsk A/S), **Hanna Melander (**Director Global Decarbonisation Technology - Road Transport Sustainability at DSV), **Thomas Rosenberger (**Freelance Journalist), **Alexey Tryapochkin (**Global Procurement Transportation and Sustainability Lead at PepsiCo)

15:30 – 16:00 Uhr

### NABU Discusses: How Is Truck Production Evolving in Germany?

**Jana Kugoth** (Editorial Director at Verlag Der Tagesspiegel), **Michael Brecht** (Chairman of the General Works Council at Daimler Truck), **Dr. Maximilian Paleschke** (Director at Dezernat Zukunft - Institute for Macrofinance), **Pauline Schur** (Head of Transport Policy at Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.

16:00 – 16:30 Uhr

### Drivetrain Portfolio 2035 – How volatile energy prices reshape powertrain strategies, TCO and the global shift to zero-emission transportation

**Friedrich Baumann** (Member of the Executive Board - Head of Global Sales at MAN Truck & Bus SE), **Achim Bothe** (Chief Executive Officer at Aral AG), **Knut Krümmel** (Senior Partner at Porsche Consulting), **Kenneth Riis Jensen** (Vice President, Sustainability for DSV's global Road division at DSV, **Fabian Schlegel** (Senior Vice President Sales & EMEA Region - Commercial Vehicle Solutions at ZF Friedrichshafen AG)

16:30 – 17:00 Uhr

### A roadmap to decarbonising long-distance trucking – Heavy Duty Hydrogen trucking – H2Accelerate Collaboration

**Hannah Bryson-Jones** (Secretariat at H2Accelerate), **Charles Cambournac** (Managing Director at Hyundai Hygrogen Mobility Germany), **Nicolas Garnier** (Chief Executive Officer at TEAL Mobility), **Niklas Gustafsson** (Head of Public Policy and Regulatory Affairs at Volvo Group), **Manfred Schuckert** (Head of Automotive Regulatory Strategy and International Hydrogen Strategy at Daimler Truck)

17:00 – 17:30 Uhr

### Fueling at Half the Cost: How Bio-LNG Is Powering Heavy-Duty Transport Today

**Timm Kehler** (Board of Directors at DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT e.V.), **Susanne Landwehr** (Journalist at Deutsche Verkehrszeitung), **Mariano Lopez Seitz** (Head of Medium & Heavy Business Line at IVECO Deutschland AG), **Martin Popp** (CEO at ViGo Group)

## IAA Conference Area – Industry Stage Halle 13

09:30 – 09:50 Uhr

### McKinsey Morning Talk with Cellcentric

**Nicholas Loughlan** (CTO & Management Board Spokeperson at cellcentric GmbH & Co. KG), **Christopher Martens** (Partner at McKinsey & Company)

10:00 – 10:45 Uhr

### Electric road transport, a European reality: When charging meets demand

**Tim-Oliver Frische** (Editor-in-Chief of ZERO at DVV Media Group GmbH), **Tobias Prenzel** (Head of Business Development at Milence), **Pascal Siegmund** (Vice President International Logistics at Kaufland), **Jan Wohlmuther** (Director Charging DACH & BENELUX bei Einride)

11:00 – 11:45 Uhr

### Sustainable Charging Infrastructure Planning for a Successful Future for Logistics Companies

**B. Eng. Steffen Brümmer** (Managing Director at emutec GRID SYSTEMS GmbH), **Sebastian Frankhänel** (Managing Director at ECL euro. COURIER Logistics GmbH), **Joachim Lohse** (CEO at Ampcontrol)

12:00 – 12:45 Uhr

### IAA: Trade Show Meets the Regulation: Industrial Accelerator Act – Are We Ready for the Unknown?

**Bartek Kras** (Vice President & CTO at Impact Clean Power Technology), **Tomasz Wolk-Jankowski** (Director of Trucks & Industrial Business Unit, Global Expansion at Impact Clean Power Technology)

14:00 – 14:45 Uhr

### The Road to Safer Autonomy: How Long-Range Perception Technologies Are Transforming Commercial Vehicles

**Evan Fathers** (Senior Director of Global Automotive Sales and Business Development at MicroVision)

15:00 – 15:45 Uhr

### ZF Truck-Trailer Link: The High Speed Ethernet Gateway Powering the Software Defined Truck Trailer

**Philip Meyer-Rößler** (Senior System Designer and Team Leader for Connectivity & Data at ZF Group)

16:00 – 16:45 Uhr

### How artificial intelligence will shape the future of the commercial vehicle industry

**Matthias Kässer** (Partner at McKinsey & Company), **Andre Wehner** (CIO at MAN Truck & Bus SE)

17:00 – 17:45 Uhr

### How electric truck brands can compete: TCO advantages through lower battery costs and greater durability

**Ian Campbell** (Co-founder at Breathe Battery Technologies)

## IAA Startup Area – prototype.club Stage Halle 12

10:00 – 10:45 Uhr

### Innovation Without Borders: The Future of Europe's Truck Repair Service Network

**Tomas Karpavicius** (Founder at Truck Service Innovation Hub)

11:00 – 11:30 Uhr

### Open Innovation: Next Leverage for R&D

**Nathan Gruber** (Co-Founder & CEO at Manex AI), **Christian Schweizer** (CEO at Prototype Club GmbH), **Dr.-Ing. Sebastian Beckschulte** (Head of Value Stream Planning Cabin Krakow at MAN Truck & Bus SE at Automotive)

11:30 – 12:00 Uhr

### Who validates your solution for critical infrastructures?

**Sebastian Grimm** (Managing Partner at move+ Accelerator)

12:00 – 12:15 Uhr

### The Quantum-Ready Enterprise

**Haissam Hanafi** (Quantum Technology & Ecosystem Manager at QBN – Quantum Business Network)

12:15 – 12:45 Uhr

### Innovating in the CV Industry: Venture Building and the PleaseFix Case

**Christopher Dehnel** (Boston Consulting Group)

13:00 – 13:45 Uhr

### Beyond the Plug: Rethinking Charging for Commercial Fleets at Scale

**Dr. Andreas Wendt** (Managing Director at Electreon Germany GmbH), **Kevin Norgel** (Technical Business Development Lead at DENSO Automotive Deutschland GmbH), **Prof. Dr.-Ing. Florian Risch** (Professor at FAU Erlangen-Nürnberg), **Peter Ziegler** (Team Lead Product Safety High Voltage at Daimler Truck AG)

14:00 – 14:45 Uhr

### The New Toll App: TollNow

**Hakan Samet Yasar** (Scrum Master at Toll Collect GmbH)

15:00 – 15:30 Uhr

### Investing in Deep Tech: From Idea to IPO Companisto, Reverse IPO

**Christian Schweizer** (CEO at Prototype Club GmbH)

15:30 – 16:00 Uhr

### Open Innovation Award

**Christian Schweizer** (CEO at Prototype Club GmbH)

16:00 – 17:00 Uhr

### Startup Award powered by Plug and Play

**Christian Schweizer** (CEO at Prototype Club GmbH)

17:00 – 18:00 Uhr

### Collaboration Between Startups and Large Companies – What Works and What Doesn't: 360-Degree Perspective

**Matthias Schanze** (Rethink Ventures), **Christina Brinck** (President at Volvo Group Venture Capital), **Michael Foster** (Chief Technology Officer at Allison Transmission), **Andrea Luebke** (Chief Strategy Officer at MAN Truck & Bus SE), **Robin Renz** (CEO at Hyperdrives)

18:00 – 21:00 Uhr

### Startup Party with Rethink Ventures

## IAA Networking Tours Halle 19/20 C28

10:00 – 12:00 Uhr

### Battery Technology & Charging Infrastructure

AUMOVIO, Electreon, E4YOU – BRAND OF GRITEC, Milence, Renault Trucks, SBRS Shell Fleet Solutions

14:00 – 16:00 Uhr

### Software-Defined Vehicles

AUMOVIO, HERE Technologies, Neusoft, Turntide Technologies, Valtech Mobility, ZF Group

## Convention Center, Saal 1B

10:00 – 13:00 Uhr

### TRANSFRIGOROUTE

Refrigerated Transport: "Connected, Cooled, Delivered"

## Convention Center, Foyer bei Saal 3A

12:00 – 18:00 Uhr

### Safe AI Engineering Midterm Event

From Research to Practical Application – Are we Ready for Safe AI in Real-World Use?

FOTO: VDA

Mobility beyond today.

Güter transportieren. Versorgung sicherstellen.

Lkw sind ein unersetzliches Bindeglied in globalen Lieferketten. Mit ganzheitlichen Antriebslösungen und maßgeschneiderten Servicekonzepten unterstützen wir Hersteller und Betreiber dabei, den Transport von Gütern auf der Straße effizient, sicher und planbar zu gestalten. Unser elektrisches Antriebssystem ebnet Herstellern und Betreibern den Weg in eine klimafreundliche Mobilität. Unsere verschleißfreien Retarder schonen Betriebsbremsen und reduzieren Wartungskosten erheblich.

**Wegweisende Lösungen für moderne Lkw-Flotten: driventic.com**

**Besuchen Sie uns auf der IAA für Nutzfahrzeuge 15.–20.09.2026 Halle 11 Stand B06**

ME ENERGY

## Mobile Schnelllader für E-Flotten

Me Energy stellt den „Rapid Charger 2027“ vor. Der mobile Schnelllader kann E-Flotten auch dort mit Energie versorgen, wo ein Netzanschluss fehlt oder sich dessen Aufbau verzögert. Je nach Ausbaustufe sind Ladeleistungen von 75 bis 400 Kilowatt vorgesehen.
Me Energy setzt beim neuen System auf einen flüssigen Energiespeicher auf Bioethanol-Basis. Außerdem sind Varianten mit HVO oder Biogas möglich. Tankgrößen zwischen 900 und 8.000 Litern sollen eine Anpassung an den jeweiligen Energiebedarf ermöglichen.
Das Plug-and-Play-System kommt ohne Tiefbau und lange Installationszeiten aus. Neben Ladeanschlüssen mit 75, 150 oder 400 Kilowatt steht ein 63-A-Starkstromausgang zur Verfügung.
Neu ist die Kombination des bisherigen Rapid Chargers mit einer Pufferbatterie. Dadurch kann das System neben dem Laden von Elektrofahrzeugen auch als Notstromaggregat eingesetzt werden. Eingesetzt werden kann der Rapid Charger zum Beispiel für das Absichern kritischer Infrastruktur, in Katastrophenfällen, auf Baustellen oder bei Veranstaltungen. Damit zielt die Lösung nicht nur auf den dauerhaften Ausbau von Ladepunkten, sondern auch auf eine mobile und zeitlich begrenzte Energieversorgung. Zu den Vorteilen des flüssigen Energieträgers zählen die 20-mal höhere Energiedichte und die lange Lagerfähigkeit.

*Halle 22, Stand A35*

FOTO: ME ENERGY

**Mit Tankgrößen von 900 bis 8.000 Litern will Me Energy den mobilen Energiespeicher an unterschiedliche Standorte und Energiebedarfe anpassen.**

MUNICH ELECTRIFICATION

## Trennen ohne Kontakte

Munich Electrification stellt erstmals die halbleiterbasierte Batterie-Trenneinheit „ME SSR“ vor. Sie schaltet Hochvolt-Systeme in elektrischen Lkw und Bussen schneller und ersetzt den Einsatz mechanischer Schütze sowie pyrotechnischer Sicherungen.
Das ME SSR sitzt zwischen Batterie und Fahrzeug und verbindet die Batterie im Betrieb mit dem Antriebsstrang. Beim Abstellen, bei Wartungsarbeiten oder im Fehlerfall trennt die Einheit den Hochvolt-Kreis. Dabei erfolgt das Schalten im Mikrosekundenbereich und ohne Lichtbogen oder mechanischen Verschleiß.
Für elektrische Nutzfahrzeuge ist die Technik vor allem mit Blick auf hohe Schaltzyklen und Dauerlasten relevant. Das System ist ausgerichtet auf die Anforderungen des kommerziellen Fahrbetriebs. Das Unternehmen sieht dabei insbesondere die Fahrzeugverfügbarkeit als entscheidenden Faktor.
Anders als eine pyrotechnische Sicherung muss das ME SSR nach einem Fehler nicht zwingend ausgetauscht werden. Der Kurzschlussschutz lässt sich stattdessen zurücksetzen.
Die Trenneinheit erkennt zudem selbstständig latente Fehler und liefert Betriebsdaten für eine vorausschauende Ausfallerkennung. Die Schaltzeit beträgt weniger als fünf Mikrosekunden. Dabei kommt die Einheit ohne bewegliche Teile aus und arbeitet geräuschlos.
Das ME SSR wird in zwei Ausführungen erhältlich sein. Die Standalone-Variante lässt sich als Drop-in-Lösung in bestehende Battery Disconnect Units integrieren. Damit können Hersteller die Schalttechnik modernisieren, ohne die gesamte Einheit neu zu entwickeln.

*Halle 19/20, Stand D42*

FOTO: MUNICH ELECTRIFICATION

**Die halbleiterbasierte Batterie-Trenneinheit ME SSR verbindet die Batterie im Betrieb mit dem Antriebsstrang.**

HOYER

## Hoyer setzt auf Ladekooperation

Hoyer präsentiert erstmals eine herstellerunabhängige Ladekooperation für den mittelständischen Straßengüterverkehr. Das Konzept verbindet Depotladen mit gemeinsam nutzbaren Ladekapazitäten und dem Zugang zu ergänzender öffentlicher Ladeinfrastruktur. Damit spricht Hoyer vor allem Logistikbetriebe an, die ihre Flotten elektrifizieren wollen.
Das Modell setzt nicht ausschließlich auf die eigene Ladeinfrastruktur eines Unternehmens. Vielmehr könnten mehrere Unternehmen Ladekapazitäten gemeinsam nutzen. Ergänzend soll öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.
Dabei ist das System offen und herstellerunabhängig. Die Kombination ermöglicht es mittelständischen Logistikunternehmen, Ladeinfrastruktur entsprechend ihrem Bedarf zu nutzen.
Hoyer verbindet die Ladekooperation mit weiteren Komponenten der Energieversorgung. Dazu zählen Ladeinfrastruktur, Batteriespeicher und Energiesysteme. Diese Angebote sollen unter einem Dach gebündelt werden und die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs unterstützen.
Das Konzept zielt darauf ab, Investitionsrisiken bei der Elektrifizierung zu reduzieren. Statt die benötigte Ladeleistung vollständig selbst aufzubauen, sollen mittelständische Logistikunternehmen auf gemeinsam nutzbare Kapazitäten und zusätzliche öffentliche Ladepunkte zurückgreifen können.
Hoyer beschäftigt mehr als 2.800 Mitarbeiter und ist ein konzernunabhängiges Familienunternehmen.

*Halle 22, Stand A62*

FOTO: HOYER

**Hoyer kombiniert Depotladen, gemeinsam nutzbare Ladekapazitäten und öffentliche Ladeinfrastruktur.**

FENECON

## PV-Integration, Lastmanagement und Notstromfähigkeit

FENECON stellt seine Stromspeicherlösungen für Gewerbe und Industrie in den Fokus. Dazu zählt unter anderem der neue Gewerbespeicher „Commercial 100“. Das System kombiniert 100 Kilowatt Wechselrichterleistung mit einer skalierbaren Speicherkapazität von 39,2 bis 420 Kilowattstunden. Für Betreiber relevant ist vor allem die Möglichkeit, bis zu 200 Kilowatt-Peak PV-Eingangsleistung anzubinden.
Das Commercial 100 eignet sich für Landwirtschaft, Gewerbe und Mehrfamilienhäuser. Das Indoor-System lässt sich in bestehenden Gebäuden installieren und kommt ohne das bei Containerlösungen übliche aufwendige Aufstellkonzept aus. Die Speicherkapazität lässt sich dabei an unterschiedliche Anwendungen und Bedarfe anpassen. Bei der Auslegung setzt FENECON auf eine Überdimensionierung der PV-Seite. Bis zu 200 Kilowatt-Peak PV-Eingangsleistung stehen 100 Kilowatt Wechselrichterleistung gegenüber. Damit wird das System mit dem Faktor zwei „überbaut“.
Eine weitere Funktion betrifft die Abregelung von PV-Anlagen durch Netzbetreiber. Über einen dynamischen Rundsteuerempfänger nach § 9 EEG kann der Betreiber die verfügbare Solarleistung besser nutzen und Ertragsverluste durch Abregelungen reduzieren. Das Energiemanagement steuert dabei PV-Produktion, Batterieladung und Lasten. FENECON stattet den Commercial 100 zudem mit einer Notstromfunktion aus.

*Halle 13, Stand C16*

MAHLE

## Range Extender für schwere E-Lkw

Mahle enthüllt gleich mehrere Produktneuheiten. Im Mittelpunkt steht die Weltpremiere eines Range-Extender-Systems für schwere batterieelektrische Lkw. Es erleichtert den Umstieg vom Diesel auf E-Trucks und erhöht gleichzeitig Reichweite sowie Einsatzflexibilität.

Das System kombiniert einen batterieelektrischen Antrieb mit einem Verbrennungsmotor, der einen Hochvoltgenerator antreibt und bei Bedarf elektrische Energie bereitstellt. Der Generator liefert eine Dauerleistung von 110 Kilowatt sowie eine Spitzenleistung von bis zu 130 Kilowatt. Das komplette System vereint Generator, Verbrennungsmotor, Thermo- und Fluidmanagement, Kraftstofftank, AdBlue-Tank und Abgasnachbehandlung in einer kompakten Einheit. Diese lässt sich in bestehende Plattformen batterieelektrischer Lastkraftwagen integrieren.

Das System ersetzt ein Drittel der Batteriekapazität eines batterieelektrischen Lkw. Dadurch sinkt das Fahrzeuggewicht um circa 600 Kilogramm. Gleichzeitig lässt sich eine Reichweite von mehr als 800 Kilometern erzielen. Neben dem Range Extender zeigt Mahle einen kontaktlosen MCT-Elektromotor für schwere Nutzfahrzeuge. Der Antrieb kommt ohne Permanentmagnete und damit ohne seltene Erden aus.

*Halle 11, Stand D07*

Die Elektro-Lkw von Metzger Spedition & Logistik laden an der unternehmenseigenen Ladeinfrastruktur am Standort Neu-Kupfer.

FOTO: METZGER SPEDITION & LOGISTIK

WEBFLEET

## Erst Daten, dann E-Lkw

Wie sich Fuhrparkdaten nutzen lassen, um den Einsatz von E-Lkw wirtschaftlich zu planen, zeigt Webfleet gemeinsam mit Metzger Spedition & Logistik. Die Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge gilt für viele Logistikunternehmen weiterhin als Herausforderung. Webfleet zeigt anhand eines Praxisbeispiels, wie sich Investitions- und Einsatzentscheidungen mithilfe von Flottendaten vorbereiten lassen. Abhilfe schaffen soll eine Flottenmanagementplattform, die Fahrzeugdaten in Echtzeit auswertet. Dazu gehören Reichweiten, Fahrzeugauslastungen, Ladezeiten und geeignete Ladepunkte entlang der Routen. Auf dieser Basis könnten Unternehmen analysieren, welche Transporte bereits heute elektrisch durchgeführt werden können und wo sich eine weitere Elektrifizierung wirtschaftlich rechne. Den Alltagstest im täglichen Flottenbetrieb dazu wagt Metzger Spedition & Logistik. Wie sich dabei der datenbasierte Ansatz bewährt, erfahren die Besucher am Stand von Webfleet. Metzger beschäftigt rund 80 Mitarbeiter und verfügt über 30 Lkw, darunter fünf batterieelektrische Fahrzeuge. Bis 2030 soll mindestens die Hälfte der eigenen Flotte elektrifiziert sein. Neben der strategischen Planung unterstützt die Software auch die Disposition und Tourenplanung.

*Halle 12, Stand B63*

STARS OF THE YEAR

## Innovationen treiben Transformation

Die besten Fahrzeuge und Technologien der internationalen Nutzfahrzeugbranche stehen fest. Bei der IAA TRANSPORTATION wurden die Preise International Truck of the Year, Truck Innovation Award, International Van of the Year und International Trailer Award vergeben.
Volvo Trucks holte mit der neuen Elektro-Lkw-Baureihe aus „FH“, „FM“, „FMX“ und „FH Aero Electric“ den Titel „International Truck of the Year 2027“. Die Jury würdigte vor allem Reichweite, Energieeffizienz und Flexibilität. Beim International „Van of the Year 2027“ setzte sich Renault mit der vierten Generation des „Trafic E-Tech Electric“ durch. Stellantis „ProOne Compact Van“ kam auf Platz zwei, Farizon „V7E“ und Volkswagen „Caddy Cargo“ teilten sich Rang drei.
Den Truck Innovation Award 2027 gewann ZF mit der „TraXon Hybrid“-Technologie. Das System integriert den Hybridantrieb in die Getriebearchitektur schwerer Nutzfahrzeuge und soll Verbrauch und $CO_2$-Emissionen senken.
Beim International Trailer Award 2027 wurden Preise in den Kategorien Body, Chassis, Components, Future und erstmals Community vergeben. In der Kategorie „Body“ gewann Schmitz Cargobull mit dem „S.KO CITY“ und der Transportkältemaschine „S.CU MT-DUALEVAP“. Bei „Chassis“ setzte sich Kögel mit dem e-optimierten „KÖGEL LIGHT PLUS“ durch. Kässbohrer gewann in der Kategorie „Components“ mit dem Modular Floor System „K.MFS“. Den „Future Award“ erhielt Krone für das „TrAller Health Monitoring System“. Der erstmals vergebene „Community Award“ ging an Koluman für den „Adaptive Hidden Sidewall Platform Trailer“ (AHSP).
Eine Sonderausstellung zum 50-jährigen Bestehen des International Truck of the Year zeigt in Halle 22 rund 20 Trucks aus fünf Jahrzehnten, darunter frühere Siegerfahrzeuge.

*Halle 22, Sonderausstellung*

FOTO: JOHANNES REICHEL

**Bei den Vans setzte sich der Renault Trafic E-Tech Electric klar durch. Chairman Jarlath Sweeney überreichte die Trophy an Jan Ptacek, Vice President LCV, Renault Group.**

KUMHO

## Weltpremiere in Hannover

Kumho zeigt ein umfassendes Sortiment an Nutzfahrzeugreifen der nächsten Generation. Im Mittelpunkt steht die neue Fernverkehrslinie, die auf in Hannover ihre Weltpremiere feiert. Ergänzend präsentiert das Unternehmen sein Programm für den Regionalverkehr, Reifen für den städtischen Linienbusverkehr und den Baustelleneinsatz sowie zwei Transporterreifen. Die Fernverkehrslinie besteht aus drei achsspezifisch entwickelten Reifen, die als aufeinander abgestimmte Kombination für den Fernverkehr konzipiert sind. Der „KLA31“ in der Dimension 385/55 R22.5 160K ist der Lenkachsreifen der Baureihe, der „KLD31“ in 315/70 R22.5 154L übernimmt die Antriebsachse, und der „KLT31“ in 385/55 R22.5 160K komplettiert das Portfolio als Traileranhängerreifen. Für den Regionalverkehr zeigt Kumho die Baureihe mit dem Lenkachsreifen „XA31“ und dem Traileranhängerreifen „XT31“ in 385/65 R22.5 sowie dem Antriebsachsreifen „XD31“ in 315/70 R22.5. Der „KCA31“ in 275/70 R22.5 150/145J ist für den städtischen Linienverkehr ausgelegt. Für den gemischten Straßen- und Geländeeinsatz zeigt Kumho den All-Position-Reifen „KMA31“ in 315/80 R22.5 156K. Abgerundet wird das Programm durch den neuen Sommerreifen „PorTran Van CS51“ und den Ganzjahresreifen „PorTran 4S CX11“ für leichte Nutzfahrzeuge.

*Halle 11, Stand F07*

MILENCE

## Druckbetankung per Megawatt-Charging

Wo könnte eine Demonstration von Megawatt-Charging passender stattfinden als in der „Probefahrten-Halle“ 14/15? Von hier starten auch zahlreiche E-Trucks zu den Probefahrten mit IAA-Besuchern. Hier zeigt Milence, wie Druckbetankung auf elektrisch geht. Anja van Niersen, CEO des Joint Ventures der Partner Daimler Truck, Traton Group und Volvo Group, erklärt während der ersten Presse-Demonstration den aktuellen Stand der Milence-Ladeparks. Aktuell seien 38 Lade-Hubs europaweit fertiggestellt und in Betrieb. „Das“, so Anja van Niersen, „ist viel zu wenig“. Bis Ende nächsten Jahres sollen deshalb rund 70 Lade-Hubs mit Megawatt-Lademöglichkeit entlang der Hauptrouten fertiggestellt sein. Insgesamt würden bis 2030 europaweit rund 35.000 öffentlich zugängliche MCS-Schnellladepunkte benötigt. Dass die Anzahl von Ladehubs mit dem Hochlauf megawattfähiger E-Trucks eng zusammenhängt, stellt van Niersen ebenfalls klar. Es mache keinen Sinn, öffentliche Megawatt-Charger in die Landschaft zu stellen, wenn noch keine Trucks mit der entsprechenden Technik die Anlagen auch nutzen könnten. Immerhin: Die Schlange der drei Demofahrzeuge bilden MWC-fähige Trucks von Daimler, MAN und Scania. Auch wolle man erreichen, dass die Ladezeit eher 30 Minuten als die 45 Minuten Pausenzeit der Fahrer beträgt. Das sei technisch durchaus machbar. Der Fahrer habe dann tatsächlich mehr freie Zeit zu seiner Verfügung.
Der Ladevorgang an sich ist denkbar einfach und startet erst mal vorsichtig. Das System checkt zuerst den Ladezustand des tankenden Trucks und fährt erst dann schonend die Ladeleistung hoch. Die enorme Stromdichte erfordert bereits an der Ladesäule gekühlte Kabel bis zum Stecker. Und auch die Fahrzeuge müssen spezielle Thermomanagement-Systeme zur Kühlung der enormen Stromflüsse vorhalten.
Interessant: Nicht viele Stromanschlüsse der Versorger sind überhaupt in der Lage, bis zu 1.300 Ampere Ladestrom über die Säule zu liefern. So auch in Halle 14/15: Der Hausanschluss gibt laut Monitor nur rund 200 kW her. Wo also kommen die restlichen 800 kW her, die das Megawatt voll machen? Ganz einfach: Aus einem in der Halle aufgebauten Batteriespeicher. Ein paar Meter entfernt stehen fünf Pixii-Powerschränke, vollgepackt mit Akkus, die als Zwischenspeicher dienen.
VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel machte deutlich: „Die Industrie geht beim Hochlauf der E-Mobilität im Nutzfahrzeugbereich in Vorleistung und zeigt, was heute bereits möglich ist. Aktuell haben wir EU-weit gerade einmal 730 Ladepunkte mit einer Mindestleistung von mehr als 350 kW exklusiv für schwere Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Deshalb müssen der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Stromnetze jetzt oberste Priorität haben.“

*Halle 14/15, Stand C42*

FOTO: ROBERT DOMINA

**Megawatt-Charging vor Ort: Mit einer Demo-Anlage in der Probefahrt-Halle 14/15 ermöglicht der VDA Einblicke in die Ladetechnik. Die Verkürzung der Ladezeiten bis herunter auf 30 Minuten steht dabei ebenso im Fokus wie die Darstellung des enormen Strombedarfs, den die Infrastruktur liefern muss.**

IAA TRANSPORTATION

**Hall 13**
**Industry Stage**

Transport forum
DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

## 17 September 2026 – 12:00 PM

# Everyone is talking about AI – but what tangible benefits does it actually bring to the transport industry?

**Rebecka Granqvist**
Head of Digital Operations
Volvo Group

**Rick Nimbley**
Senior Business Development Manager EMEA
Geotab

**Wolfgang Schmid**
Head of Central Region (DACH+Nordics)
Webfleet – a Bridgestone company

**Fredrik Seglö**
General Manager Trailer Solutions & Mobility Services
BPW

Moderation

**Johannes Reichel**
Editor
Zeitung Transport
HUSS-VERLAG

The focus is on concrete applications across fleets, industry, and real-world operations, with a closer look at manufacturers' strategies and solutions and how they perform in practice. What works in day-to-day operations – and what doesn't?

Dispatching and fleet management, in particular, reveal where AI can deliver genuine added value. At the same time, the question of how to handle and use data is becoming increasingly important. One thing is clear: AI creates value when it is applied to specific, real-world challenges. Otherwise, it remains little more than a buzzword.

Further information:

www.transport-online.de/veranstaltungen

Veranstalter: HUSS-VERLAG GmbH, 80912 München

Supported by

we think transport

GEOTAB

VOLVO

webfleet

Hildegard Müller, VDA President

PHOTO: VDA

# "The World Won't Wait for Europe"

**INTERVIEW** VDA President Hildegard Müller on the international significance of IAA TRANSPORTATION, technological change in commercial vehicles, international markets, and Europe's competitiveness.

**Ms. Müller, what do you think makes IAA TRANSPORTATION 2026 so special?**

**Hildegard Müller:** There's tremendous anticipation for IAA TRANSPORTATION. For me, it's also a special event because here you can actually experience and test the future of mobility firsthand. "We Deliver," our motto this year, stands for the impressive capabilities of our industry. And on a practical level: The test drives are always my personal highlight. Just as much as the direct contact and exchange with the people on site. This is where different perspectives come together. Overall, you can feel a sense of togetherness emerging here—a real community. Especially during the visitor weekend—with drivers, freight forwarders, many other industry players, and, of course, their families. That's definitely always another one of my highlights. One thing that hasn't changed is that IAA TRANSPORTATION has a very clear international focus. This year, we once again have a high proportion of international exhibitors—around 70 percent—with Chinese exhibitors making up the largest share. In addition, there are many partners with whom we have long-standing relationships. That's why we're once again hosting various partnership days this year—for example, with India and China.

**What has changed in the industry over the past few years?**

Every IAA TRANSPORTATION has had its own unique features. In 2018, much of what we see today was still in the planning stages or just a vision. Following the cancellation due to the pandemic in 2020, 2022 was an enormously important milestone that demonstrated the industry's continued momentum despite the pandemic. There, we demonstrated that we had developed tailor-made solutions through investment and innovation. Building on that, in 2024 we once again unveiled new, very robust models from the commercial vehicle segment—across all sectors and featuring all technologies. And this year, we're seeing broad market readiness reach a whole new level. In Hanover, we're demonstrating: We've delivered, we've done our part, and we've taken the lead. The onus to ensure the success of this transformation now lies with Berlin and Brussels. Even as the ramp-up of electrified commercial vehicles gains momentum, it's becoming all the more clear that the necessary framework conditions are not sufficiently developed. This includes a nationwide charging and hydrogen refueling infrastructure with the accompanying energy grids, sufficient depot charging capabilities, and the corresponding energy supply—as well as roads and bridges that meet the needs of freight transport. These are all areas where reality lags far behind what Brussels and Berlin have promised and announced.

> "AI will drive further major leaps."

**IAA TRANSPORTATION has long been showcasing more than just new powertrains.**

That's right—solutions from across the entire logistics chain are on display. At the event, we'll see innovations in digitalization, software-defined vehicles, and artificial intelligence, and autonomous systems will also be showcased. The focus here is on practical applications—from shuttle systems to autonomous trucks to robotaxis. Digitalization, in particular, is becoming an increasingly important factor in international competition alongside the issue of propulsion systems. In the future, it will be crucial to use existing potential and infrastructure even more efficiently and intelligently with the help of digital applications. Digitalization permeates the entire value chain—from the virtual development and simulation of vehicles, through digital and automated production processes, to the functions and applications that are later used in the vehicle. It's all very impressive.

**What role will artificial intelligence play in this?**

AI will increasingly help us optimize our processes and products as effectively as possible. On the one hand, this applies to the development and production of vehicles. But we will also see autonomous logistics systems on the road—products that rely heavily on AI. If you look today, for example, at how goods are prepared, packed, and moved in warehouses, you get a sense of just how much logistics processes have already changed. Software, digitalization, and AI will drive further major leaps in development within our industry. Digitalization and the use of AI are thus increasingly becoming the key drivers of efficiency, innovation, and competitiveness.

**Are there also developments in the area of trailers and bodies?**

Absolutely. We're currently seeing a great deal of innovation and optimization, particularly in trailers and bodies—for example, in terms of weight, aerodynamics, and tires. These are concrete advances that not only increase transport efficiency but also play a central role in climate protection. Enormous progress has been made in this area in recent years. At the same time, there is an urgent need for action among trailer manufacturers. Although trailers themselves do not produce direct $CO_2$ emissions, their manufacturers must make a calculated contribution to $CO_2$ reduction under the VECTO methodology. Starting in 2030, the industry faces fines running into the billions. For many companies—especially the numerous small and medium-sized trailer manufacturers—such a burden would be virtually impossible to bear financially. That is why we urgently need an adjustment to the VECTO methodology—theory and reality must be brought into alignment here.

**Now, from an international perspective: What unites the industry across different markets?**

There is much that unites the industry across continents. Above all, this includes companies' commitment to advancing climate-neutral and digital solutions and putting these solutions to real-world use. The German commercial vehicle industry is holding

"We need a technology-neutral approach."

its own confidently and successfully in international competition. At the same time, we see that individual markets face different challenges and pursue different approaches. That is why we repeatedly emphasize how important technological openness is to succeeding in all markets. Of course, we in the commercial vehicle industry are also keeping an eye on the competition—for example, with China. What is crucial for us here is that equal competitive conditions and a level playing field must apply on both sides. An imbalance has recently emerged in this regard. This makes it all the more important for Germany, Europe, and China to remain in constant dialogue, openly address challenges, and work together to overcome existing obstacles.

**New competitors in Europe—what does this mean for Germany and Europe as industrial locations?**

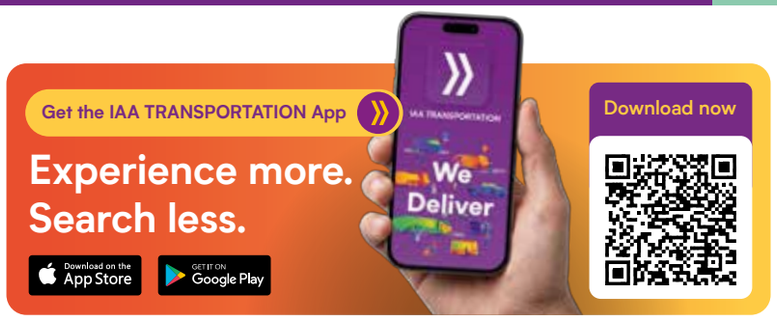
The German market is attractive to many international manufacturers and suppliers. That is why new competitors are entering Europe. In principle, competition is always a good thing; it helps us grow, and we welcome the challenge—and it also benefits consumers. At the same time, however, it is also true that Germany and Europe are no longer internationally competitive locations for manufacturing; other regions have overtaken us. Whether it's energy prices, taxes and fees, bureaucratic burdens or the persistence of excessive regulation—all of this hinders investment and, consequently, future growth and jobs. These are all issues that policymakers must address through reforms. Of course, there are also many external challenges—from crises and wars to geopolitical shifts and new trade flows—and we need answers to those as well. But that must not obscure the fact that doing our own homework—that is, bringing Germany back to the top in terms of competitiveness—is the foundation for being able to master the other challenges.

**And what role do the various technological options play in this context?**

The future of road freight transport will be overwhelmingly electric. Battery-electric commercial vehicles from German manufacturers already have ranges of over 500 km today. At the same time, however, climate-neutral fuels are also important—especially with regard to the existing fleet of commercial vehicles. Another

"We have delivered."

option, particularly for certain applications in heavy-duty transport and intra-European transport, is hydrogen—both in fuel cells and in internal combustion engines. Hydrogen-powered vehicles from our manufacturers achieve ranges of 700 to 800 km. Here, too, it is crucial that the necessary infrastructure be developed. We need a technology-neutral approach.




Policymakers in Brussels must also recognize this. After all, our competitors—such as India, China, and the U.S.—are also relying on a range of technological options. We must take this into account here in Europe as we pursue our ambitious goals.

**When we meet again here in two years: What will be taken for granted then that we currently view as innovations?**

I hope that the impasse regarding the regulatory framework will be resolved. Berlin and Brussels must understand that a functioning ecosystem is necessary so that our innovations can ultimately make their way to the market—and thus into the logistics industry. Europe actually has very good conditions for this. We have strong research and development and a robust industrial base. Technologically, I'm optimistic, because I see what's happening in the development departments. Exciting projects are underway in the areas of materials research, recycling, and the circular economy. But if the infrastructure—charging infrastructure, roads, and digital infrastructure—doesn't work, we won't be able to realize the full value of these innovations. I hope that by 2028, every last person in a position of responsibility will have realized that we must do everything we can to remain a global technology leader. Our industry is doing everything it can to achieve this.

**IAA TRANSPORTATION 2026 summed up in one sentence: What does it tell us about the future of the commercial vehicle industry?**

I hope it conveys optimism, innovative strength, and a sense of new beginnings, while at the same time making it clear where action is needed now. IAA TRANSPORTATION demonstrates what is technologically possible. True to this year's motto, we're showing that we, as an industry, deliver. But IAA TRANSPORTATION also shows that we're competing on a global stage. The industry is more international than ever, supply chains are global, and new competitors are emerging in many regions. As an industry, we have every reason to be optimistic given our product diversity and innovations. We have delivered. But policymakers must establish the right framework so that innovations actually make it onto the roads and Europe maintains its competitiveness. Because the fact is: the world isn't waiting for Europe. I hope that at IAA TRANSPORTATION, we can experience this together with curiosity and a sense of community that is so refreshing in these times.

The questions were posed by Christine Harttmann.

## Impressum IAA aktuell

IAA aktuell ist die offizielle Zeitung zur IAA TRANSPORTATION 2026 vom Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), erstellt von den Redaktionen busplaner, LOGISTRA, PROFI-Werkstatt, VISION mobility und der Zeitung Transport aus dem HUSS-VERLAG.

Herausgeber:
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10177 Berlin

Chefredaktion: Christine Harttmann, verantwortlich

Chef vom Dienst: Marcus Walter

Redaktion: Nadine Bradl, Robert Domina, Anna Barbara Brüggmann, Daniela Sawary-Kohnen, Claus Bünnagel, Gregor Soller, Johannes Reichl, Tobias Schweikl

Fotos: Claus Bünnagel, Redaktion IAA aktuell, VDA

Schlussredaktion: Stephanie Werner, Luce Pröll

Übersetzung: Alina Venediktova

Grafik/Layout: Karl-Heinz Bartl, Sabine Stürmer, Ingemar Statnik

E-Mail: redaktion@transport-online.de

Sales Management: Michaela Pech (-251), verantwortlich; Bianca Scheuermann (-150), Eberhard Göhrum

Anzeigendisposition: Andrea Oettmeier (-255)

E-Mail: anzeigen@transport-online.de

Auflage: 20.000 Exemplare

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

Verlag:
HUSS-VERLAG GmbH
Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. +49 89 / 32391-0
www.hussverlag.de

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. (FH) Christoph Huss, Rainer Langhammer

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne vorherige schriftliche Genehmigung vervielfältigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt der Verlag keine Haftung. Alle Angaben sind sorgfältig zusammengetragen und geprüft. Dennoch kann für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts keine Haftung übernommen werden.

**www.iaa-transportation.com**

ME ENERGY

## Mobile Fast Charger for Electric Fleets

Me Energy introduces the "Rapid Charger 2027." This mobile fast charger can supply electric fleets with power even in areas where there is no grid connection or where grid expansion is delayed. Depending on the configuration, charging power ranging from 75 to 400 kilowatts is planned.

Me Energy's new system relies on a liquid energy storage solution based on bioethanol. Variants using HVO or biogas are also available. Tank capacities ranging from 900 to 8,000 liters are designed to accommodate varying energy needs.

The plug-and-play system requires no civil engineering work and involves no lengthy installation times.

In addition to charging connections rated at 75, 150, or 400 kilowatts, a 63-amp high-current output is available.

A new feature is the combination of the existing Rapid Charger with a buffer battery. This allows the system to be used not only for charging electric vehicles but also as an emergency power generator. The Rapid Chargers can be used, for example, to secure critical infrastructure in disaster situations, on construction sites, or at events. Thus, the solution is aimed not only at the long-term expansion of charging stations but also at providing a mobile and temporary power supply.

Among the advantages of the liquid energy carrier are its 20-fold higher energy density and long shelf life.

*Hall 22, Booth A35*

PHOTO: ME ENERGY

**With tank capacities ranging from 900 to 8,000 liters, Me Energy aims to adapt its mobile energy storage solution to different locations and energy needs.**

MUNICH ELECTRIFICATION

## Disconnecting Without Contacts

Munich Electrification is introducing the "ME SSR", a semiconductor-based battery disconnect unit, for the first time. It switches high-voltage systems in electric trucks and buses more quickly and replaces the use of mechanical contactors and pyrotechnic fuses.

The ME SSR is located between the battery and the vehicle and connects the battery to the powertrain during operation. When the vehicle is parked, during maintenance, or in the event of a fault, the unit disconnects the high-voltage circuit. Switching then occurs in the microsecond range without arcing or mechanical wear.

For electric commercial vehicles, this technology is particularly relevant given the high number of switching cycles and continuous loads involved. The system is designed to meet the demands of commercial vehicle operations. The company views vehicle availability, in particular, as a decisive factor.

Unlike a pyrotechnic fuse, the ME SSR does not necessarily need to be replaced after a fault. Instead, the short-circuit protection can be reset. The disconnect unit also automatically detects latent faults and provides operational data for predictive failure detection.

The switching time is less than five microseconds. The unit has no moving parts and operates silently.

The ME SSR will be available in two versions. The stand-alone version can be integrated into existing battery disconnect units as a drop-in solution. This allows manufacturers to modernize their switching technology without having to redesign the entire unit.

*Hall 19/20, Booth D42*

PHOTO: MUNICH ELECTRIFICATION

**The semiconductor-based battery disconnect unit ME SSR connects the battery to the powertrain during operation.**

HOYER

## Hoyer focuses on charging partnership

Hoyer is introducing the first manufacturer-independent charging partnership for medium-sized road freight transport companies. The concept combines depot charging with shared charging capacity and access to complementary public charging infrastructure. Hoyer is thus primarily targeting logistics companies that want to electrify their fleets.

The model does not rely exclusively on a company's own charging infrastructure. Instead, multiple companies could share charging capacity. In addition, public charging infrastructure will also be available.

The system is open and manufacturer-independent. This combination enables medium-sized logistics companies to use charging infrastructure according to their needs.

Hoyer integrates the charging partnership with other components of the energy supply. These include charging infrastructure, battery storage, and energy systems. These offerings are to be bundled under one roof to support the electrification of road freight transport.

The concept aims to reduce investment risks associated with electrification. Instead of having to build out the required charging capacity entirely on their own, medium-sized logistics companies will be able to draw on shared capacities and additional public charging points. Hoyer employs more than 2,800 people and is an independent, family-owned company.

*Hall 22, Booth A62*

PHOTO: HOYER

**Hoyer combines home charging stations, shared charging capacity, and public charging infrastructure.**

FENECON

## PV Integration, Load Management, and Emergency Power Capability

FENECON is focusing on its energy storage solutions for commercial and industrial applications. These include the new "Commercial 100" commercial storage system. The system combines 100 kilowatts of inverter power with a scalable storage capacity ranging from 39.2 to 420 kilowatt-hours. Of particular interest to operators is the ability to connect up to 200 kilowatts-peak of PV input power.

The Commercial 100 is suitable for agriculture, commercial applications, and multi-family residential buildings. The indoor system can be installed in existing buildings and does not require the complex installation setup typically associated with container-based solutions. The storage capacity can be adapted to different applications and needs.

In its design, FENECON relies on oversizing the PV side. Up to 200 kilowatts-peak of PV input power is matched by 100 kilowatts of inverter power. This means the system is "oversized" by a factor of two.

Another feature addresses the curtailment of PV systems by grid operators. Using a dynamic remote control receiver in accordance with Section 9 of the EEG, the operator can make better use of available solar power and reduce yield losses caused by curtailment. The energy management system controls PV production, battery charging, and loads. Fenecon also equips the Commercial 100 with an emergency power function.

*Hall 13, Booth C16*