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

» IAA TRANSPORTATION aktuell

4. Tag
Freitag
18. September
2026

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

FOTO: LARS HÜBNER

Auf ins Wochenende!

FAMILIENWOCHENENDE Live-Musik, Race-Trucks, Modellautos – der Samstag und Sonntag auf der IAA TRANSPORTATION steht ganz im Zeichen von Fahrern und Familien.

Das Wochenende ist traditionell Familienzeit – und so ist es auch auf der IAA TRANSPORTATION. Am Fahrer- und Familienwochenende steht alles im Zeichen von exklusiven Aktionen, Live-Musik und spannenden Programmpunkten. So geht es beispielsweise mit Willi Weitzel auf Entdeckungstour mit Technik zum Anfassen und interaktiven Erlebnissen.

Oder wie wäre es mit zurück in die Zukunft? Die neuesten Innovationen in Sachen Transport füllen das ganze Gelände der IAA TRANSPORTATION, ikonische Klassiker der Marken Büssing, ERF, Hanomag, Henschel, MAN, Mercedes-Benz, Neoplan und Volvo zeigen sich hingegen exklusiv auf der Showtruckmeile – nicht nur als tolle Fotomotive.

Für wen es etwas schneller sein darf, der ist bei den Racing Trucks richtig. Vier der Top-Teams der Goodyear FIA European Truck Racing Championship beehren das Gelände, bevor sie direkt nach Frankreich zur vorletzten Runde der EM-Rennen gehen. Für die Besucher gibt es Racing Trucks zum Anfassen und echtes Fahrerlager-Feeling.

Klein statt schnell wird es bei der Automania Modellauto-Sammlerbörse. Hier heißt es: Eintauchen ins Miniaturwunderland. Neben Modellautos werden in Halle 14/15 unter anderem auch Lkw, Baumaschinen, Slotcars oder Pins angeboten. Ein wahres Erlebnis für Groß und Klein mit einer echten Premiere auf der IAA: Ein Minitruck-Konvoi mit mehr als 30 funktionsfähigen Modellen im Maßstab circa 1:13. Dieser zieht zwei Mal am Tag seine Runden über das IAA-Gelände und begeistert Besucher jeden Alters. Begleitet wird der Umzug von der Drumtrainer-Marschkapelle, sodass man ihn nicht nur sieht, sondern auch hört!

Und wer immer noch nicht müde ist, der ist in der Familien-Abenteuerwelt richtig. Die IAA-Hüpfburg, eine XXL-Tubing-Bahn, Bungee-Trampolin, Riesenkicker und Aerotrim-Astronautentrainer laden zum Ausprobieren und Mitmachen ein.

Ein weiteres Highlight gibt es nur wenige Schritte entfernt vor Halle 26. Denn hier können die Kinder im Gabelstaplerparcours ihren eigenen Staplerführerschein machen.

Richtig laut wird es schließlich am Sonntag: Gemeinsames Abhupen steht an. Kurz bevor die IAA ihre Tore für dieses Jahr schließt, unterbricht eine lautstarke Aktion den Veranstaltungstrubel: Alle Fahrzeuge machen sich bereit zum synchronen „Abhupen“, einem kraftvollen Finale, das bei Ausstellern und ihren Teams Tradition hat. Ein wahrer Gänsehautmoment, den keiner verpassen sollte.

In diesem Sinne: Auf ein gelungenes Fahrer- und Familienwochenende auf der IAA TRANSPORTATION 2026.

Heute

10:00, 13:00, 15:00 Uhr
IAA Experience: Megawatt-Laden Demonstration
Halle 14/15

09:30 – 15:30 Uhr
Gefahrguttag
Convention Center, Saal 1

12:30 – 15:00 Uhr
Nationale Radlogistik-Konferenz
Industry Stage, Halle 13

Top News

Interview: Dr. Harald Hempel, DAKO-CCO: „Ein Mensch am Ende der Leitung“ 4

Weltpremiere: Skyworth fährt auf Level 4 12

Service

Geländeplan 8/9

Veranstaltungen heute 10

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: M. WALTER

Wenn die Branche zusammenrückt

Der Freitag hat auf der IAA TRANSPORTATION eine ganz besondere Dynamik. Es ist der vierte Tag voller Begegnungen, Gespräche, Premieren und neuer Ideen – und gleichzeitig richtet sich der Blick bereits auf das Wochenende. Auf die Tage, an denen die Leitplattform für Logistik und Nutzfahrzeuge noch einmal eine ganz andere Seite zeigt.

Denn was diese Plattform so besonders macht, ist ihre Vielfalt. Hier treffen Innovation und Erfahrung aufeinander, Digitalisierung und Praxis, Hersteller und Anwender, Start-ups und etablierte Unternehmen. Vor allem aber treffen hier Menschen aufeinander, die eines verbindet: die Leidenschaft für Mobilität, Transport und Logistik.

Heute ist ein guter Moment, einmal innezuhalten. Vieles wurde diskutiert, vieles wurde entdeckt, Kontakte wurden geknüpft und Ideen angestoßen. Und vielleicht ist genau das die größte Stärke einer solchen Branchenplattform: Sie bringt Menschen miteinander ins Gespräch und macht Zukunft nicht nur sichtbar, sondern erlebbar.

Am heutigen Freitag ist davon überall etwas zu spüren. Die Hallen und das Freigelände sind voller Bewegung, an den Ständen wird noch einmal intensiv diskutiert, neue Fahrzeuge werden bestaunt und technische Lösungen ausprobiert. Gleichzeitig wächst die Vorfreude auf das, was am Samstag und Sonntag folgt.

Dann gehört die Plattform ganz besonders den Menschen, die den Transport jeden Tag auf die Straße bringen: den Fahrerinnen und Fahrern, den Transportunternehmerinnen und Transportunternehmern und ihren Familien. Das Fahrer- und Familienwochenende lädt dazu ein, die Welt der Nutzfahrzeuge gemeinsam zu erleben – mit großen Trucks, moderner Technik, Mitmachangeboten und vielen Erlebnissen für Groß und Klein.

Und vielleicht liegt genau darin ein schönes Bild für unsere Branche: Sie lebt von Technologie – aber bewegt wird sie von Menschen.

Von Menschen, die früh am Morgen losfahren. Von Menschen, die Waren zuverlässig ans Ziel bringen. Von Unternehmerinnen und Unternehmern, die Verantwortung übernehmen. Von Entwicklerinnen und Entwicklern, die an den Lösungen von morgen arbeiten. Und von Familien, die diese Begeisterung teilen und am Wochenende selbst Teil der großen Transportwelt werden.

Deshalb darf der vierte Tag auch ein wenig Vorfreude sein. Vorfreude auf Begegnungen, auf glänzende Fahrerhäuser, auf leuchtende Kinderaugen und auf Gespräche, die vielleicht ganz anders beginnen als an den Tagen zuvor.

Herzliche Grüße

Marcus Walter, Redakteur IAA aktuell

Zahlen des Tages

40 %
mehr Testangebote als 2024

>70 %
Internationale Aussteller

33 %
Neue Aussteller

FERSA

Innovative Schwerlastlager

Fersa stellt seine neue Generation kraftstoffeffizienter Radnabeneinheiten („Fuel Efficient Wheel End Hubs“) vor. Sie sind die Antwort auf die ehrgeizigeren Effizienzziele, die mittlerweile von führenden europäischen Herstellern gesetzt werden.
Die Entwicklung der „Fuel Efficient Gen 2“ basiert auf Produkt-Benchmarking und Kundenfeedback. Die Verbesserungen zielen darauf ab, Reibverluste zu minimieren – erreicht durch optimierte Fettmengen, präzisere Innengeometrien und fortschrittliche Dichtungslösungen. Das Ergebnis ist eine höhere Effizienz, ohne dabei Kompromisse bei der für Schwerlastanwendungen unerlässlichen Zuverlässigkeit einzugehen.
Zudem präsentiert Fersa die „Ultra Pro“-Serie mit hoher Leistungsdichte sowie eine Reihe beschichteter Lager für Getriebeanwendungen. Damit unterstreicht das Unternehmen seine Kompetenz, effizientere, robustere und zukunftsfähige Nutzfahrzeugplattformen zu unterstützen.
Als OEM-Zulieferer arbeitet Fersa eng mit Fahrzeugherstellern und Tier-1-Zulieferern zusammen, um Lagerlösungen zu entwickeln, die exakt auf spezifische technische und betriebliche Anforderungen zugeschnitten sind.
Neben der Effizienz bleibt dabei die Zuverlässigkeit eine zentrale Anforderung. Aus diesem Grund präsentiert Fersa auch Lösungen wie den pneumatischen Kupplungsaktuator „CLAC P“ sowie Kupplungs-Kits, die speziell für mehr Zuverlässigkeit und Leistung im Schwerlastbetrieb entwickelt wurden.

Halle 12, Stand E48

APPARATEBAU KIRCHHEIM-TECK

Erweitertes Hochstrom-Stecksystem

Die Anforderungen an elektrische Bordnetze steigen kontinuierlich. Elektrische Nebenantriebe, Hochleistungsverbraucher, Energiespeicher sowie moderne Fahrzeugfunktionen benötigen leistungsfähige und zuverlässige Verbindungen für hohe Ströme unter anspruchsvollen Umgebungsbedingungen.
Genau hierfür hat die Apparatebau Kirchheim-Teck GmbH ihr Hochstrom-Stecksystem für anspruchsvolle Anwendungen in Nutzfahrzeugen weiterentwickelt. Es ermöglicht Stromtragfähigkeiten von bis zu 400 Ampere pro Leistungskontakt und wurde für den Einsatz in rauen Nutzfahrzeugumgebungen ausgelegt.

FOTO: Apparatebau Kirchheim-Teck

Das Hochstrom-Stecksystem ermöglicht Stromtragfähigkeiten von bis zu 400 A pro Leistungskontakt.

Ein wesentliches Entwicklungsziel war die Minimierung des Übergangswiderstands innerhalb des Stecksystems. Die daraus resultierende geringe Kontakterwärmung ermöglicht eine zuverlässige Übertragung hoher Ströme auch bei anspruchsvollen Betriebsbedingungen.
Das Stecksystem unterstützt Leiterquerschnitte bis 95 mm² und kann sowohl mit feindrähtigen als auch mit klassischen Leitern verarbeitet werden. Der spezifizierte Temperaturbereich von –40 Grad Celsius bis +120 Grad Celsius ermöglicht den Einsatz in unterschiedlichsten Fahrzeug- und Klimazonen weltweit.
Geplant ist die Schutzart IP6K9K. Das Hochstrom-Stecksystem ist in mehreren Varianten verfügbar.

Halle 26, Stand E20

„Ein Mensch am Ende der Leitung“

INTERVIEW KI wird künftig in den Bereichen Disposition, Touren- und Fuhrparkplanung für spürbare Erleichterungen sorgen. Um dieses Potenzial zu schöpfen, werden IT-Unternehmen verstärkt miteinander kooperieren müssen. Diese und weitere Trends der IAA TRANSPORTATION erläutert Dr. Harald Hempel, Chief Compliance and Research Officer beim Tachodatenspezialisten DAKO.

Herr Dr. Hempel, Sie verantworten bei DAKO die Bereiche Innovation und Forschung. Welche Innovationen präsentieren Sie auf der IAA?

Dr. Harald Hempel: Es gibt von uns in diesem Jahr nicht DIE eine sichtbare Innovation in Form eines neuen Produkts. Die wesentlichen Weiterentwicklungen spielen sich bei DAKO derzeit im Hintergrund ab. Wir haben uns auf die technologischen Aspekte unserer ganzheitlichen IT-Plattform für die Transport- und Logistikbranche konzentriert. Unsere Investitionen in etablierte Identity-Provider-Technologien sind für unsere Kunden nicht sofort greifbar, bringen aber einen großen Nutzen.

Können Sie für Identity-Provider-Technologien ein Beispiel nennen?

Aus dem privaten Bereich kennen wir alle die sogenannten Social-Logins wie „Mit Google anmelden“ oder „Mit Apple anmelden“. Dieses Prinzip lohnt sich aber auch im Logistik-Alltag. Der Single Sign-On ist ein Anmeldeverfahren, bei dem sich Kunden einmalig anmelden und danach auf verschiedene, miteinander verknüpfte Anwendungen oder Webseiten zugreifen können, ohne die Anmeldedaten erneut eingeben zu müssen.

Es wird also externe Anwendungen geben, auf die ein DAKO-Kunde zugreifen kann?

Ja, in Zukunft werden wir verstärkt mit anderen IT-Anbietern und Plattformen kooperieren, weil nicht jedes Unternehmen sämtliche Funktionen selber entwickeln kann. Denken Sie zum Beispiel an komplexe Tourenplanungen und -optimierungen, die auf die aktuell verfügbaren Lenkzeiten angewiesen sind. Alle erforderlichen Daten müssen hürdenfrei ausgetauscht werden, ohne dass der Anwender einen Mehraufwand hat. Wir von DAKO haben unsere Plattform dafür vorbereitet und fokussieren uns verstärkt auf unser Kerngeschäft – das Auslesen, Analysieren und Archivieren von Tachografendaten und Echtzeit-Einblicke in den Status der eigenen Flotte. Die Funktionen anderer Anbieter mit entsprechenden Plattformen sind für unsere Kunden hürdenfrei erreichbar.

Bleiben wir mal kurz bei der Tourenoptimierung und dem Zugriff auf Lenkzeiten. Inwieweit spielt hier KI eine Rolle?

Das Potenzial von KI für die Tourenoptimierung erkunden wir gerade im Rahmen eines Forschungsprojektes aus dem EFRE-Fonds des Freistaats Thüringen. Konkret arbeiten wir daran, dass eine Tour schon während der Planung mithilfe von KI und Vergangenheitsdaten darauf geprüft wird, ob die vorgesehene Fahrstrecke auf einen Lenkzeitverstoß hinausläuft. In diesem Fall kann der Disponent schon sehr früh darauf hingewiesen werden.

Gibt es neben der Tourenoptimierung weitere Anwendungsfälle für gut vernetzte Plattformen, die das Angebot von DAKO ergänzen?

Ja, da gibt es einige weitere Beispiele. So arbeiten wir im Rahmen einer Partnerschaft mit Bosch an KI-unterstützten Lösungen für eine optimierte Wartungs- und Werkstattplanung. Ziel ist das Vermeiden ungeplanter Ausfälle und die optimale Nutzung der Transportkapazitäten. Die Daten der einzelnen Fahrzeugkomponenten kommen dabei von der Bosch-Plattform. Das Flottenmanagement ist eine Kernkompetenz von DAKO.

Apropos Kernkompetenz. Ist das Auslesen und Analysieren von Tachodaten nicht schon längst ausentwickelt? Kann es hier noch Innovationen geben?

Allein schon deswegen, weil sich die Tachografen ebenfalls weiterentwickeln, gibt es bei uns keinen Stillstand. Der aktuelle Smart-Tacho der zweiten Generation kann zum Beispiel Grenzübertritte automatisch registrieren und Be- und Entladezeiten aufzeichnen. Auf dieser Basis konnten wir eine Lösung entwickeln, die unseren Kunden die Spesenabrechnungen für Auslandsfahrten automatisch erstellt. Das ist ein gutes Beispiel dafür, wie man die zunehmenden gesetzlichen Dokumentationspflichten in einen unternehmerischen Vorteil verwandeln kann – verpackt in einer leicht handhabbaren, automatisierten und selbsterklärenden Lösung. Und wenn in der Praxis doch mal Fragen auftreten, ist unser Support immer gut erreichbar – als echter Mensch am Ende der Leitung.

Welche technischen Trends sehen Sie hier auf der IAA, die Sie zu neuen Entwicklungen inspirieren?

Das ist ganz klar der deutliche Trend zur Elektromobilität beim Lkw. Das inspiriert uns zu Lösungen, mit denen die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkpausen für optimale Ladezyklen der Fahrzeuge genutzt werden können. Auch die wachsende Präsenz Chinas auf der IAA sehe ich als Trend.

„Zum Glück findet die IAA TRANSPORTATION auch am Wochenende statt.“

Dr. Harald Hempel

FOTO: DAKO

Welche Bedeutung hat die IAA TRANSPORTATION für DAKO?

Für DAKO gehört der Auftritt auf der IAA TRANSPORTATION zu den Höhepunkten des Jahres. Hier treffen wir unsere Kunden, kommen gemeinsam auf Ideen und vereinbaren neue Projekte. Zum Glück findet die IAA auch am Wochenende statt, sodass auch die Transporteure mit ihren Familien nach Hannover kommen können. Die vielen Gespräche mit den Praktikern und Anwendern sind für uns eine wertvolle Quelle für Anregungen und Verbesserungsvorschläge. Aber auch das tolle Rahmenprogramm schätzen wir sehr. Dazu zählen die heute stattfindende Radlogistik-Konferenz, der Gefahrguttag oder die gestrige Veranstaltung zum Thema Ladungssicherung. Insgesamt hilft uns die IAA TRANSPORTATION, unser Ohr ganz nah an den Puls der Branche zu legen. Wir definieren uns ja schließlich nicht nur als reinen Service-Provider.

Sondern?

Wir sehen uns als Partner unserer Kunden und setzen uns aktiv für die Belange der Transportbranche ein. Nicht zuletzt deshalb engagieren wir uns in verschiedenen Fachgremien und vertreten dort die Interessen unserer Kunden. Ich vertrete DAKO zum Beispiel in der Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement – kurz CORTE. Das ist die europäische Vereinigung der Straßentransport-Kontrolleure. Dabei geht es unter anderem um klare Verhältnisse und realistische Anforderungen in der behördlichen Kontrollpraxis hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten. Unsere Kunden müssen wissen, was genau von ihnen erwartet wird. Und wir achten darauf, dass die Kontrollen praxisgerecht und durchsetzbar sind.

Gibt es diesbezüglich denn große Diskrepanzen?

Ein aktuelles Beispiel ist die diskutierte Tachografenpflicht für große Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t. Einerseits ist es nachvollziehbar und richtig, dass die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer dieser schweren Fahrzeuge dokumentiert werden müssen. Andererseits lässt sich die komplexe Gesetzgebung für die gewerblichen Nutzfahrzeuge nicht durchgängig für Wohnmobile anwenden.

Warum nicht?

Weil das EU-Recht zum Beispiel vorschreibt, dass die reguläre wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbracht werden darf. Für ein Wohnmobil wäre diese Regel sinnlos. Deshalb müssen diese Fälle in Fachgremien diskutiert werden. Und da ist DAKO ganz vorne mit dabei, damit im Idealfall keine praxisfremden Beschlüsse gefasst werden.

Die Fragen stellte Marcus Walter.

TESLA SEMI

Test-Ride um die Hallen

Das ist jetzt mal was ganz anderes: Eine Runde mit dem Tesla Semi. Selber fahren ist aber leider nicht, wir werden chauffiert. So will es die Tesla-Maßgabe aus Sicherheitsgründen. Wir sind zu dritt, vier Mitfahrer wären auch gegangen, aber es ist noch früh am Tag. Und so öffnet uns Tesla-Demo-Fahrer Robert die Tür zum Einstieg. Hinterm Fahrersitz aufgereiht, finden wir uns wieder, stehend. Erste Frage, während Robert den Tesla gutgelaunt plaudernd aus der Halle zirkelt: „Wieso diese Winglet-artigen Mirror-Cams? Und warum sitzen die in Kopfhöhe von Fußgängern?“ „Good question!“, lächelt der sympathische Test-Driver alle unsere Sorgen weg. Denn es sei so: In den USA seien Mirror Cams, also Spiegel-Ersatzsysteme mit Kameras und Bildschirmen, noch nicht erlaubt. Weil man für die beiden Testwagen die Original-Spiegel-Halterungen aber erhalten wollte, hätten sich die Entwickler für die tiefer gesetzte Lösung entschieden. Immerhin: Das Bild der Rückwärtskameras in den Bildschirmen links und rechts ist

FOTO: ROBERT DOMINA

Tesla-Demo-Fahrer Robert sitzt mittig und ganz weit vorne. Tesla-typisch: Zwei Bildschirme links und rechts, fertig ist das frei konfigurierbare Armaturenbrett.

ziemlich klar, deckt alle toten Winkel ab. Per Touch lassen sich die Bilder verschieben und in der Größe verändern. Der mittig angeordnete Fahrerplatz sei, so Sonnyboy Robert, „am Anfang schon gewöhnungsbedürftig.“ Aber wer das längere Zeit so gefahren sei, wolle nichts anderes mehr.
Der Semi surrt geschmeidig durchs IAA-Gelände. Robert erklärt, dass die beiden Antriebsachsen – wir stehen hier in einer 6x4-Zugmaschine – jeweils nur einzeln angetrieben werden oder beide zusammen – je nach Last und Leistungsbedarf. „Das ist sehr effizient“, sagt Robert, der Semi verbrauche im Schnitt nur um die 1,05 Kilowattstunden pro Kilometer. Zehn Minuten später kurven wir wieder in die Halle 14/15. Definitiv ein Erlebnis.

Halle 12, Stand B01
Halle 14/15, Stand TD07

MEILLER

Sicherheit geht vor

Ein IAA-Highlight bei Meiller ist der neue „Tectrum RS32“. Der Abrollkipper ist der leistungsstärkste Abroller-Aufbau, den die Münchner Kipperschmiede je gezeigt hat. Ein echtes Kraftpaket: Er kann mit seinem Fanghaken Abrollbehälter bis 34 Tonnen Ladungsgewicht aufnehmen, anheben und in Fahrposition ziehen.
Der modular aufgebaute Abrollkipper ermöglicht eine Anpassung an unterschiedliche Einsatzanforderungen. Die robuste Konstruktion mit KTL-Beschichtung und vollständig geschraubter Montage unterstützt die Langlebigkeit sowie die Reparatur- und Wartungsfreundlichkeit. Damit ist der Tectrum RS32 auf hohe Belastungen und den regelmäßigen Wechsel unterschiedlicher Behälter ausgelegt.
Gleichzeitig dient der Tectrum RS32 auf dem Meiller-Stand als Demo-Objekt für ein neu entwickeltes Sicherheitskamerasystem mit Personenerkennung. Eine eigene Kamera, montiert nahe des Unterfahrschutzes, detektiert

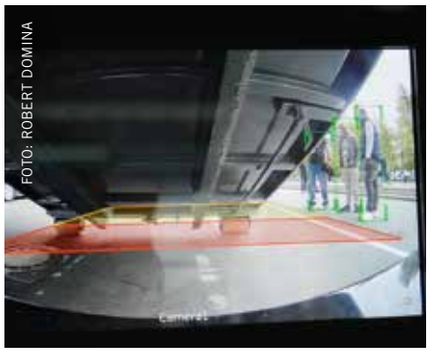


FOTO: ROBERT DOMINA

Trägt zur Unfallverhütung bei: Meillers Sicherheitskamera zeigt dem Fahrer Personen in gefährlicher Nähe des Abrollvorgangs an. Berühren sie den roten Bereich, stoppt der Ladevorgang.

Personen, die sich im gefährdeten Bereich aufhalten. Außerhalb der Gefährdungszone sind die Personen (auch Gegenstände) grün umrandet – keine Gefahr beim Abladen oder Aufnehmen des Behälters. Im gelb markierten Bereich erfolgt ein akustischer Alarm. Hält sich eine Person im roten Bereich auf, stoppt der Ladevorgang sofort. Die Alarmbereiche sind je nach Enge des Einsatzortes individuell einstellbar.

Pavillon 32, Stand R76

MERCEDES-BENZ VANS

Branchenspezifische Transporter

Mercedes-Benz Vans zeigt mehrere Transporter für unterschiedliche gewerbliche Einsatzfelder. Im Mittelpunkt stehen verschiedene Varianten des vollelektrischen eSprinter sowie Auf- und Umbauten für Personenbeförderung, Kühltransport, Trockenfracht, Handwerk und Rettungsdienst. Unter den ausgestellten Modellen ist ein eSprinter-Kastenwagen mit einem seriennahen Umbau zur Personenbeförderung mit acht Sitzplätzen der AMF-Bruns GmbH & Co. KG. Für temperaturgeführte Transportaufgaben ist ein eSprinter-Kastenwagen mit Kühlausbau der Kerstner GmbH zu sehen. Eine weitere Variante basiert auf dem eSprinter-Fahrgestell und trägt den „Aerobox“-Trockenfrachtkoffer der Spier GmbH & Co. Fahrzeugwerk KG.
Neben den elektrischen Varianten stellt Mercedes-Benz Vans einen konventionell angetriebenen Sprinter mit Allradantrieb aus. Das Fahrgestell ist mit einem Dreiseitenkipper von JPM SAS ausgestattet. Für den Einsatz im Rettungsdienst zeigt das Unternehmen außerdem einen „Vito Tourer“ mit Allradantrieb als Notarzteinsatzfahrzeug. Den Ausbau übernimmt die Ambulanz Mobile GmbH & Co. KG. Ergänzt wird das Messeportfolio durch einen vollelektrischen eVito-Kastenwagen mit einer Fahrzeugeinrichtung der Sortimo International GmbH.
Mercedes-Benz Vans deckt bereits ab Werk viele gewerbliche Transportaufgaben ab. Für Anforderungen, die sich nicht mit der serienmäßigen Konfiguration abdecken lassen, gibt es Auf- und Umbauten geprüfter Mercedes-Benz VanSolution-Partner und Mercedes-Benz VanPartner.

Halle 13, Stand C51

FOTO: TOBIAS SCHWEIKL

Mercedes-Benz Vans eSprinter für die „Hamburger Tafel“ mit Kühlaufbau von Kerstner.

Freuen und Staunen

Unser Maskottchen Tiaa kümmert sich auch am Wochenende mit persönlichem Einsatz um die Besucher – ganz besonders um die zahlreichen Fahrerinnen und Fahrer mit ihren Familien. Dann wird es auf dem Gelände noch einmal deutlich bunter und lebhafter werden. Aber auch die vergangenen Tage boten schon viel Gelegenheit zum Freuen, Staunen und Lernen.

Gebündelte Information: Die Networking-Tours zu verschiedenen Themen.

Immer unterwegs: Das Maskottchen Tiaa.

Wärmedämmend, wasseraufnehmend und belastbar: Erik Severien (Sales Manager Core Composite XPS) präsentiert das Kernschichtmaterial Ravatherm XPS X für Sandwichkonstruktionen von Kühlfahrzeugen.

Technikbegeisterung verbindet die Generationen.

Eines der Highlights bei Rivacold: Die elektrische Kühlanlage DDU030 E, präsentiert von Francesco Romiti (l., Marketing Manager) und Stefano Moroni (Truck Refrigeration Sales Manager).

Frage und Antwort: Die IAA lädt ein zu Fachgesprächen und bietet unzählige Gelegenheiten für den persönlichen Austausch.

Miteinander die Trends der Branche erleben und das Netzwerk pflegen.

Ökokraftstoff-Spezialist Verbio ist auf der IAA TRANSPORTATION ein gefragter Ansprechpartner. Thomas Wöber zeigt die Preisentwicklung.

Treffsicherheit ist bei Ford gefragt.

Publikumsmagnete: Nicht nur die Fahrzeuginnovationen sind oft dicht umlagert – so wie hier die Neuheiten zur Wasserstofftechnologie. Die IAA TRANSPORTATION bietet Zukunft zum Anfassen.

FOTOS: CHRISTINE HARTTMANN, CLAUS BÜNNAGEL, VDA, LARS HÜBNER

Business trifft Innovation: Was PEUGEOT Nutzfahrzeuge heute leisten

Nutzfahrzeuge bieten heute weit mehr als reine Praktikabilität. Mit dem E-Expert Tech Edition zeigt PEUGEOT, wie sich die bewährten Qualitäten eines Transporters mit elektrischer Mobilität und fortschrittlichen Technologien verbinden lassen.

Der Transporter von heute ist mehr als nur ein Fahrzeug – er wird mehr und mehr zum mobilen Arbeitsplatz. In der Folge steigen die Anforderungen: Gefragt sind Lösungen, die praktische Ladekapazität mit Komfort und moderner Technologie verbinden. Ein Beispiel für diese Entwicklung ist der PEUGEOT E-Expert Tech Edition.

Smarte Technologien für den Arbeitsalltag

Unternehmen suchen Nutzfahrzeuge, die neben bewährter Praktikabilität und Robustheit auch bei den eingesetzten Technologien punkten. Genau hier setzt der PEUGEOT E-Expert Tech Edition an – mit einer Reihe technischer Funktionen, die den Alltag von Gewerbetreibenden erleichtern.
Ausstattungen wie der zentrale 10-Zoll-Touchscreen (25,4 cm), das TomTom® Connected 3D-Navigationssystem oder der Sprachassistent „OK PEUGEOT“ unterstützen dabei, wechselnde Einsatzorte wie Baustellen oder Lieferadressen schnell und unkompliziert zu finden. Auch für längere Arbeitstage erweist sich der PEUGEOT E-Expert Tech Edition als praktischer Begleiter: Die induktive Smartphone-Ladefläche in der Mittelkonsole ermöglicht kabelloses Laden.

Funktionalität mit Stil

Weitere Erleichterungen und Komfort im Arbeitsalltag bieten beispielsweise der schlüssellose Zugang, beheizbare Vordersitze und das Dynamic Surround View-System mit zwei Kameras. Zudem ist der schwenkbare Tisch in der umklappbaren mittleren Sitzlehne eine praktische Lösung für das Arbeiten von unterwegs.
Exklusive Designelemente wie eine besondere Lackierung auf der Motorhaube und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Diamantschliff unterstreichen den markanten Auftritt des Fahrzeugs.

Modern in der Technik, stark im Transport

PEUGEOT behält selbstverständlich auch die klassischen Aufgaben von Nutzfahrzeugen im Blick. Im Alltag überzeugt der PEUGEOT E-Expert Tech Edition mit einer Nutzlast von 1.220 Kilogramm und einer Anhängelast von 1.000 Kilogramm. Das nutzbare Ladevolumen liegt bei 5,8 Kubikmetern. Dank einer großen Durchreiche in der Trennwand sowie der umklappbaren Sitzfläche des äußeren Beifahrersitzes lassen sich auch lange Gegenstände transportieren.
Der Wendekreis von 12,4 Metern sowie die auf 1,90 Meter begrenzte Höhe erleichtern die Fahrt durch enge und belebte Innenstädte sowie die Einfahrt in Parkhäuser. Der Elektromotor mit 100 kW (136 PS) und einer 69 kWh (netto) Batterie ermöglicht eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern (WLTP).

Nutzfahrzeuge für die Zukunft

Mit dem E-Expert Tech Edition zeigt PEUGEOT, dass sich die Anforderungen an ein modernes Nutzfahrzeug nicht auf Ladekapazität und Robustheit beschränken. Komfort, digitale Technologien und elektrische Mobilität werden zu einem Gesamtkonzept, das Gewerbetreibende im täglichen Einsatz unterstützt.

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

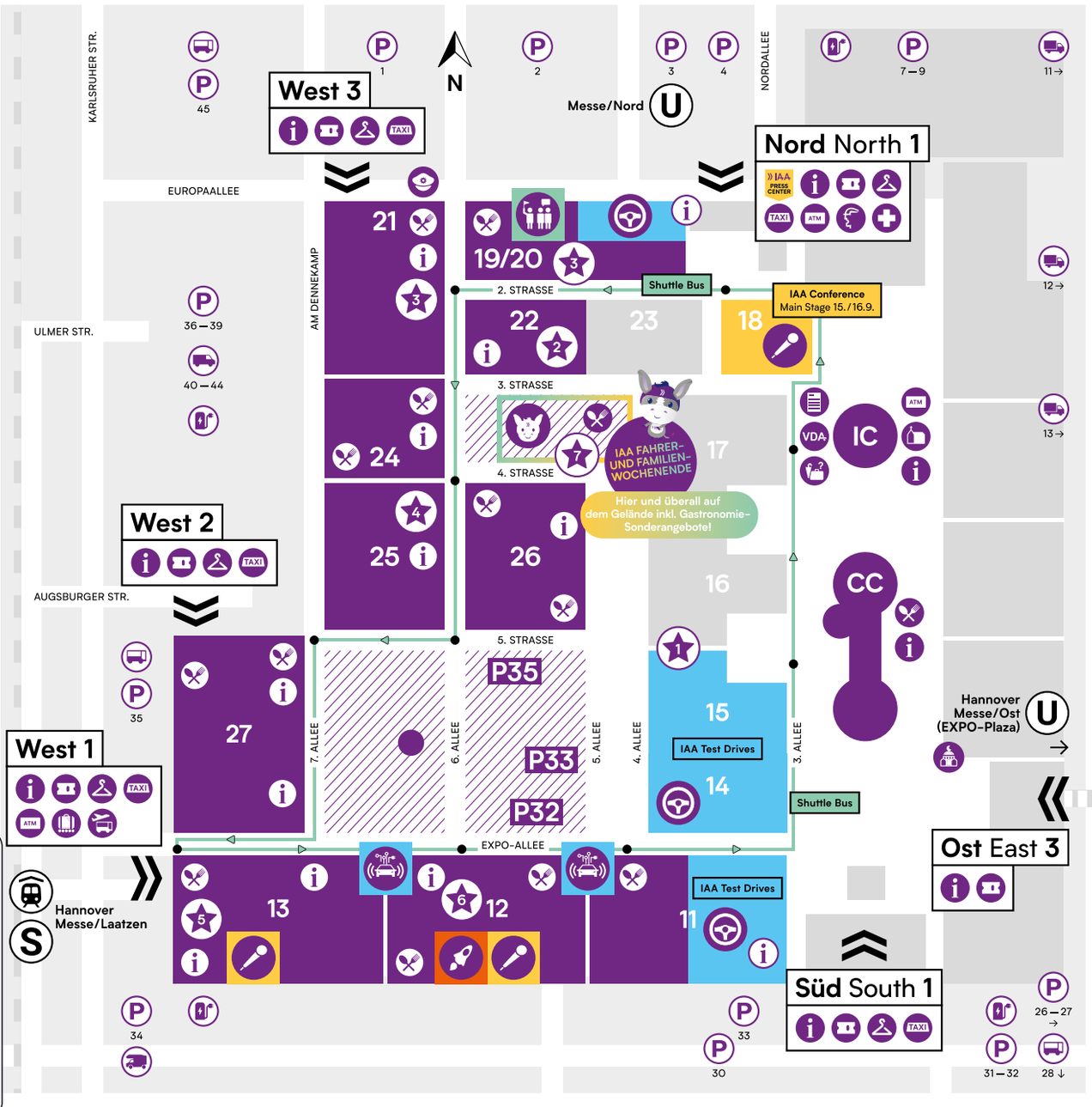
Sonderaktivitäten
Special activities

- 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, 15:00 Uhr

Megawatt-Laden Demonstration

Milence · Daimler Truck · MAN · Scania



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 Reichel, 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

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

Hall 22 | A82
9:00 – 18:00 Uhr

International Truck of the Year 50th Anniversary Exhibition

Zum 50-jährigen Jubiläum der Auszeichnung „International Truck of the Year" werden in einer Sonderausstellung 20 preisgekrönte Fahrzeuge aus fünf Jahrzehnten präsentiert. Der älteste Preisträger unter den Exponaten stammt aus dem Jahr 1979.

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.

Convention Center, Saal 1
09:30 – 15:30 Uhr

Gefahrguttag

Fachleute aus Wissenschaft, Politik und Industrie präsentieren die aktuellen Entwicklungen im Gefahrgutrecht und erläutern die neuen Vorgaben zur Erhöhung der Sicherheit von Gefahrgutfahrzeugen (Programm siehe Seite 10).

Hall 14/15 | A02
9:00 – 18:00 Uhr

Automania Modellauto-Sammlerbörse

Eintauchen in die Miniaturwelt der Automania: Sammler, Bastler und Neugierige finden hier hochwertige Modellfahrzeuge und spannende Einblicke in die Faszination präziser Nachbildungen. Angeboten werden neben Modellautos in allen Ausführungen und Maßstäben auch Lkw, Baumaschinen, Slotcars, Pins, Automobilia und Autoliteratur.

Industry Stage in Halle 13
12:30 – 15:00 Uhr

Nationale Radlogistik-Konferenz

Deutschlands führende Branchenveranstaltung für Fahrradlogistik steht unter dem Motto „Crossing Borders – Crossing Vehicles". Dabei wird untersucht, wie Lastenräder und Fahrradlogistik zu einem festen Bestandteil der modernen, multimodalen Last-Mile-Zustellung werden. Mit internationalen Trends, innovativen Geschäftsmodellen und praktischen Beispielen bringt sie Unternehmen, Kommunen, Verbände, Forschungseinrichtungen und politische Entscheidungsträger zusammen, um die Zukunft der Stadtlogistik zu diskutieren (Programm s. Seite 10).

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

Die Test Drives ermöglichen hautnahe Fahrerlebnisse.

FOTO: VDA

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
- **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
- **Parkfläche** Parking area
- **Parkplatz Bus** Bus parking
- **Parkplatz Caravan** Caravan parking
- **Parkplatz Lkw** Truck parking
- **Parkplatz Transporter** Van parking
- **Polizei** Police
- **Press Center**
- **Raum der Stille** Room of silence
- **S-Bahn** Suburban train station
- **Taxi**
- **Ticket Counter** Ticket counter
- **U-Bahn** Subway
- **Veranstaltungsbüros: Verband der Automobilindustrie e.V.** Event Office: German Association of the Automotive Industry

IAA Conference Area – Industry Stage Halle 13

09:30 – 09:50 Uhr

McKinsey Morning Talk with Inceptio

Thomas Fang (Partner at McKinsey & Company), **Zheren Ma** (Founder & CEO at Inceptio Technology)

10:00 – 10:45 Uhr

V2X as enabling function for the mobility of the future

Wilhelmus Kok (Team manager advanced engineering connectivity at Daimler Truck AG), **Susanne Schulz** (Head of CCAM Department at Die Autobahn GmbH des Bundes)

11:00 – 11:45 Uhr

Smart Connectivity Between Tractor-Trailer Combinations for the Logistics of the Future

Andelko Glavinic (Senior System Engineer at ZF Group), **Rainer Schmitt** (Executive Management at Walter Schmitt GmbH)

IAA Startup Area – prototype.club Stage Halle 12

10:00 – 10:30 Uhr

Young Founders Network Pitch Session

Caan Grueneberg (CEO at Nexoria Systems), **Christian Klever** (CTO & Co-Founder at Nexoria Systems)

10:30 – 10:45 Uhr

Hybrid Connector – a breakthrough in the field of electromobility

The Hybrid Connector is a simple, low-cost, and reversible way to convert any internal combustion engine vehicle to electric on highways.

Caan Grueneberg (CEO at Nexoria Systems), **Christian Klever** (CTO & Co-Founder at Nexoria Systems)

11:00 – 13:00 Uhr

Startup Pitches

11:00 – 11:10 Uhr

Startup pitch by **Pathfinder**

11:10 – 11:20 Uhr

Startup pitch by **Quanten Technologies**

11:20 – 11:30 Uhr

Startup pitch by **4GT – For Green Transformation**

11:30 – 11:40 Uhr

Startup pitch by **Deep Fusion AI**

11:40 – 11:50 Uhr

Startup pitch by **Carponify**

12:00 – 12:10 Uhr

Startup pitch by **Composites Solutions**

12:10 – 12:20 Uhr

Startup pitch by **Blockbrain**

12:20 – 12:30 Uhr

Startup pitch by **NIXXEN**

12:30 – 12:40 Uhr

Startup pitch by **KWMS**

12:40 – 12:50 Uhr

Startup pitch by **K2 Mobility**

Exhibitor Events

09:00 – 09:30 Uhr **Hall 19/20 | A10**

SDHi Product Walkaround (Sinotruk, Weichai, Hande)

09:00 – 18:00 Uhr **Hall 19/20 | A10**

Interactive Games: SITRAK Intelligent Cockpit Experience, Flip Card Game, Interactive Photo Booth Experience

10:00 – 11:00 Uhr Hall 25 | B46

Coaching instead of evaluating!

10:00 – 16:00 Uhr **Hall 19/20 | A41**

Mercedes-Benz Truck Show

10:00 – 10:30 Uhr **Hall 19/20 | A10**

Presentation: SITRAK 4×2 Battery-Electric Light-Duty Truck

10:30 – 11:00 Uhr **Hall 21 | D41**

Bundesministerium für Verkehr: Data-based planning of HGV charging infrastructure: From demand to deployment

11:00 – 11:20 Uhr **Hall 19/20 | B36**

CATL Workshop

11:00 – 11:10 Uhr **Hall 13 | E15**

Siemens AG: How software unlocks the full potential of your charging infrastructure

12:00 – 13:00 Uhr **Hall 19/20 | B28**

E.ON Drive Germany GmbH: eTruckathon Praxis Live – electric logistics in real operations

13:00 – 13:30 Uhr **Hall 19/20 | A10**

SDHi Product Walkaround (Sinotruk, Weichai, Hande)

14:00 – 14:20 Uhr **Hall 19/20 | B36**

CATL Workshop

14:00 – 14:30 Uhr **Hall 19/20 | A10**

Presentation: SITRAK 4×2 Battery-Electric Light-Duty Truck

14:30 – 15:00 Uhr **Hall 21 | D41**

Bundesministerium für Verkehr: C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems)

15:00 – 15:10 Uhr **Hall 13 | E15**

Siemens AG: Maximize your availability with Sifinity Control

16:00 – 18:00 Uhr **Hall 19/20 | B36**

CATL Happy Hour

16:00 – 16:10 Uhr **Hall 13 | E15**

Siemens AG: Flexible, Reliable, Economical: Introducing SICHARGE FLEX

16:00 – 16:30 Uhr **Hall 19/20 | A10**

SDHi Product Walkaround (Sinotruk, Weichai, Hande)

Convention Center, Saal 1

Gefahrguttag 2026 (auf Deutsch)

09:30 – 09:50 Uhr

Grußwort

Dr. Rudolf Bencker (VDA)

09:50 – 10:45 Uhr

Änderungen im ADR/RID 2027

Gudula Schwan (BMV)

10:45 – 11:30 Uhr

Bewegung in Teil 9 ADR – aktuelle Diskussionen und Änderungen für ADR-Fahrzeuge

Markus Hermans (DEKRA)

11:30 – 12:00 Uhr

Kaffeepause

12:00 – 12:30 Uhr

Ausblick und Fortentwicklungen (2029)

Jochen Conrad (OTIF)

12:30 – 13:00 Uhr

Update zum elektronischen Gefahrgutbeförderungspapier 5.4.0.2 ADR/ADN/RID goes eFTI

Christian Lüpges (Albrecht Consult)
Karl Strack (GBK Trusted Partner)

13:00 – 14:00 Uhr

Mittagpause – Lunch / Live-Präsentation eines FL-Fahrzeugs

14:00 – 14:30 Uhr

Sicherheit von E-Fahrzeugen im Gefahrguttransport – Was passiert im Brandfall mit der Ladung

Dr.-Ing. Tobias Gleim (BAM)

14:30 – 15:00 Uhr

Softwaregestützte Klassifizierung von Feuerwerk gemäß ADR 2.2.1.1.7.5

Dr.-Ing. Amit Agasty (BAM)

15:00 – 15:30 Uhr

Nationale Änderungen 2027 / Aktuelles aus dem BLFA-Gefahrgut

Jutta Kannegießer (MW – Niedersachsen)

IAA Conference Area – Industry Stage Halle 13

Nationale Radlogistik-Konferenz

12:30 – 12:50 Uhr (auf Deutsch)

Welcome

Willkommen & Einführung: Zwischen Wandel und Anpassung – Die Rückkehr des Lastenrads ins moderne Supply Chain Management

Ernst Brust (1. Vorsitzender des Radlogistikverband Deutschland)
Anja Ritschel (Wirtschafts- und Umweltdezernentin der Landeshauptstadt Hannover, Dezernat V Wirtschaft und Umwelt)

12:50 – 13:05 Uhr (auf Deutsch)

Keynote 1 – Wirtschaftlichkeit

Wirtschaftlichkeit gewerblicher Lastenräder bewerten – Konzept und erste Ergebnisse des Forschungsprojekts CCB4U

Malte Kania (Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg)

13:05 – 14:00 Uhr (auf Deutsch)

Panel 1 – „Crossing Vehicles" – Intelligentes Flottenmanagement für urbane Lieferketten

Britta Mühling (Geschäftsführerin von M+N Delivery Service GmbH)
Martin Mandos (Geschäftsführer und Gründer von FUTURE is GREEN)
Peter Bloesl (B4B Logistics – Business for Bikes)

14:00 – 14:20 Uhr (auf Englisch)

Keynote 2 – Use Cases from France

Anwendungsbeispiele aus Frankreich: Erfolgreiche Zusammenarbeit mit lokalen Behörden

Okan Cavusoglu und **Samuel Artus** (französischer Cargobike-Hersteller Kleuster)

14:20 – 15:00 Uhr (auf Deutsch)

Panel 2 – „Crossing Borders" – Gemeinsam gestalten, Schnittstellen schaffen, Zukunft bewegen

Helge Neubauer (2. Vorsitzender des Radlogistikverband Deutschland)
Andreas Rade (Verband der Automobilindustrie (VDA))
Andreas Schuhmann (Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BDKEP))

15:00 – 15:20 Uhr (auf Deutsch)

Fazit & Call to Action

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

FOTO: ROBERT DOMINA

Scanias reichweitenstärkste E-Sattelzugmaschine bietet 801 kWh nutzbaren Batteriespeicher, 356 kWh davon verstecken sich hinter dem Fahrerhaus. Trotzdem darf der 44 R einen normalen 13,6-Meter-Auflieger ziehen.

SCANIA

Mit Rucksack und Nachlaufachse

Scania erweitert sein Angebot an E-Sattelzugmaschinen: Dem Trend folgend zeigen die Schweden auf dem Stand eine reichweitenstarke E-Sattelzugmaschine mit 801 kWh nutzbarem Batteriespeicher. Der Speicher der Standard-E-Sattelzugmaschine mit 445 kWh erweitert sich damit um 356 kWh. Entsprechend vergrößert sich auch die Reichweite dieser Fernverkehrs-Zugmaschine mit der Typbezeichnung BEV 44 R, sie dürfte bei gut 700 Kilometern liegen (abhängig von der Last und dem Streckenprofil). Platziert werden die beiden Batteriemodule aus dem Scania-Baukasten als Batterieturm hinter dem Fahrerhaus.
Um das zusätzliche Batteriegewicht in den Griff zu bekommen, muss Scania, ähnlich wie Volvo und Renault, eine einzelbereifte Nachlaufachse hinter der Antriebsachse hinzufügen. Damit ist diese stärkste E-Zugmaschine von Scania für 65 Tonnen Gesamtzuggewicht gut.
Dank des moderaten Radstandes von 3.550 Millimetern und der neu gestalteten, aerodynamischen Front darf dieser 44 R einen Standard-13,6-Meter-Auflieger ziehen.
Ebenfalls neu ist die batterieelektrische Low-Deck-Sattelzugmaschine, die auf dem Stand in Halle 12 als Typ BEV 33 S reüssiert. Mit einer Aufsattelhöhe von 950 Millimetern kann sie Volumen-Trailer mit drei Meter nutzbarer Innenhöhe ziehen. Die maximale Batteriekapazität beträgt hier 445 kWh. Scania nennt hier eine Reichweite von bis zu 360 km.

Halle 12, Stand C60

GEOTAB

Vernetzte Daten

Neue Funktionen für das Flottenmanagement präsentiert Geotab. Im Mittelpunkt steht „Geotab Investigations“. Die Anwendung bündele unter anderem Fahreraussagen, Kamerabilder und GPS-Daten, um Unfälle und andere Vorfälle innerhalb der Plattform zu untersuchen und die Informationen anschließend weiterzugeben, erklärt Aaron Jarvis, Vice President bei Geotab.
Auch das videobasierte Fahrer-Coaching erweitert Geotab. Die Funktion soll künftig mit Kameras mehrerer Marketplace-Partner arbeiten. Damit können Flotten die gewünschte Hardware einsetzen und die Daten dennoch in Geotabs Sicherheitsfunktionen nutzen.
Parallel zur Produktvorstellung veröffentlicht Geotab eine Auswertung zur Verkehrseffizienz in sieben europäischen Hauptstädten. In Berlin erreichen Lkw 71 Punkte und damit 16 Punkte mehr als Pkw. Grundlage sind Daten vernetzter Fahrzeuge aus dem Jahr 2025.
In fünf der sieben untersuchten Städte schneiden Lkw besser ab als Pkw. In Rom beträgt der Vorsprung 26 Punkte. Dublin und Amsterdam weisen ebenfalls zweistellige Unterschiede auf. London und Madrid sind die beiden Städte, in denen Pkw höhere Werte erreichen.
Jarvis beschreibt den Index als Beispiel für den Ansatz des Unternehmens, Fahrzeug- und Verkehrsdaten für konkrete Flottenentscheidungen zu nutzen. Je nach Stadt können sich die Rahmenbedingungen deutlich unterscheiden. Deshalb vergleicht Geotab Fahrzeuge und Flotten möglichst mit ähnlichen Einsatzbedingungen.
Dabei spielt auch künstliche Intelligenz eine Rolle. Geotab setzt nach Angaben von Jarvis ein eigenes großes Sprachmodell ein, das die Struktur der Kundendaten versteht und daraus Abfragen erstellt. Die eigentlichen Daten verbleiben in der jeweiligen Datenbank. Geotab gibt zudem an, Daten für übergreifende Vergleiche zu anonymisieren und aggregiert auszuwerten.
Der Index basiert auf einer Stichprobe vernetzter Fahrzeuge und stellt keine Vollerhebung des gesamten Fahrzeugbestands der untersuchten Städte dar.

Halle 25, Stand C57

TIMOCOM

Kommunikation im Spotmarkt

TIMOCOM zeigt einen KI-gestützten Verhandlungsassistenten für den Spotmarkt. Die Erweiterung des Road Freight Marketplace soll Disponenten bei wiederkehrenden Gesprächen mit potenziellen Geschäftspartnern entlasten und Informationen für die Transportvergabe aufbereiten. Bis ein Transport vergeben ist, kommunizieren Disponenten im Schnitt mit 16 Geschäftspartnern. Dabei gehe es häufig um wiederkehrende Fragen zu Preisen, Verfügbarkeiten sowie Anforderungen beim Be- und Entladen. Auf Wunsch übernimmt der neue „AI Verhandlungsassistent“ Teile der Kommunikation mit potenziellen Auftragnehmern. Er beantwortet wiederkehrende Fragen, reagiert auf Anfragen und sammelt relevante Informationen. Zudem strukturiert er die Gespräche und bereitet Optionen für die weitere Entscheidung vor. Die Transportvergabe bleibt beim Disponenten.
TIMOCOM richtet die Lösung speziell auf den Spotmarkt aus, in dem Disponenten parallel mit mehreren potenziellen Auftragnehmern kommunizieren. Der Assistent soll den manuellen Aufwand reduzieren und für mehr Übersicht über laufende Anfragen sorgen. Zudem soll er schnellere Reaktionen ermöglichen und Informationen so aufbereiten, dass eine Entscheidungsgrundlage für den Disponenten entsteht.
Neben dem KI-Assistenten zeigt TIMOCOM die „Transportmatrix“. Die Erweiterung des Road Freight Marketplace richtet sich an Unternehmen, die mehrere Transportrelationen parallel ausschreiben. Statt jede Relation einzeln anzulegen, können Nutzer die Verbindungen gesammelt per Excel als Ausschreibung veröffentlichen.

Halle 25, Stand B40

FOTO: CHRISTINE HARTTMANN

TIMOCOM erweitert seinen Road Freight Marketplace um einen KI-Assistenten für die Kommunikation bei Spotmarkt-Anfragen.

MICHELIN

Profil bis auf den letzten Millimeter

Nazca heißt Michelins vollautomatische Nachschneidemaschine für Lkw-Reifen. Der Name Nazca ist inspiriert von den mystischen Linien der Nazca-Wüste in Peru. Wer schon mal einem Lkw- oder Busreifen von Hand ein neues Profil eingeschnitzt hat, weiß, wie körperlich anstrengend diese lebensverlängernde Maßnahme für den Reifen ist. Mit dieser nun zweiten Maschine dieser Art auf dem Markt (Vorreiter war Bear Machines) kann Michelin ab nächstem Jahr 20 ausgesuchte Partner für den Kundenversuch beliefern. Die Preisfindung ist gerade im Gange; Michelin geht noch recht vage von einem vermuteten Return on Investment zwischen zwei und vier Jahren aus.
Egal ob mit oder ohne Felge: Nazca ist in etwa drei Minuten mit einem Reifen aufgerüstet und „ready to cut“. Der computergesteuerte Schneidevorgang mit dem Heißmesser dauert laut Entwickler je nach Komplexität des Profils in etwa 15 Minuten.
Dank eines hochauflösenden Laserscanners und fortschrittlicher Algorithmen wird der Reifen vermessen, das Verformungs- und Verschleißmuster modelliert und die Schnitttiefe kontinuierlich gesteuert. Da die Geometrie jedes Reifens einzigartig ist, passt das System die Schnitttiefe über die gesamte Breite und den Umfang des Reifens in Echtzeit an. So werde das Potenzial des Reifens bis zum letzten Millimeter voll ausgeschöpft.

Halle 19/20, Stand 26

FOTO: MICHELIN

Rüstzeit drei Minuten, egal ob mit oder ohne Felge. Der Nachschneidevorgang erfolgt vollautomatisch und exakt nach den Vorgaben des Reifenherstellers.

SKYWORTH

Weltpremiere: Z9 auf Level 4

Skyworth zeigt fünf elektrifizierte Nutzfahrzeuge. Im Mittelpunkt steht die Weltpremiere des schweren Elektro-Lkw „Z9“. Der Hersteller verbindet beim 6×4-Sattelzug einen elektrischen Antrieb mit Technik für automatisiertes Fahren auf Level 4. Der Z9 nutzt zwei Elektromotoren mit einer Leistung von insgesamt 610 Kilowatt. Das maximale Drehmoment gibt Skyworth mit 1.160 Newtonmetern an. Die Energie liefert eine 400 Kilowattstunden große Batterie in LFP-Technik. Für die automatisierten Fahrfunktionen setzt der Hersteller auf fünf LiDAR-Sensoren, fünf Radarsensoren und zehn HD-Kameras. Die Sensorik soll eine Rundumerfassung des Fahrzeugs ermöglichen.

Neben dem Z9 zeigt Skyworth den „G18“. Der Müllsammelwagen soll ebenfalls automatisiert auf Level 4 fahren können. Damit erweitert der Hersteller das Programm über den klassischen Güterverkehr hinaus auf kommunale Anwendungen. Zum angekündigten Fahrzeugprogramm gehört außerdem der „Urban Elf Robobus“. Der autonome Shuttlebus ist laut Skyworth für Einsatzbereiche wie Parks, Unternehmensgelände, Flughäfen und Wohnanlagen vorgesehen. Abgerundet wird das Programm durch den „Hongtu V9“ und den „Hongtu X“. Der V9 ist als elektrischer Kastenwagen für die urbane Logistik ausgelegt. Beim Hongtu X handelt es sich um ein elektrisches Fahrgestell mit Reichweitenverlängerer. Das Konzept lässt sich laut Hersteller für unterschiedliche Aufbauten konfigurieren. Damit richtet sich die Lösung an Anwendungen, bei denen ein standardisierter Kastenwagen nicht ausreicht.

Halle 21, Stand B32

FOTO: GREGOR SOLLER

Im Mittelpunkt bei Skyworth steht die Weltpremiere des schweren Elektro-Lkw Z9.

FORVIA

Technologien für mehr Effizienz

Einen Schwerpunkt des FORVIA-Standes bilden Elektroniklösungen für künftige Fahrzeugarchitekturen. Dazu zählt ein für Nutzfahrzeuge entwickeltes 77-Gigahertz-Radarsystem, das Fahrerassistenzsysteme und höhere Automatisierungsstufen unterstützt. Ergänzt wird das Portfolio durch ein intelligentes Stromverteilungsmodul auf Basis elektronischer Sicherungen sowie ein Energiemanagementsystem mit Batteriesensoren, Hochvolt-Spannungswandlern und einem integrierten Konzept für elektrische Architekturen.

Für mehr Sicherheit und eine bessere Aerodynamik zeigt FORVIA ein kamerabasiertes Spiegelsystem. Der „e-Mirror“ verbessert die Rundumsicht und senkt den Luftwiderstand. Ebenfalls ausgestellt wird ein System zur Fahrer- und Innenraumüberwachung, das Kameras und Innenraumradar kombiniert.

Im Bereich Seating präsentiert FORVIA einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz für schwere Lkw mit softwarebasierter Architektur und integriertem Sicherheitsgurtsystem. Im Fahrerhaus setzt FORVIA auf adaptive Lichtsysteme. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Drucktanks für Wasserstofffahrzeuge. Gezeigt werden Typ-IV-Speicher mit 700 oder 350 Bar.

Halle 12, Stand 36

FOTO: FORVIA

Im Bereich Seating präsentiert FORVIA einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz für schwere Lkw mit softwarebasierter Architektur und integriertem Sicherheitsgurtsystem.

Imbema zeigt eine neue Gasdetektionslösung für den Laderaum von Lieferwagen.

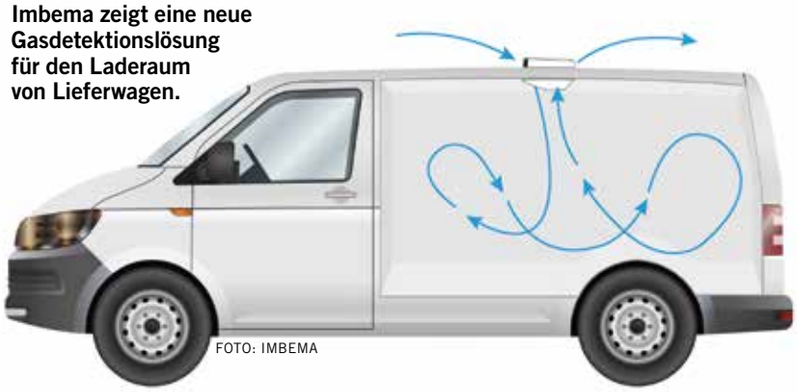


FOTO: IMBEMA

IMBEMA

Integriertes Sicherheitskonzept für Transporter

Im Mittelpunkt des Auftritts von Imbema steht eine neue Gasdetektionslösung für den Laderaum. Das System überwacht kontinuierlich die Luftqualität und erkennt bereits geringe Konzentrationen potenziell gefährlicher Gase. Wird eine kritische Konzentration festgestellt, erfolgt automatisch eine Warnmeldung. In Kombination mit dem elektrisch betriebenen Dachlüfter „Easy Aero Electric“ aktiviert das System selbstständig die Be- und Entlüftung des Fahrzeugs. Dadurch soll die Gaskonzentration im Laderaum aktiv reduziert werden. Optional lassen sich Warnmeldungen zusätzlich an den Fahrer oder an eine zentrale Leitstelle beziehungsweise Disposition übertragen, damit weitere Maßnahmen eingeleitet werden können. Zielgruppe sind vor allem Unternehmen, die Gasflaschen oder andere Gefahrstoffe transportieren.

Ebenfalls neu ist eine Absaugeinheit für schwere Gase. Diese sammeln sich aufgrund ihrer physikalischen Eigenschaften im unteren Bereich des Laderaums und können dort kritische Konzentrationen erreichen. Bisher wurden sie häufig über Bodendurchlässe abgeführt. Dieses Prinzip lässt sich bei batterieelektrischen Transportern jedoch nur eingeschränkt umsetzen, da der Fahrzeugboden überwiegend von den Traktionsbatterien belegt wird.

Als Alternative entwickelt Imbema eine kompakte elektrische Absaugeinheit, die im unteren Bereich des Laderaums installiert wird. Das System erfasst schwere Gase direkt an ihrer Sammelstelle und führt sie über einen kurzen Auslass am Fahrzeugunterboden ins Freie ab.

Halle 13, Stand E41

GAC & PONY.AI

Level 4 und Drive-by-Wire

Pony.ai hat einen neuen, autonom fahrenden Schwerlast-Lkw (Level 4) vorgestellt, der in Zusammenarbeit mit GAC Commercial Vehicle entwickelt wurde. Diese Weltpremiere markiert einen weiteren Meilenstein in der Kooperation der beiden Unternehmen. Das neue Fahrzeug ist Teil der Gen-4-Robotruck-Produktreihe von Pony.ai und basiert auf der batterieelektrischen Schwerlast-Lkw-Plattform „T9“ von GAC Commercial Vehicle. Der Serienanlauf ist für das laufende Jahr geplant; die Fahrzeuge sollen im Fernverkehr, in der Logistik auf festen Routen sowie im Hafentransport eingesetzt werden.

Das neue Modell kombiniert das autonome Lkw-System der vierten Generation von Pony.ai mit dem vollredundanten „Drive-by-Wire“-Fahrgestell von GAC Commercial Vehicle. Systeme für Lenkung, Bremsung, Kommunikation, Stromversorgung, Rechenleistung und Sensorik verfügen über vollredundante Architekturen, um einen sicheren Betrieb unter unterschiedlichsten Bedingungen zu gewährleisten.

Zudem ist das Fahrzeug mit einem für den Automotive-Einsatz zertifizierten System für autonomes Fahren (Autonomous Driving Kit, ADK) ausgestattet. Dieses umfasst neun Lidar-Sensoren, drei Millimeterwellen-Radare und 13 Kameras und ermöglicht eine 360-Grad-Erfassung ohne tote Winkel.

Freigelände Pavillon 35 / L70

TESLA SEMI

Test-ride around the halls

Now here's something completely different: a ride in the Tesla Semi. Unfortunately, we can't drive it ourselves—we're being chauffeured. That's Tesla's policy for safety reasons. There are three of us; four passengers would have been fine, but it's still early in the day. And so Tesla demo driver Robert opens the door for us to get in. We find ourselves lined up behind the driver's seat, standing. The first question, as Robert cheerfully chats his way out of the hall: "Why these winglet-like mirror cams? And why are they at head height for pedestrians?" "Good question!" smiles the friendly test driver, brushing aside all our concerns. Here's the thing: In the U.S., mirror cams—that is, mirror replacement systems with cameras and screens—aren't allowed yet. But because the developers wanted to keep the original mirror mounts for the two test trucks, they opted for this lower-mounted solution. Still, the images from the rearview cameras on the screens to the left and right are quite clear and cover all blind spots.

PHOTO: ROBERT DOMINA

Robert, the Tesla test driver, sits in the center and way up front. Typical for Tesla: two screens on the left and right—and there you have it, the fully customizable dashboard.

You can move the images around and resize them with a touch. According to the ever-cheerful Robert, the centrally positioned driver's seat "takes some getting used to at first." But anyone who's driven like this for a while won't want anything else.
The Semi glides smoothly through the IAA grounds. Robert explains that the two drive axles—we're standing in a 6x4 tractor—can be driven individually or both together, depending on the load and power requirements. "That's very efficient," says Robert; the Semi consumes an average of only about 1.05 kilowatt-hours per kilometer. Ten minutes later, we're turning back into Hall 14/15. Definitely an experience.

Hall 12, Booth B01
Hall 14/15, Booth TD07

MEILLER

Safety first

One of the highlights at Meiller's IAA booth is the new "Tectrum RS32." This roll-off tipper is the most powerful roll-off body the Munich-based tipper manufacturer has ever showcased. A true powerhouse: Using its catch hook, it can pick up roll-off containers with a load weight of up to 34 metric tons, lift them, and pull them into the driving position. The modular roll-off tipper can be adapted to a variety of operational requirements. Its robust construction, featuring a KTL coating and fully bolted assembly, ensures durability and makes it easy to repair and maintain. As a result, the Tectrum RS32 is designed to handle heavy loads and the regular switching between different containers.
At the same time, the Tectrum RS32 on display at the Meiller booth serves as a demonstration unit for a newly developed safety camera system with person detection. A dedicated camera, mounted near the underrun protection system, detects people who are in the danger zone. Outside the danger zone, people (and objects) are outlined in green—indicating no danger during unloading or loading of the container. In the yellow-marked area, an audible alarm sounds. If a person is in the red zone, the loading process stops immediately. The alarm zones can be individually adjusted depending on the space constraints of the application site.

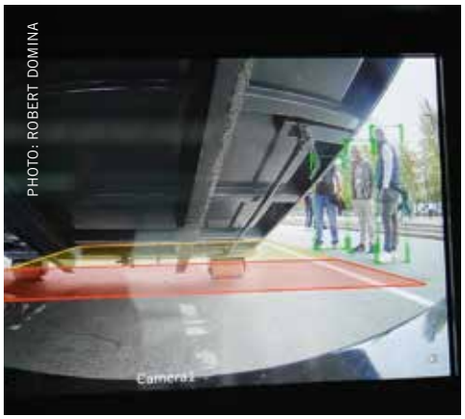


PHOTO: ROBERT DOMINA

Helps prevent accidents: Meiller's safety camera alerts the driver to people who are dangerously close to the unloading process. If they enter the red zone, the unloading process stops.

Pavilion 32, Booth R76

MERCEDES-BENZ VANS

Industry-specific vans

Mercedes-Benz Vans is showcasing several vans for various commercial applications. The focus is on different variants of the all-electric eSprinter, as well as bodywork and conversions for passenger transport, refrigerated transport, dry cargo, trade and craft services, and emergency medical services. Among the models on display is an eSprinter panel van with a near-production conversion for passenger transport featuring eight seats, built by AMF-Bruns GmbH & Co. KG. For temperature-controlled transport tasks, an eSprinter panel van with a refrigerated body by Kerstner GmbH is on display. Another variant is based on the eSprinter chassis and features the "Aerobox" dry cargo body from Spier GmbH & Co. Fahrzeugwerk KG. In addition to the electric variants, Mercedes-Benz Vans is exhibiting a conventionally powered Sprinter with all-wheel drive. The chassis is equipped with a three-way tipper from JPM SAS. For use in emergency medical services, the company is also showcasing a four-wheel-drive "Vito Tourer" as an emergency medical response vehicle. The interior fit-out is provided by Ambulanz Mobile GmbH & Co. KG. The exhibition lineup is rounded out by a fully electric eVito panel van with a vehicle interior system from Sortimo International GmbH. Mercedes-Benz Vans already covers many commercial transport needs straight from the factory. For requirements that cannot be met with the standard configuration, bodywork and conversions are available from certified Mercedes-Benz VanSolution partners and Mercedes-Benz VanPartners.

Hall 13, Booth C51

PHOTO: TOBIAS SCHWEIKL

Mercedes-Benz Vans eSprinter for the "Hamburger Tafel" with a refrigerated body by Kerstner.

APPARATEBAU KIRCHHEIM-TECK

Advanced high-current connector system

The demands placed on automotive electrical systems are constantly increasing. Auxiliary electrical drives, high-power consumers, energy storage systems, and modern vehicle functions require high-performance, reliable connections capable of handling high currents under demanding environmental conditions.
It is precisely for this purpose that Apparatebau Kirchheim-Teck GmbH has further developed its high-current connector system for demanding applications in commercial vehicles. It enables current-carrying capacities of up to 400 amperes per power contact and was designed for use in harsh commercial vehicle environments.
A key development goal was to minimize contact resistance within the connector system. The resulting low contact heating enables reliable transmission of high currents even under demanding operating conditions.
The connector system supports conductor cross-sections up to 95 mm² and can be used with both fine-stranded and conventional conductors. The specified temperature range of –40 degrees Celsius to +120 degrees Celsius enables use in a wide variety of vehicle types and climate zones worldwide. The planned protection rating is IP6K9K. The high-current connector system is available in several variants.

Hall 26, Booth E20

PHOTO: Apparatebau Kirchheim-Teck

The high-current connector system enables current-carrying capacities of up to 400 A per power contact.

PHOTO: ROBERT DOMINA

Scania's electric tractor with the longest range offers 801 kWh of usable battery capacity, 356 kWh of which is located behind the cab. Despite this, the 44 R can tow a standard 13.6-meter semi-trailer.

SCANIA

With a backpack and a trailing axle

Scania is expanding its lineup of electric tractor trucks: In line with current trends, the Swedish company is showcasing a long-range electric tractor truck with 801 kWh of usable battery capacity at its booth. This represents an increase of 356 kWh over the 445 kWh battery capacity of the standard electric tractor truck. Accordingly, the range of this long-haul tractor, designated BEV 44 R, also increases; it is expected to be a good 700 kilometers (depending on the load and route profile). The two battery modules from Scania's modular system are positioned as a battery tower behind the cab.
To manage the additional battery weight, Scania—similar to Volvo and Renault—must add a single-tire trailing axle behind the drive axle. This makes Scania's most powerful electric tractor capable of handling a total trailer weight of 65 metric tons. Thanks to its moderate wheelbase of 3,550 millimeters and the redesigned, aerodynamic front end, this 44 R can pull a standard 13.6-meter semi-trailer.
Also new is the battery-electric low-deck tractor, which is making its debut at the booth in Hall 12 as the BEV 33 S. With a fifth-wheel height of 950 millimeters, it can pull high-volume trailers with a usable interior height of three meters. The maximum battery capacity here is 445 kWh. Scania cites a range of up to 360 km for this model.

Hall 12, Booth C60

TIMOCOM

Communication in the spot market

TIMOCOM is introducing an AI-powered negotiation assistant for the spot market. This expansion of the Road Freight Marketplace is designed to reduce the workload for dispatchers during recurring discussions with potential business partners and to prepare information for awarding transport contracts. On average, dispatchers communicate with 16 business partners before a transport contract is awarded. These discussions often involve recurring questions about prices, availability, and loading and unloading requirements. Upon request, the new "AI Negotiation Assistant" handles parts of the communication with potential contractors. It answers recurring questions, responds to inquiries, and gathers relevant information. It also structures the conversations and prepares options for further decision-making. The decision to award the transport job remains with the dispatcher.
TIMOCOM has tailored the solution specifically for the spot market, where dispatchers communicate with multiple potential contractors simultaneously. The assistant is designed to reduce manual effort and provide a clearer overview of ongoing inquiries. It is also intended to enable faster responses and present information in a way that provides dispatchers with a basis for decision-making.
In addition to the AI assistant, TIMOCOM is introducing the "Transport Matrix." This expansion of the Road Freight Marketplace is aimed at companies that put multiple transport routes out to bid simultaneously. Instead of creating each route individually, users can publish the routes collectively as a single bid via Excel.

PHOTO: CHRISTINE HARTTMANN

TIMOCOM is expanding its Road Freight Marketplace with an AI assistant to facilitate communication regarding spot market inquiries.

Hall 25, Booth B40

GEOTAB

Networked data

Geotab is introducing new fleet management features. The focus is on "Geotab Investigations." The application combines driver statements, camera footage, and GPS data, among other things, to investigate accidents and other incidents within the platform and then share the information, explains Aaron Jarvis, Vice President at Geotab.
Geotab is also expanding its video-based driver coaching. In the future, this feature will work with cameras from multiple Marketplace partners. This will allow fleets to use their preferred hardware while still leveraging the data within Geotab's safety features.
Alongside the product launch, Geotab is releasing an analysis of traffic efficiency in seven European capitals. In Berlin, trucks score 71 points—16 points more than passenger cars. The analysis is based on data from connected vehicles in 2025.
In five of the seven cities studied, trucks perform better than passenger cars. In Rome, the lead is 26 points. Dublin and Amsterdam also show double-digit differences. London and Madrid are the two cities where passenger cars achieve higher scores.
Jarvis describes the index as an example of the company's approach to using vehicle and traffic data for specific fleet decisions. Depending on the city, the conditions can vary significantly. That is why Geotab compares vehicles and fleets under as similar operating conditions as possible.
Artificial intelligence also plays a role in this process. According to Jarvis, Geotab uses its own large language model that understands the structure of customer data and generates queries from it. The actual data remains in the respective database. Geotab also states that it anonymizes data for cross-city comparisons and evaluates it in aggregated form.
The index is based on a sample of connected vehicles and does not represent a complete census of the entire vehicle fleet in the cities studied.

Hall 25, Booth C57

MICHELIN

Profile down to the last millimeter

Nazca is the name of Michelin's fully automatic retreading machine for truck tires. The name Nazca is inspired by the mystical lines of the Nazca Desert in Peru. Anyone who has ever carved a new tread pattern into a truck or bus tire by hand knows how physically demanding this tire-life-extending process is. With this—now the second machine of its kind on the market (Bear Machines was the pioneer)—Michelin will be able to supply 20 selected partners for customer trials starting next year.
Pricing is currently being finalized; Michelin is still operating on a fairly vague estimate of a payback period between two and four years.
Whether with or without a rim, Nazca is set up with a tire in about three minutes and is "ready to cut." According to the developer, the computer-controlled cutting process using a hot knife takes about 15 minutes, depending on the complexity of the tread pattern.
Thanks to a high-resolution laser scanner and advanced algorithms, the tire is measured, its deformation and wear patterns are modeled, and the cutting depth is continuously controlled. Since the geometry of each tire is unique, the system adjusts the cutting depth across the entire width and circumference of the tire in real time. This ensures that the tire's potential is fully exploited down to the last millimeter.

PHOTO: MICHELIN

Setup time: three minutes, whether with or without a rim. The re-cutting process is fully automated and performed exactly according to the tire manufacturer's specifications.

Hall 19/20, Booth 26

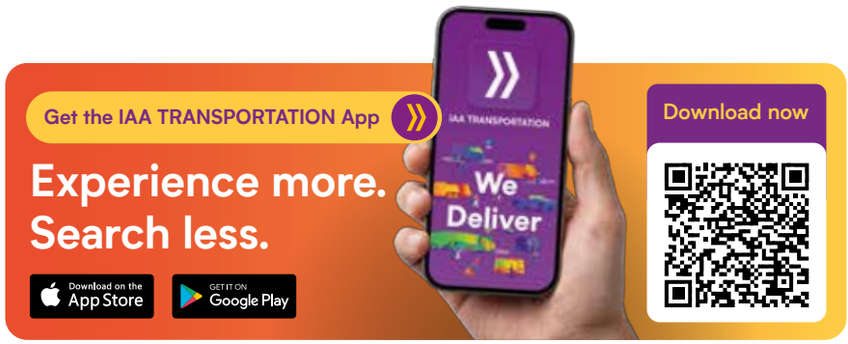
SKYWORTH

World premiere: Z9 at level 4

Skyworth is showcasing five electrified commercial vehicles. The highlight is the world premiere of the heavy-duty electric truck "Z9." The manufacturer has combined an electric powertrain with Level 4 automated driving technology in this 6×4 semi-truck. The Z9 uses two electric motors with a combined output of 610 kilowatts. Skyworth specifies the maximum torque at 1,160 Newton-meters. Power is supplied by a 400-kilowatt-hour battery using LFP technology. For the automated driving functions, the manufacturer relies on five LiDAR sensors, five radar sensors, and ten HD cameras. The sensor system is designed to provide all-around detection of the vehicle's surroundings.
In addition to the Z9, Skyworth is showcasing the "G18." The garbage truck is also designed to operate autonomously at Level 4. With this, the manufacturer is expanding its lineup beyond traditional freight transport to include municipal applications. The announced vehicle lineup also includes the "Urban Elf Robobus." According to Skyworth, the autonomous shuttle bus is intended for use in areas such as parks, corporate campuses, airports, and residential complexes. The lineup is rounded out by the "Hongtu V9" and the "Hongtu X." The V9 is designed as an electric van for urban logistics. The Hongtu X is an electric chassis with a range extender. According to the manufacturer, the concept can be configured for various body types. This makes the solution suitable for applications where a standard panel van is insufficient.

Hall 21, Booth B32

The highlight at Skyworth is the world premiere of the Z9 heavy-duty electric truck.

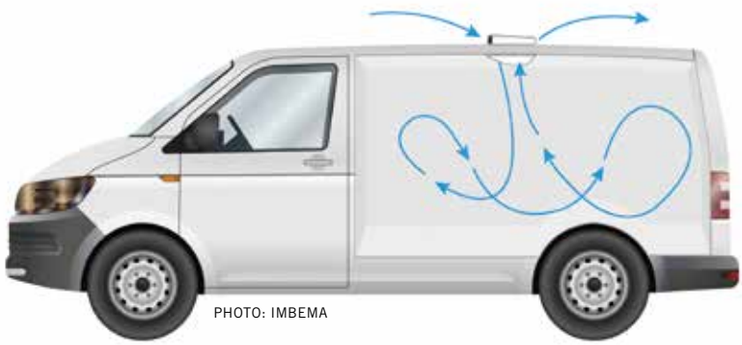


IMBEMA

Integrated safety concept for vans

The centerpiece of Imbema's presentation is a new gas detection solution for the cargo area. The system continuously monitors air quality and detects even low concentrations of potentially hazardous gases. If a critical concentration is detected, a warning message is automatically triggered.
In combination with the electrically powered "Easy Aero Electric" roof vent, the system automatically activates ventilation in the vehicle. This is designed to actively reduce the gas concentration in the cargo area. Optionally, warning messages can also be transmitted to the driver or to a central control center or dispatch office so that further measures can be taken. The target audience consists primarily of companies that transport gas cylinders or other hazardous materials.
Another new feature is an extraction unit for heavy gases. Due to their physical properties, these gases accumulate in the lower part of the cargo area, where they can reach critical concentrations. Until now, they were often vented through floor vents. However, this principle can only be implemented to a limited extent in battery-electric vans, as the vehicle floor is largely occupied by the traction batteries.
As an alternative, Imbema is developing a compact electric extraction unit that is installed in the lower part of the cargo area. The system captures heavy gases directly at their collection point and vents them to the outside via a short outlet on the vehicle's underbody.

Hall 13, Booth E41



Imbema is showcasing a new gas detection solution for the cargo area of delivery vans.

FORVIA

Technologies for greater efficiency

A key focus of the FORVIA booth is electronic solutions for future vehicle architectures. These include a 77-gigahertz radar system developed for commercial vehicles that supports driver assistance systems and higher levels of automation. The portfolio is complemented by an intelligent power distribution module based on electronic fuses, as well as an energy management system featuring battery sensors, high-voltage transformers, and an integrated concept for electrical architectures.
To enhance safety and improve aerodynamics, FORVIA is showcasing a camera-based mirror system. The "e-Mirror" improves all-around visibility and reduces drag. Also on display is a driver and cabin monitoring system that combines cameras and cabin radar.
In the seating segment, FORVIA is presenting an electrically adjustable driver's seat for heavy-duty trucks featuring software-based architecture and an integrated seatbelt system. In the cab, FORVIA is focusing on adaptive lighting systems. Another key area is pressure tanks for hydrogen-powered vehicles. Type IV storage tanks rated at 700 or 350 bar are on display.

Hall 12, Booth 36

In the seating segment, FORVIA is showcasing an electrically adjustable driver's seat for heavy-duty trucks featuring software-based architecture and an integrated seat belt system.

GAC & PONY.AI

Level 4 and drive-by-wire

Pony.ai has unveiled a new, Level 4 autonomous heavy-duty truck developed in collaboration with GAC Commercial Vehicle. This world premiere marks another milestone in the partnership between the two companies. The new vehicle is part of Pony.ai's Gen 4 Robotruck product line and is based on GAC Commercial Vehicle's "T9" battery-electric heavy-duty truck platform. Mass production is scheduled to begin this year; the vehicles are intended for use in long-haul transport, logistics on fixed routes, and port transport.
The new model combines Pony.ai's fourth-generation autonomous truck system with GAC Commercial Vehicle's fully redundant "drive-by-wire" chassis. Systems for steering, braking, communication, power supply, computing power, and sensors feature fully redundant architectures to ensure safe operation under a wide variety of conditions.
In addition, the vehicle is equipped with an autonomous driving system (Autonomous Driving Kit, ADK) certified for automotive use. This system includes nine lidar sensors, three millimeter-wave radars, and 13 cameras, enabling 360-degree detection with no blind spots.

Outdoor Area Pavilion 35 / L70

“A Real Person on the Other End of the Line”

INTERVIEW In the future, AI will significantly streamline operations in the areas of scheduling, route planning, and fleet management. To realize this potential, IT companies will need to cooperate more closely with one another. Dr. Harald Hempel, Chief Compliance and Research Officer at tachograph data specialist DAKO, explains these and other trends from the IAA TRANSPORTATION.

Dr. Hempel, you are responsible for innovation and research at DAKO. What innovations are you presenting at the IAA?

Dr. Harald Hempel: This year, we don’t have one standout innovation in the form of a new product. The key developments at DAKO are currently taking place behind the scenes. We’ve focused on the technological aspects of our integrated IT platform for the transportation and logistics industry. Our investments in established identity provider technologies aren’t immediately apparent to our customers, but they deliver significant benefits.

Can you give an example of identity provider technologies?

In our personal lives, we’re all familiar with so-called social logins like “Sign in with Google” or “Sign in with Apple.” But this principle is also valuable in everyday logistics operations. Single sign-on is a login process where customers log in once and can then access various interconnected applications or websites without having to re-enter their login credentials.

So there will be external applications that a DAKO customer can access?

Yes, in the future we’ll be collaborating more closely with other IT providers and platforms, because not every company can develop all functions on its own. Consider, for example, complex route planning and optimization, which rely on the driving time currently available. All necessary data must be exchanged seamlessly, without any extra effort on the user’s part. We at DAKO have prepared our platform for this and are increasingly focusing on our core business—reading, analyzing, and archiving tachograph data and providing real-time insights into the status of a company’s own fleet. Functions offered by other providers on compatible platforms are seamlessly accessible to our customers.

Let’s briefly focus on route optimization and access to available driving hours. To what extent does AI play a role here?

We are currently exploring the potential of AI for route optimization as part of a research project funded by the European Regional Development Fund (ERDF) of the Free State of Thuringia. Specifically, we’re working on a system where, even during the planning phase, AI and historical data are used to check whether a route would result in a driving time violation. In such cases, the dispatcher can be alerted very early on.

“Fortunately, the IAA TRANSPORTATION is also taking place over the weekend.”
Dr. Harald Hempel

PHOTO: DAKO

Besides route optimization, are there other use cases for well-connected platforms that complement DAKO’s offerings?

Yes, there are several other examples. For instance, as part of a partnership with Bosch, we’re working on AI-supported solutions for optimized maintenance and workshop planning. The goal is to prevent unplanned downtime and ensure optimal use of transport capacity. The data for the individual vehicle components comes from the Bosch platform. Fleet management is a core competency of DAKO.

Speaking of core competencies, hasn’t the process of reading and analyzing tachograph data long since reached its full potential? Is there still room for innovation here?

Since tachographs themselves continue to evolve, we never stand still. The current second-generation smart tachograph, for example, can automatically register border crossings and record loading and unloading times. Building on this, we’ve developed a solution that automatically generates expense reports for international trips for our customers. This is a great example of how to turn increasing legal documentation requirements into a business advantage—all packaged in an easy-to-use, automated, and self-explanatory solution. And if questions do arise in practice, our support team is always easy to reach—with a real person on the other end of the line.

What technical trends do you see here at the IAA that inspire you to pursue new developments?

That’s clearly the significant trend toward electric mobility in trucks. This inspires us to develop solutions that allow legally mandated driving breaks to be used for optimal vehicle charging. I also see China’s growing presence at the IAA as a trend.

What significance does the IAA TRANSPORTATION hold for DAKO?

For DAKO, exhibiting at the IAA TRANSPORTATION is one of the highlights of the year. Here, we meet our customers, brainstorm ideas together, and agree on new projects. Fortunately, the IAA also takes place over the weekend, so that transport companies can come to Hannover with their families. The many conversations we have with industry professionals and end users are a valuable source of inspiration and suggestions for improvement. But we also greatly appreciate the fantastic supporting program. This includes today’s bicycle logistics conference, the dangerous goods symposium, and yesterday’s event on load securing. Overall, IAA TRANSPORTATION helps us keep our finger firmly on the pulse of the industry. After all, we don’t define ourselves merely as a service provider.

But what, then?

We see ourselves as partners to our customers and actively advocate for the interests of the transportation industry. Not least for this reason, we are involved in various expert committees, where we represent our customers’ interests. For example, I represent DAKO in the Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement—CORTE for short. This is the European association of road transport enforcement. Among other things, it focuses on clear guidelines and realistic requirements in enforcement practices regarding driving and rest periods. Our customers need to know exactly what is expected of them. And we ensure that the inspections are practical and feasible.

Are there major discrepancies in this regard?

A current example is the proposed tachograph requirement for large motorhomes with a gross vehicle weight rating of over 7.5 metric tons. On the one hand, it is understandable and appropriate that driving and rest times for drivers of these heavy vehicles must be documented. On the other hand, the complex legislation for commercial vehicles cannot be applied across the board to motorhomes.

Why not?

Because EU law, for example, stipulates that the regular weekly rest period may not be spent in the vehicle. For a motorhome, this rule would be pointless. That is why these cases must be discussed in expert committees. DAKO is actively involved in that process, helping to ensure that the rules ultimately adopted are workable in practice.

Questions by Marcus Walter.