Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

IAA Transportation 2026: Geliefert. Und jetzt?



Die Industrie hat geliefert, sagt der VDA. 720 Kilometer Reichweite, Megawatt-Laden, Wasserstoff in Kleinserie. Was in Hannover fehlt, sind die Ladesäulen, ein Teil der Aussteller und fast alle Busse.

Inhalt

Wie groß ist die IAA Transportation 2026?

Welche E-Lkw fahren am weitesten?

Ist Megawatt-Laden jetzt Alltag?

Kommt der Wasserstoff-Lkw doch noch?

Wer greift die Platzhirsche an?

Was hat Steyr damit zu tun?

Welche Transporter sind neu?

Wo sind die Busse geblieben?

Was zeigen Zulieferer und Trailerbauer?

Wer fehlt in Hannover?

Wer hat die Preise gewonnen?

Was bedeutet die IAA für Österreich?

Motorblock-Fazit

Auf den Punkt: Die IAA Transportation 2026 läuft von 15. bis 20. September in Hannover, mit 1.589 Ausstellern aus 46 Ländern und über 150 Weltpremieren und Neuheiten. Die großen Themen sind E-Lkw mit 700 Kilometern Reichweite und mehr (MAN, Scania, Volvo), Megawatt-Laden im Live-Betrieb, eine Wasserstoff-Allianz von Daimler Truck, Volvo, Toyota und Bosch sowie der Vormarsch chinesischer Hersteller. Zwei davon lassen ihre E-Lkw bereits in Steyr montieren. Volvo holt den International Truck of the Year 2027, der Renault Trafic E-Tech den International Van of the Year 2027.

Das Motto hätte kaum treffender gewählt werden können. „We Deliver“ steht über der IAA Transportation 2026, und die Hersteller nehmen es wörtlich. MAN stellt einen E-Lkw mit bis zu 720 Kilometern Reichweite hin, Scania kontert mit exakt derselben Zahl, Volvo hat die Serienproduktion seiner Langstrecken-Stromer schon angeworfen. Daimler Truck lässt auf dem Gelände täglich Megawatt-Laden vorführen, als wäre das längst Routine.

Und dann ist da der Satz, den VDA-Präsidentin Hildegard Müller schon vor der Eröffnung gesagt hat und der über dieser Messe hängt: „Die Autoindustrie hat geliefert, aber die gesetzten Ziele sind unter den bestehenden Bedingungen nicht erreichbar.“ Übersetzt heißt das: Die Lkw sind da. Die Ladeinfrastruktur, die Netzanschlüsse und die Kunden, die sich das leisten wollen, sind es nur zum Teil. Gleichzeitig bekommen die europäischen Platzhirsche Konkurrenz, die längst mehr mitbringt als Prospekte. BYD, SANY, Foton und Tesla stehen mit Fahrzeugen in Hannover, zwei chinesische Marken bauen ihre E-Lkw bereits in Oberösterreich.

Wir haben die Pressemappen, Datenblätter und Ankündigungen rund um den Pressetag durchgearbeitet. Hier steht, was wirklich neu ist, was nur neu verpackt wurde und was das für Österreich bedeutet.

Wie groß ist die IAA Transportation 2026?

Die IAA Transportation ist die Leitmesse der Nutzfahrzeugbranche und findet alle zwei Jahre in Hannover statt, Veranstalter ist der deutsche Verband der Automobilindustrie (VDA). Eröffnet haben sie am 14. September Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, der das Amt Ende Juli von Patrick Schnieder übernommen hat, Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies, Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay und Hildegard Müller.

Der VDA meldet einen Höchststand bei der internationalen Beteiligung, gemessen an den 46 Herkunftsländern. Die Zahl der Aussteller ist allerdings gesunken: 2024 waren es knapp 1.700, heuer sind es 1.589. Die meisten ausländischen Aussteller kommen aus China, der Türkei und Italien, jeder dritte Aussteller ist zum ersten Mal dabei.

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Internetclipping erstellt am 18.09.2026 für Salzburger Aluminium Group zum eigenen Gebrauch nach §42a UrhG.
© CLIP Mediaservice 2026 - www.clip.at

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

Einen Rekord gibt es bei den Probefahrten: 84 Fahrzeuge von 17 Ausstellern stehen bereit, 2024 waren es 60.

IAA Transportation 2026: Facts & Figures

Ort und Termin

Hannover, Pressetag 14. September, Messe 15.–20. September 2026

Veranstalter

Verband der Automobilindustrie (VDA)

Motto

„We Deliver“

Aussteller

1.589 aus 46 Ländern (2024: knapp 1.700 aus 41 Ländern)

Anteil internationaler Aussteller

über 70 Prozent, stärkste Länder: China, Türkei, Italien

Erstaussteller

33 Prozent

Zulieferer / Aufbauhersteller

über 766 / 240

Premieren

über 150 Weltpremieren und Neuheiten

Probefahrten

84 Fahrzeuge von 17 Ausstellern (2024: 60)

Konferenzprogramm

3 Bühnen, über 100 Programmpunkte, über 200 Speaker

Pressekonferenzen am Pressetag

Aussteller mit Österreich-Adresse

22 laut Ausstellerverzeichnis

Quellen: VDA/IAA Transportation, Ausstellerverzeichnis. Stand 15. September 2026.

Welche E-Lkw fahren am weitesten?

Die wichtigste Weltpremiere der Messe steht bei MAN in Halle 11. Der neue MAN eTGX bekommt eine um 120 Millimeter verlängerte Front, eine neue Batteriegeneration mit zehn Prozent mehr nutzbarer Energie und eine bis zu 20 Prozent stärkere Rekuperation. Als 4×2-Sattelzugmaschine mit sechs Batterien (552 kWh brutto) nennt MAN bis zu 660 Kilometer, als 6×2 mit sieben Batterien (644 kWh brutto) bis zu 720 Kilometer. Das ist mehr als die Strecke von Wien nach Bregenz, mit einem 40-Tonner und ohne Ladestopp. Geladen wird optional per Megawatt Charging System mit bis zu 750 kW, rund 30 Minuten reichen für die nächste Etappe. Die Zugmaschine wiegt leer 10,7 Tonnen, mit Standardauflieger bleiben bis zu 25 Tonnen Nutzlast. Einen Preis und einen Marktstart nennt MAN noch nicht.

MAN-Chef Alexander Vlaskamp sagt: „Innovativ und praxistauglich zugleich macht unser neuer MAN eTGX den Umstieg auf die Elektromobilität noch einfacher.“

Scania antwortet am selben Tag mit derselben Zahl. Die Schweden setzen zwei zusätzliche Batteriepakete hinter das Fahrerhaus, zusammen rund 356 kWh installierte Kapazität, und kommen damit je nach Konfiguration auf bis zu 720 Kilometer. Dazu gibt es mit Scania Dynamic ein Update für R- und S-Serie mit digitalen Außenspiegeln, neuer Front und rund zwei Prozent weniger Energieverbrauch. Die Fahrer bekommen ein 80 Zentimeter breites Bett mit aufstellbarer Lehne. Am 15. September holten G- und R-Serie außerdem fünf Sterne im Lkw-Test von Euro NCAP.

Volvo Trucks hat den großen Auftritt vor der Messe vorbereitet und in Hannover die Ernte eingefahren. Der FH Aero Electric kommt mit bis zu 460 kW (623 PS) auf bis zu 700 Kilometer und lädt per MCS mit 700 kW in rund 50 Minuten von 20 auf 80 Prozent. Am Pressetag meldete Volvo den Start der Serienproduktion in Göteborg und Gent. Neu ist ein E-Lkw für bis zu 80 Tonnen Zuggewicht mit 640 kWh nutzbarer Kapazität: bis zu 450 Kilometer bei 64 Tonnen, geladen mit bis zu 680 kW in rund 36 Minuten. Verkauft wird er ab Anfang 2027 zunächst in Skandinavien, den Niederlanden und der Schweiz. Für die gesamte E-Palette gab es den International Truck of the Year 2027, Volvos achten Titel.

Bei Mercedes-Benz Trucks steht das Jubiläum 130 Jahre Lkw über dem Stand, die Neuheiten sind handfester. Der eActros Lowliner bringt die Technik des eActros 600 in

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Internetclipping erstellt am 18.09.2026 für Salzburger Aluminium Group zum eigenen Gebrauch nach §42a UrhG. © CLIP Mediaservice 2026 - www.clip.at

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

den Volumentransport mit Mega-Trailern bis drei Meter Innenhöhe. Mit drei Batteriepaketen (621 kWh) schafft er laut interner Messung rund 500 Kilometer bei 40 Tonnen, am CCS-Lader mit 400 kW dauert 10 auf 80 Prozent rund 70 Minuten. Ab dem zweiten Halbjahr 2027 kommt MCS mit bis zu 1.000 kW, dann soll es in rund 29 Minuten gehen. Bestellbar ist er ab dem dritten Quartal 2026, gebaut wird ab dem zweiten Quartal 2027 in Wörth. Mercedes-Benz-Trucks-Chef Achim Puchert: „Mit dem eActros Lowliner bringen wir die bewährte wie leistungsstarke Batterie- und Antriebstechnologie des eActros 600 in ein weiteres wichtiges Transportsegment."

Bemerkenswert ist, was Mercedes daneben stellt: einen neuen Diesel. Der Powerliner -Antriebsstrang mit den Motoren OM 470 und OM 471 reicht bis 400 kW (550 PS) und 2.800 Nm, spart bis zu vier Prozent Kraftstoff und ist schon für Euro 7 vorbereitet. Er kommt ab April 2027 in Actros und Arocs. Der Grund steht in Daimlers eigenen Zahlen: Schwere E-Lkw hatten 2025 in Europa gerade einmal zwei Prozent Marktanteil, obwohl Daimler Truck bei lokal emissionsfreien mittelschweren und schweren Lkw im ersten Halbjahr 2026 auf rund 38 Prozent kam. Gleichzeitig rechnet der Konzern vor, dass jeder Prozentpunkt, um den die EU-CO#-Vorgabe verfehlt wird, rund 120 Millionen Euro Strafe kostet. Diesen Widerspruch zeigt der Stand ziemlich offen.

Renault Trucks zeigt den E-Tech T 780 mit 780 kWh (rund 741 kWh nutzbar), bis zu 660 Kilometern und MCS-Laden mit 720 kW, dazu als Weltpremiere den T High für das Modelljahr 2027 mit neuem 13-Liter-Diesel, bis 540 PS und bis zu vier Prozent weniger Verbrauch. DAF präsentiert XG und XG+ jetzt auch elektrisch, mit einer 33 Zentimeter längeren Kabine als der XF Electric, LFP-Batterien, acht Jahren Batteriegarantie und über 550 Kilometern Reichweite. Leistung, Kapazität und Ladeleistung verrät DAF noch nicht.

Modell

Batterie

Reichweite

Laden bis

Status

MAN eTGX (neue Generation)

552 / 644 kWh brutto

bis 660 / 720 km

750 kW (MCS, optional)

Weltpremiere

Scania mit Zusatzbatterien

+ rund 356 kWh installiert

bis 720 km

MCS

IAA-Neuheit

Volvo FH Aero Electric

k. A.

bis 700 km

700 kW (MCS)

Serienstart

Volvo FH Electric 80 t

640 kWh nutzbar

bis 450 km (64 t)

680 kW (MCS)

Verkauf ab 2027

Mercedes eActros 600 Lowliner

621 kWh

rund 500 km

400 kW (CCS), 1.000 kW (MCS ab 2027)

Serie ab Q2 2027

Renault Trucks E-Tech T 780

780 kWh (741 nutzbar)

bis 660 km

720 kW (MCS)

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Internetclipping erstellt am 18.09.2026 für Salzburger Aluminium Group zum eigenen Gebrauch nach §42a UrhG. © CLIP Mediaservice 2026 - www.clip.at

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group
Weblink: Artikel öffnen

gezeigt	
DAF XG / XG+ Electric	
k. A.	
über 550 km	
k. A.	
IAA-Neuheit	
BYD ETT 44	
651 kWh	
knapp 600 km	
über 1,5 MW (MCS)	
Europapremiere	
SuperPanther eTopas 600 (Montage Steyr)	
621 kWh	
rund 600 km	
646,7 kW	
Serie seit Juli 2026	
SANY e263	
636 kWh brutto	
über 500 km	
400 kW	
gezeigt	
Tesla Semi (Europa-Version)	
k. A.	
bis 550 km (40 t)	
800 kW	
gezeigt	

Alle Werte sind Herstellerangaben, Reichweiten nach unterschiedlichen Mess- und Beladungsannahmen und daher nur eingeschränkt vergleichbar.

Ist Megawatt-Laden jetzt Alltag?

Auf dem Messegelände schon. In Halle 14/15 laden Lkw von Daimler Truck, MAN und Scania täglich live am Megawatt Charging System (MCS), betrieben von Milence mit Ladetechnik von Alpitronic aus Bozen. Deren HYC1000 liefert bis zu 1.000 kW. Zur Einordnung: Ein schneller Pkw-Lader schafft 150 bis 350 kW. Mit MCS wird die vorgeschriebene Fahrerpause von 45 Minuten zur Ladepause, ohne dass der Zeitplan leidet. MAN baut MCS seit Juli serienmäßig in eTGX und eTGS ein.

Außerhalb der Hallen sieht es anders aus. Laut VDA gab es im Juli 2026 in der EU rund 730 Ladepunkte mit über 350 kW, die exklusiv für schwere Nutzfahrzeuge reserviert sind. Der Branchenverband ACEA schätzt den Bedarf bis 2030 auf rund 35.000 öffentliche MCS-Ladepunkte in Europa. Milence betreibt fast 40 Ladehubs in neun Märkten und will bis Ende 2027 auf 70 kommen. Das größte Nadelöhr sind die Netzanschlüsse. „Netzanschlüsse für das Depotladen dauern vielerorts Jahre“, sagt Müller, laut VDA sind es teils bis zu zehn. Die Branche fordert deshalb, die für 2027 geplante Überprüfung der EU-CO#-Flottenregulierung für Lkw vorzuziehen. „Strafzahlungen für Probleme, die nicht von uns zu verantworten sind, lehnen wir ausdrücklich ab“, so Müller. Verkehrsminister Bilger kündigte den Start der Umsetzung für Lkw-Schnelllader an 124 unbewirtschafteten Rastanlagen in Deutschland an.

Kommt der Wasserstoff-Lkw doch noch?

Totgesagt war er oft genug. Am 15. September haben sich in Hannover Daimler Truck, die Volvo Group, Toyota, Bosch, Air Liquide, TotalEnergies, MB Energy und TEAL Mobility zu einer Allianz zusammengeschlossen. Ziel ist der Hochlauf von Wasserstoff-Lkw in Europa bis 2030, beginnend in Deutschland, wo im Förderprogramm über 70 Tankstellen und 800 schwere Nutzfahrzeuge beantragt sind. Zum Vergleich: Europaweit gibt es laut VDA derzeit rund 216 Wasserstofftankstellen für Lkw, gebraucht würden bis 2030 rund 2.000.

Das passende Fahrzeug steht bei Mercedes. Der NextGenH2 Truck tankt flüssigen Wasserstoff, zwei Brennstoffzellen liefern zusammen 300 kW, die Reichweite liegt deutlich über 1.000 Kilometern. Ab Ende 2026 entstehen in Wörth 100 Stück als Kleinserie, fast die Hälfte ist bereits vergeben, erster Kunde ist Dachser. Die Großserie plant Daimler für Anfang der 2030er-Jahre. Volvo

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag
Internetclipping erstellt am 18.09.2026 für Salzburger Aluminium Group zum eigenen Gebrauch nach §42a UrhG. © CLIP Mediaservice 2026 - www.clip.at

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

lässt Besucher einen Prototyp des FH Aero mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor probefahren, Toyota kündigt einen Hilux mit Brennstoffzelle ab 2028 an. Und die SAG Group aus Lend im Pinzgau stellt Tanksysteme für flüssigen Wasserstoff vor.

Wer greift die Platzhirsche an?

China stellt die meisten ausländischen Aussteller, am 16. September gibt es sogar einen eigenen IAA China Day. Die Fahrzeuge sind längst keine Studien mehr.

BYD bringt mit dem ETT 44 eine elektrische Sattelzugmaschine für 44 Tonnen nach Europa: 651 kWh Blade-Batterie, 851-Volt-Architektur, 743 PS Nennleistung und bis zu 1.000 PS Spitze, knapp 600 Kilometer Reichweite. Am Megawatt-Lader nennt BYD über 1,5 MW, von 20 auf 80 Prozent soll es in höchstens 20 Minuten gehen. Dazu kommen zehn Jahre oder 1,2 Millionen Kilometer Batteriegarantie. Mit weiteren 26-Tonnern reicht das Europa-Programm nun von 3,5 bis 44 Tonnen. Einen Preis nennt BYD nicht.

SANY zeigt vier E-Lkw, darunter die Sattelzugmaschine e263 mit 420 kW, 636 kWh brutto und über 500 Kilometern, Service gibt es über rund 650 Werkstätten des Alltrucks-Netzes. Foton präsentiert mit der CAVAN BEACON eine Plattform, die Batterie, Batteriewechsel und Wasserstoff verträgt, und will bis 2028 in Deutschland montieren. Skyworth zeigt eine autonome E-Sattelzugmaschine nach Level 4, Geelys Nutzfahrzeugmarke Farizon , in Österreich über AutoWallis vertreten , feiert mit dem Homtruck (600 kWh, über 500 Kilometer) Europapremiere.

Nicht aus China, aber genauso ein Herausforderer: Tesla steht mit dem Semi in Halle 12. Die vorab veröffentlichte Europa-Version soll bei 40 Tonnen bis zu 550 Kilometer schaffen und am Megacharger mit bis zu 800 kW laden. Preis und Liefertermin sind offen.

Was hat Steyr damit zu tun?

Mehr, als man denkt. Im früheren MAN-Werk in Steyr, heute Steyr Automotive, laufen wieder Lkw vom Band, und zwar chinesische. Seit 3. März 2026 montiert das Werk Diesel- und Elektro-Lkw für Sinotruk , am 27. Juli rollte die erste Serien-Sattelzugmaschine von SuperPanther vom Band. Beide Marken stellen in Hannover aus.

Der eTopas 600 ist dabei kein Kompromiss-Stromer. Laut Steyr Automotive hat er eine 621-kWh-LFP-Batterie von CATL, rund 600 Kilometer Reichweite, 394 kW Dauer- und 692 kW Spitzenleistung sowie 876 Volt Systemspannung. Geladen wird mit bis zu 646,7 kW, von 20 auf 80 Prozent in unter 38 Minuten. Bei 42 Tonnen Gesamtzuggewicht wiegt die Zugmaschine leer 10,8 Tonnen. Als Kunden nennt Steyr Automotive DHL, Gress, Temmel und Lontex. Aufsichtsratschef Siegfried Wolf: „Jedes Fahrzeug, das dieses Werk verlässt, muss unsere vereinbarten Qualitätsstandards erfüllen."

Man kann das als Rettung eines Traditionsstandorts lesen oder als Brückenkopf der chinesischen Konkurrenz mitten in Europa. Beides stimmt. Die Endmontage jedenfalls findet in Oberösterreich statt.

Oberösterreich liefert auch den Kronzeugen, den MAN für die E-Mobilität präsentiert: Schlager Transport Logistik aus Saxen fährt bereits zur Hälfte batterieelektrisch und will ab 2030 komplett elektrisch unterwegs sein. Den Kostenvorteil gegenüber dem Diesel beziffert MAN für solche Einsätze mit bis zu 13 Prozent über fünf Jahre.

Unter den österreichischen Ausstellern sticht Aspöck Systems aus Peuerbach heraus. Das Unternehmen hielt am Pressetag eine eigene Pressekonferenz zu seiner Lichttechnik FlexLED, die durchgehende LED-Lichtbänder mit einem einzigen Kabel pro Funktionsbereich ermöglicht, und holte damit Platz zwei beim International Trailer Award in der Kategorie Community. Schwarzmüller aus Freinberg zeigt am Stand der Krone-Gruppe einen Alu-Tankauflieger mit 43.500 Litern, außerdem sind unter anderem Magna, Smatrics, KEBA, EMPL und Kässbohrer Transport Technik aus Eugendorf vertreten. Insgesamt führt das Ausstellerverzeichnis 22 Einträge mit Österreich-Adresse. Auffällig ist, wer fehlt: Rosenbauer, AVL und Miba haben wir im Verzeichnis nicht gefunden, Palfinger ist nur über seine deutsche Tochter für Ladebordwände vertreten.

Welche Transporter sind neu?

Der neue Renault Trafic Van E-Tech electric ist International Van of the Year 2027, einstimmig gewählt von 26 Juroren. Gezeigt wurde er erstmals im November in Lyon, in Hannover hat er Deutschlandpremiere. Er basiert auf einer neuen 800-Volt-Plattform, hat 81 kWh an Bord und soll über 470 Kilometer nach WLTP schaffen, die Homologation läuft noch. In 20 Minuten lädt er bis zu 280 Kilometer nach. Dazu kommen bis zu 5,8 Kubikmeter Laderaum, 1,3 Tonnen Nutzlast und zwei Tonnen Anhängelast. Statt rund 80 Steuergeräten arbeiten zwei Zentralrechner, Renault spricht vom Software-Defined Van. Der Kastenwagen kommt bis Jahresende, Fahrgestell und Doppelkabine 2027. Renault Trucks verkauft ihn parallel als E-Tech Trafic.

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

© CLIP Mediaservice 2026 - www.clip.at

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

Die spannendste echte Weltpremiere unter den Transportern steht bei Kia . Der PV7 ist der große Bruder des PV5, 5,35 Meter lang, mit 800 Volt, Batterien mit 71,5 oder 96,2 kWh und bis zu 200 kW Leistung. Die Version mit großer Batterie soll als Kastenwagen über 460 Kilometer nach WLTP schaffen, das ist noch ein Zielwert. Als Cargo Long fasst er bis zu 6,1 Kubikmeter, mit Hochdach bis zu 8,0. Marktstart in Europa ist im zweiten Halbjahr 2027, Kia Austria hat bereits eine Premierenseite online, aber noch keinen Preis.

Mercedes-Benz Vans zeigt keinen neuen Sprinter, sondern eine Skulptur. „THE BOuLDER“ ist 6,50 Meter lang, sieht aus wie ein Felsbrocken und deutet die Proportionen des nächsten Sprinters auf der neuen Van-Architektur an, elektrisch wie mit Verbrenner. Technische Daten gibt es keine. Handfester ist der Mercedes-Benz VLE , das erste Serienfahrzeug dieser Architektur, hier als Shuttle mit acht Sitzen: 800 Volt, 115 kWh nutzbar und je nach Version über 700 Kilometer nach WLTP. In Österreich startet er laut Mercedes ab 62.820 Euro ohne Mehrwertsteuer (Preisstand April 2026).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzt auf Software. Das neue B2B-Ökosystem Connect Pro vernetzt Fahrzeug, Flotte, Fahrer und Werkstatt, damit Transporter weniger Tage stillstehen. VWN-Chef Stefan Mecha bringt es auf den Punkt: „Uptime ist Geschäft.“ Auf der Fahrzeugseite gibt es den ID. Buzz Cargo mit langem Radstand (bis 4,4 Kubikmeter, bis 697 Kilogramm Zuladung, Vorverkauf ab Herbst), die Facelifts von Caddy und Multivan sowie den autonomen ID. Buzz AD. Und eine Zahl für alle Batterie-Skeptiker: Ein ID. Buzz hat auf seiner Weltreise knapp 100.000 Kilometer durch 93 Länder zurückgelegt, nach 92.000 Kilometern bescheinigte der TÜV der Batterie 95,75 Prozent Restkapazität.

Ford Pro bringt den E-Transit mit neuer 96-kWh-Batterie. Die ermöglicht bis zu 432 Kilometer nach WLTP, 115 mehr als bisher, bei 180 kW Ladeleistung. Dazu zeigt Ford den kompakten Transit City erstmals mit Koffer-, Pritschen- und Regalaufbauten sowie den Ranger Super Duty, der seine Europapremiere in Salzburg hatte. Stellantis Pro One hat mit 13 Fahrzeugen auf 1.000 Quadratmetern einen der größten Transporter-Stände und drei Weltpremieren: den günstigen Smart Compact Van (als Citroën Berlingo First, Fiat Doblò EasyPro, Opel Combo Start und Peugeot Partner Active, elektrisch bis 270 Kilometer), den elektrischen Mini-Lieferwagen Fiat TRIS jetzt mit Türen und das autonome Lieferkonzept BOW.

Toyota zeigt den neuen Hilux erstmals auf einer deutschen Messe, auch als Elektroversion mit bis zu 257 Kilometern.

Maxus bringt eine 42-Tonnen-E-Sattelzugmaschine mit 615 kWh und den E-Lkw eDeliver 75, Chery zeigt unter der neuen Marke Delivan erste Serien-Transporter mit bis zu 426 Kilometern Reichweite, Marktstart 2027.

Modell

Batterie / Antrieb

Reichweite (WLTP)

Marktstart

Renault Trafic Van E-Tech electric

81 kWh, 800 Volt

über 470 km

Kastenwagen Ende 2026

Kia PV7 (Weltpremiere)

71,5 oder 96,2 kWh, bis 200 kW

über 460 km (Zielwert)

2. Halbjahr 2027

Ford E-Transit 96 kWh

96 kWh, DC 180 kW

bis 432 km

ab sofort bestellbar

Ford Transit City

56 kWh, 110 kW

bis 254 km

Ende 2026

Stellantis Smart Compact Van (elektrisch)

100 kW

bis 270 km

Berlingo First seit 1. September 2026

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

Mercedes-Benz VLE

115 kWh nutzbar, 800 Volt

über 700 km (je nach Version)

bestellbar

VW ID. Buzz Cargo LWB

Heck- oder Allradantrieb

k. A.

Vorverkauf Herbst 2026

Toyota Hilux BEV

59,2 kWh brutto, 144 kW

bis 257 km

seit Frühjahr 2026

Delivan (Chery)

50,4–97,4 kWh

bis 426 km

Maxus eDeliver 75

120 kWh

bis 250 km

Deutschlandpremiere

Herstellerangaben, Stand 15. September 2026.

Wo sind die Busse geblieben?

Die kurze Antwort: weitgehend weg. Der Fachdienst Omnibusspiegel verschickt deshalb zum letzten Mal einen eigenen IAA-Newsletter, weil auf der Messe immer weniger Busse zu finden seien. Daimler Buses kündigt für seine Reisebusse von Setra und Mercedes-Benz ab 2027 neue Motoren und Getriebe mit bis zu sechs Prozent weniger Verbrauch an, dazu neue Assistenzsysteme. Die auffälligste Bus-Neuheit kommt von MG Commercial: Der iEV12LE ist ein elektrischer Überlandbus mit 489 kWh und bis zu 650 Kilometern Reichweite. MAN, Solaris, Iveco und die meisten anderen Bushersteller haben wir in Hannover nicht gefunden.

Was zeigen Zulieferer und Trailerbauer?

Bosch will seinen Umsatz mit schweren Nutzfahrzeugen von derzeit über vier Milliarden Euro bis 2035 verdoppeln. Schon heute treibt laut Bosch ein E-Motor mit Inverter des Konzerns jeden dritten neu zugelassenen E-Lkw in Europa an. ZF zeigt als Weltpremiere die Scheibenbremse MAXX Uniper, die weniger Bremsstaub erzeugt und für Euro 7 gerüstet ist, und bekommt für das Hybridgetriebe TraXon Hybrid den Truck Innovation Award 2027. Knorr-Bremse bringt 2027 ein redundantes elektronisches Bremssystem und eine elektrische Lenkung, beides Voraussetzung für autonome Lkw. MAHLE präsentiert einen Range Extender für schwere E-Lkw und einen Elektromotor ohne Magnete.

Bei den Trailern zeigt Schmitz Cargobull das neue Chassis INGENIOS: rund 100 Kilogramm leichter als das bisherige Mega-Chassis, dafür acht statt 7,1 Tonnen Bodentragfähigkeit. Die neue Kühlmaschine S.CU dc100 bringt bis zu elf Prozent mehr Kälteleistung bei bis zu acht Prozent weniger Verbrauch.

Wer fehlt in Hannover?

Iveco hat keinen eigenen Stand und ist nur als Mitaussteller beim Aufbauhersteller Junge vertreten. Die Italiener stecken mitten im Übernahmeangebot von Tata Motors, 14,10 Euro je Aktie, die Annahmefrist läuft bis 26. Oktober. Hyundai und Isuzu fehlen ebenfalls, bei den Bussen fast die gesamte Branche.

Wer hat die Preise gewonnen?

International Truck of the Year 2027: Volvo Trucks, elektrische Baureihe FH, FM, FMX und FH Aero Electric

International Van of the Year 2027: Renault Trafic E-Tech electric, vor dem Stellantis Pro One Compact Van sowie Farizon V7E und VW Caddy Cargo (geteilter dritter Platz)

Truck Innovation Award 2027: ZF TraXon Hybrid

International Trailer Award 2027: Schmitz Cargobull S.KO CITY (Body), Kögel Light Plus (Chassis), Kässbohrer K.MFS (Components), Krone TrAller Health Monitoring (Future), Koluman AHSP (Community). Platz zwei in der Kategorie Community für Aspöck FlexLED aus Peuerbach.

Was bedeutet die IAA für Österreich?

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Thema: Wasserstofftankstellen, SAG Group

Weblink: Artikel öffnen

Für heimische Frächter ist die wichtigste Zahl dieser Messe keine Reichweite, sondern ein Mautsatz. Seit 1. Jänner 2026 staffelt die ASFINAG die Lkw-Maut nach fünf CO#-Klassen. Ein Lkw mit vier oder mehr Achsen zahlt als emissionsfreies Fahrzeug 11,89 Cent pro Kilometer, ein Euro-VI-Diesel in der schlechtesten CO#-Klasse 57,24 Cent, jeweils netto. Bei 100.000 Mautkilometern im Jahr sind das rund 45.000 Euro Unterschied (eigene Rechnung). Das verschiebt die Kalkulation für einen E-Lkw deutlich.

Die Zulassungszahlen passen dazu. Laut ACEA waren im ersten Halbjahr 2026 in Österreich 309 von 3.746 neuen schweren Lkw elektrisch, das sind 8,2 Prozent. Im EU-Schnitt lag der E-Anteil über 16 Tonnen bei rund 2,4 Prozent. Österreich ist bei schweren Lkw also mehr als dreimal so elektrisch unterwegs wie der Durchschnitt. Der Markt insgesamt ist gespalten: Von Jänner bis August 2026 wurden laut Statistik Austria 24.270 leichte Nutzfahrzeuge (N1) neu zugelassen, 18,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Sattelzugfahrzeuge legten um 11,6 Prozent auf 2.507 zu, schwere Lkw (N3) lagen mit 1.989 Stück 1,6 Prozent im Minus.

Die Kehrseite: Eine Förderung für neue E-Nutzfahrzeuge gibt es derzeit nicht. Das Programm ENIN läuft inzwischen über das Infrastrukturministerium und die FFG, laut FFG ist momentan keine Ausschreibung geöffnet. Und viele Neuheiten dieser Messe, von DAFs XG Electric bis zum Kia PV7, haben noch keinen Österreich-Termin und keinen Österreich-Preis.

Motorblock-Fazit

Die IAA Transportation 2026 ist die Messe, auf der der E-Lkw erwachsen geworden ist. 700 Kilometer Reichweite sind bei MAN, Scania und Volvo keine Ankündigung mehr, Megawatt-Laden funktioniert live, und selbst der Wasserstoff-Lkw hat eine Kleinserie und einen ersten Kunden. Die Branche hat geliefert, da hat Hildegard Müller recht.

Nur liefert die Messe die unbequemen Zahlen gleich mit. Rund 100 Aussteller weniger als 2024, fast keine Busse, Iveco ohne eigenen Stand. China stellt dagegen die größte Auslandsdelegation und lässt Lkw in Steyr bauen. Und den rund 730 exklusiven Lkw-Schnellladepunkten der EU steht ein Bedarf von 35.000 gegenüber.

Für Österreich ist das Bild erstaunlich günstig: CO#-Maut, ein E-Anteil bei schweren Lkw weit über dem EU-Schnitt, ein Frächter wie Schlager als Vorzeigebetrieb und ein Werk, das wieder Lkw baut. Was fehlt, sind Förderung und Preise. Wer jetzt einen E-Lkw kauft, fährt technisch vorne mit. Wer bis 2027 wartet, bekommt Megawatt-Laden ab Werk, mehr Reichweite und vermutlich zusätzlichen Preisdruck aus China. Beides ist vernünftig. Die Flotte weiter nur auf Diesel zu planen, ist es nicht mehr.

Alle technischen Daten und Preise sind Herstellerangaben. Stand: 15. September 2026.

TEXT: Gregor Josel

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag