

DAIMLER TRUCK



Pressemitteilung

13. September 2026

Daimler Truck

IAA Transportation 2026: Daimler Truck feiert 130 Jahre Lkw und bringt den Transport von morgen auf die Straße

- Daimler Truck zeigt Neuheiten in zentralen Bereichen des Transportgeschäfts.
- Batterie-elektrische Lkw: Klare Marktführerschaft bei CO₂-freien Lkw in Europa, über 160 Mio. von Kunden batterie-elektrisch gefahrene Kilometer mit dem eActros 600, Publikumspremiere des elektrischen eActros Lowliner, Content Creator und Berufskraftfahrer „Elektrotrucker“ startet rund 45.000 Kilometer lange Weltreise durch rund 30 Länder mit dem eActros 600.
- Wasserstoffbasierte Lkw: Knapp 600.000 von Kunden gefahrene Kilometer mit Brennstoffzellen-Lkw, Publikumspremiere des NextGenH2 Truck, Fast 50 Praxistest-Fahrzeuge nahezu vollständig an Kunden vergeben – insgesamt 100 Fahrzeuge als Kleinserie geplant, Daimler Truck investiert bis Ende des



Jahrzehnts einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag in Wasserstoff-Lkw.

- **Daimler Truck-Position zu CO₂-Zielen der EU 2030: Regulierung und Realität müssen zusammenpassen – ohne europaweite Infrastruktur und Kostenparität für CO₂-freie Lkw drohen Herstellern existenzbedrohende Strafzahlungen.**
- **Powerliner: neue Diesel-Antriebsgeneration für mehr Effizienz und Performance.**
- **Actros L und eActros 600 als 130-Jahre-Jubiläumsedition.**
- **Services: TruckCharge und neue digitale Lösungen erweitern das integrierte Service-Ökosystem von Mercedes-Benz Trucks.**
- **Sicherheit: Neue Assistenzsysteme wie Active Cross Traffic Assist und Active Side Guard Assist 3 für noch mehr Sicherheit im täglichen Einsatz.**
- **Autonomes Fahren: auf dem Weg vom Testbetrieb zum realen Kundeneinsatz.**
- **Messestand von Mercedes-Benz Trucks in Halle 19/20, davor Außenstand von Mercedes-Benz CharterWay, Mit- und Selbstfahrten auf Außengelände und öffentlichen Straßen.**
- **Karin Rådström, CEO Daimler Truck: „Vor 130 Jahren hat Gottlieb Daimler den Lkw erfunden. Seitdem prägen wir die Transportbranche mit Innovationen und einem konsequenten Fokus auf unsere Kunden. Unsere Ambition ist es, das beste Truck- und Bus-Unternehmen zu schaffen. Auf der IAA Transportation machen wir deutlich, wie wir dies auf die Straße bringen: Mit innovativen Produkten, Technologien und Services, die unsere Kunden dabei unterstützen, erfolgreich zu sein.“**
- **Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Unsere Kunden stehen vor der Herausforderung, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und die Transformation zu CO₂-freiem Transport gleichzeitig zu meistern. Unsere Aufgabe ist es, ihnen genau hierfür die richtigen Lösungen an die Hand zu geben. Auf der IAA Transportation zeigen wir, wie wir das bei Mercedes-Benz Trucks konkret umsetzen: zum Beispiel mit unserer neuen Antriebsstrang-Generation Powerliner, neuen Sicherheitsassistenzsystemen und dem Mercedes-Benz eActros Lowliner für den Volumentransport. Denn am Ende zählt nicht die Innovation allein. Entscheidend sind Technologien und Lösungen, die sich im täglichen Einsatz bewähren und unseren Kunden einen echten Mehrwert bieten.“**

Leinfelden-Echterdingen / Hannover – 130 Jahre nach der Erfindung des Lastwagens durch Gottlieb Daimler präsentiert Daimler Truck auf der IAA Transportation 2026 Neuheiten in zentralen Bereichen des Transportgeschäfts. Mit batterie-elektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen, hocheffizienter Dieseltechnologie sowie Sicherheitsassistentenfunktionen, digitalen Lösungen, Services und autonomem Fahren zeigt das Unternehmen, wie es die Branche als Taktgeber voranbringt und Kunden im täglichen Einsatz umfassend unterstützt.

Karin Rådström, CEO Daimler Truck: „Vor 130 Jahren hat Gottlieb Daimler den Lkw erfunden. Seitdem prägen wir die Transportbranche mit Innovationen und einem konsequenten Fokus auf unsere Kunden. Unsere Ambition ist es, das beste Truck- und Bus-Unternehmen zu schaffen. Auf der IAA Transportation machen wir deutlich, wie wir dies auf die Straße bringen: Mit innovativen Produkten, Technologien und Services, die unsere Kunden dabei unterstützen, erfolgreich zu sein.“

Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Unsere Kunden stehen vor der Herausforderung, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und die Transformation zu CO₂-freiem Transport gleichzeitig zu meistern. Unsere Aufgabe ist es, ihnen genau hierfür die richtigen Lösungen an die Hand zu geben. Auf der IAA Transportation zeigen wir, wie wir das bei Mercedes-Benz Trucks konkret umsetzen: zum Beispiel mit unserer neuen Antriebsstrang-Generation Powerliner, neuen Sicherheitsassistentensystemen und dem Mercedes-Benz eActros Lowliner für den Volumentransport. Denn am Ende zählt nicht die Innovation allein. Entscheidend sind Technologien und Lösungen, die sich im täglichen Einsatz bewähren und unseren Kunden einen echten Mehrwert bieten.“

Besonders deutlich zeigt Daimler Truck den Fortschritt bei den CO₂-freien Antrieben. Mercedes-Benz Trucks ist in Europa weiterhin klarer Marktführer mit rund 38 Prozent bei schweren und mittelschweren lokal CO₂-freien Lkw im ersten Halbjahr 2026. Der batterie-elektrische Mercedes-Benz eActros 600, das elektrische Flaggschiff des Konzerns, der in seiner verbrauchsgünstigsten Kombination mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht eine Reichweite von bis zu 560 Kilometern⁽¹⁾ erreicht, hat seit Marktstart Ende 2024 bereits mehr als 160 Millionen Kilometer im Kundeneinsatz zurückgelegt. Gleichzeitig haben die wasserstoffbetriebenen GenH2 Trucks im Rahmen von Kundenerprobungen bereits knapp 600.000 Kilometer absolviert.

Die Botschaft von Daimler Truck: CO₂-freier Transport funktioniert heute bereits in vielen Anwendungen des Fernverkehrs. Mit dem neuen Mercedes-Benz eActros Lowliner, der im Rahmen der IAA Transportation seine Publikumspremiere feiert, erweitert Mercedes-Benz Trucks sein batterie-elektrisches Portfolio um eine weitere wichtige Anwendung für volumenintensive Transporte. Gleichzeitig startet der Content Creator und Berufskraftfahrer Tobias Wagner als „Elektrotrucker“ auf der IAA Transportation die bislang wohl ambitionierteste Praxiserprobung eines batterie-elektrischen Fernverkehrs-Lkw: Er will mit einem eActros 600 rund 45.000 Kilometer durch rund 30 Länder zurücklegen.

Auch beim Thema Wasserstoff geht Daimler Truck den nächsten Schritt Richtung Serienbetrieb. Nach umfangreichen Kundentests bereitet das Unternehmen die Einführung des NextGenH2 Truck vor, der auf der IAA Transportation seine Publikumspremiere feiert. Ab Ende des Jahres soll das erste Fahrzeug der auf 100 Lkw ausgelegten Kleinserie in den Kundeneinsatz gehen. Das Interesse der Kunden ist hoch: Fast die Hälfte der Kleinserie ist bereits vergeben, trotz der nach wie vor limitierten Tankinfrastruktur. Daimler Truck investiert bis Ende des Jahrzehnts einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag in Wasserstoff-Lkw.

Parallel dazu treibt Daimler Truck gemeinsam mit führenden Industrie- und Energieunternehmen den Aufbau eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Wasserstoff-Ökosystems voran. Die Unternehmen planen, weitere Informationen am Dienstag, 15. September, auf der IAA Transportation bekanntzugeben.

All diese Fortschritte zeigen, dass CO₂-freier Straßengüterverkehr technologisch längst Realität ist. Auch in immer mehr Kundenanwendungen lassen sich batterieelektrische Lkw zuverlässig und wirtschaftlich einsetzen. Allerdings wird die Skalierung erheblich durch den Ausbau der europäischen Ladeinfrastruktur und der unzureichenden Energieversorgung, insbesondere zu wettbewerbsfähigen Preisen, eingebremst. Dadurch entwickelt sich die Kundennachfrage bislang nicht in dem Tempo, das für die aktuelle Regulierung nötig ist. Es entsteht eine zunehmende Diskrepanz zwischen ambitionierten politischen Zielsetzungen und den tatsächlichen Marktbedingungen – Regulierung und Realität passen nicht zusammen.

Deshalb bleibt der Verbrennungsmotor für viele Kunden nach wie vor wichtig. Mercedes-Benz Trucks präsentiert auf der IAA Transportation den neuen Powerliner-Antriebsstrang. Das Zusammenspiel von Motor, Getriebe und Achse sorgt für mehr Effizienz, höhere Leistungsfähigkeit und niedrigere Betriebskosten.

Darüber hinaus erweitert das Unternehmen sein Angebot im Bereich aktiver Sicherheit um neue Assistenzsysteme. Active Cross Traffic Assist und Active Side Guard Assist 3 unterstützen Fahrer in besonders kritischen Verkehrssituationen und setzen neue Maßstäbe für die Sicherheit im schweren Nutzfahrzeugverkehr.

Über neue Fahrzeuge und Sicherheitstechnologien hinaus treibt Daimler Truck auch die Digitalisierung des Lkw konsequent voran. Mit einer neuen Fleetboard Produktwelt, dem My TruckPoint Store und erweiterten Konnektivitätsdiensten baut Mercedes-Benz Trucks ein durchgängiges digitales Ökosystem für einen transparenten, planbaren und effizienten Flottenbetrieb auf.

Ein weiterer Schwerpunkt der Digitalisierungsstrategie ist die Entwicklung autonomer Transportlösungen gemeinsam mit dem Tochterunternehmen Torc. Der Fokus liegt dabei aktuell auf dem US-Fernverkehr, wo autonomes Fahren das Potenzial hat, Produktivität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit entscheidend zu verbessern. Die ersten fahrerlosen Einsätze

auf öffentlichen Straßen stehen dieses Jahr an. Auf die laufende Erprobung soll bereits 2027 der Start kommerzieller Anwendungen folgen, die Skalierung ist ab 2028 vorgesehen.

Mercedes-Benz Trucks präsentiert auf der IAA die „130 Years Trucks Edition“ und erinnert damit an die Erfindung des ersten Lastwagens durch Gottlieb Daimler im Jahr 1896. Das auf 400 Fahrzeuge limitierte Sondermodell basiert auf dem ProCabin-Fahrerhaus und ist als erstes Editionsmodell der Marke sowohl mit Dieselantrieb als auch als batterie-elektrischer Lkw erhältlich. Rund 30 besondere Ausstattungsumfänge darunter historische Designelemente, die „History Sketch“-Folierung und ein hochwertig ausgestatteter Innenraum verbinden die Geschichte der Marke mit den Anforderungen des Fernverkehrs.

Der Messeauftritt von Mercedes-Benz Trucks in Halle 19/20 bildet den zentralen Ausgangspunkt für ein umfangreiches Erlebnisprogramm auf der IAA Transportation. Von hier aus starten sowohl Mitfahrgelegenheiten als auch Selbstfahrten mit ausgewählten Fahrzeugen von Mercedes-Benz Trucks. Die Testfahrten führen über das Außengelände der Messe und teilweise über öffentliche Straßen, sodass Besucher die Fahrzeuge unter realen Einsatzbedingungen erleben können.

Daimler Truck wird des Weiteren gemeinsam mit Milence, dem Joint Venture von Daimler Truck, der Volvo Group und der TRATON GROUP, an Vorführungen des Megawatt Charging System (MCS), eines Hochleistungs-Ladesystems für elektrische Lkw, in Halle 14/15 teilnehmen. Der MCS-Ladevorgang wird einmal täglich um 10:00 Uhr live demonstriert.

Ein weiteres Highlight ist von Dienstag bis Freitag die tägliche Mercedes-Benz Trucks Show. Dabei präsentieren Experten von Mercedes-Benz Trucks ausgewählte Nutzfahrzeuge im Fahrbetrieb – von historischen Klassikern bis zu den neuesten Modellen mit unterschiedlichen Antriebstechnologien. Die Show verbindet spannende Einblicke in 130 Jahre Nutzfahrzeuggeschichte mit einem Ausblick auf die Zukunft des Transports.

Neue Variante im E-Truck-Portfolio: der eActros Lowliner

Mercedes-Benz Trucks präsentiert erstmals den neuen eActros Lowliner für den Volumentransport einem großen Publikum. Er adressiert die wachsende Nachfrage nach CO₂-freien Transportlösungen im volumenstarken Fernverkehrslogistikgeschäft. Die neuen Modelle sind ab dem dritten Quartal 2026 in den EU30-Märkten sowie in weiteren internationalen Märkten bestellbar. Die Serienproduktion im Mercedes-Benz Werk Würth startet ab dem zweiten Quartal 2027.

Achim Puchert: „Mit dem eActros Lowliner bringen wir die bewährte wie leistungsstarke Batterie- und Antriebstechnologie des eActros 600 in ein weiteres wichtiges Transportsegment. Die Kombination aus klassischem Lowliner-Fahrzeugkonzept und unserem batterieelektrischen Technologieansatz ermöglicht es unseren Kunden, volumenintensive Transportaufgaben künftig wirtschaftlich und lokal CO₂-frei zu realisieren. Damit erweitern wir

unser E-Lkw-Portfolio konsequent entlang der Kundenanforderungen und treiben die Elektrifizierung des Fernverkehrs weiter voran.“

Der eActros Lowliner wird als 4x2-Sattelzugmaschine mit 4.000 mm Radstand und 2,50 Meter breitem Fahrerhaus angeboten und erfüllt Aufsattelhöhen sowie Bodenfreiheit wie vergleichbare Diesel-Lkw. So können Mega-Trailer die rechtlich zulässige Gesamthöhe einhalten und erlauben bei volumenintensiven Transporten eine möglichst große Innenraumhöhe von bis zu drei Metern. Die niedrige Aufsattelhöhe des Lowliner wurde durch eine angepasste Integration der Batteriepakete erreicht.

Zu den technologischen Merkmalen des eActros Lowliner zählen die bewährte elektrische Antriebsachse, die Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) sowie die 800-Volt-Bordnetzarchitektur. Ergänzt werden diese durch das Multimedia Cockpit Interactive 2 und umfassende Assistenzsysteme für mehr Sicherheit⁽²⁾.

Der eActros Lowliner ist wahlweise mit zwei oder drei LFP-Batteriepaketen à 207 kWh⁽³⁾ ausgestattet. Die Reichweite des eActros 600 als Lowliner-Variante liegt bei voller Beladung in etwa bei 500 Kilometer⁽⁴⁾. Der eActros 400 Lowliner mit zwei Batteriepaketen weist ein geringeres Fahrzeuggewicht auf und bietet dadurch mehr Zuladung als der eActros 600 Lowliner mit drei Batteriepaketen. Durch die Gewichtsreduktion erhöht sich die maximale Zuladung des eActros 400 Lowliner auf rund 24 Tonnen im Vergleich zum eActros 600 Lowliner, der rund 21 Tonnen Zuladung ermöglicht.

Geladen wird der eActros Lowliner – wie alle eActros-Varianten – mit bis zu 400 kW über die serienmäßige CCS2-Ladebuchse auf der linken Fahrzeugseite. Zwei Batteriepakete benötigen rund 46 Minuten⁽⁵⁾, um von 10 auf 80 Prozent zu laden, bei drei Batteriepaketen beträgt die Ladezeit rund 70 Minuten⁽⁵⁾. Neben dem CCS-Laden werden beide eActros Lowliner mit zwei beziehungsweise drei Batteriepaketen künftig auch das Laden nach dem Megawatt Charging Standard (MCS) ermöglichen. Die entsprechende Funktion wird im Verlauf des zweiten Halbjahres 2027 verfügbar sein und Ladezeiten von unter 30 Minuten⁽⁶⁾ ermöglichen.

Der eActros Lowliner übernimmt, wie die anderen Fahrzeuge des eActros-Portfolios, eine E-Achse mit zwei Elektromotoren und Vier-Gang-Getriebe vom eActros 600. Die E-Motoren generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von 600 kW. Durch vorausschauendes Fahren lässt sich mittels Rekuperation Energie zurückgewinnen und in den Batterien speichern, sodass sie später wieder für den Antrieb genutzt werden kann. Ebenso verfügt der Lowliner über die explizit auf den E-Antrieb abgestimmte Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control, die automatisch Topografie, Straßenverlauf und Verkehrszeichen für eine möglichst effiziente Fahrweise berücksichtigt. Die futuristisch designte ProCabin des Lowliner wurde für eine besonders effiziente Aerodynamik entwickelt wurde, um so den Energieverbrauch zu verringern.

Mit dem eActros 600 „in 80 Ladungen um die Welt“

Der Berufskraftfahrer und Content Creator Tobias Wagner startet direkt von der IAA-Transportation mit seinem für die Weltreise umgebauten Mercedes-Benz eActros 600 zu einem außergewöhnlichen Abenteuer rund um den Globus: Mit maximal 80 Ladungen will er erstmals

mit einem batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw die Welt umrunden. Die Expedition soll ihn in rund einem Jahr durch rund 30 Länder auf fünf Kontinenten führen. Die geplante Strecke umfasst rund 45.000 Kilometer.

Die Tour führt Wagner zunächst von Deutschland durch Südosteuropa über Tschechien, Österreich, Slowakei, Ungarn, Serbien, Bulgarien bis in die Türkei nach Asien. Weiter soll es über Georgien, Aserbaidschan, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan nach China gehen. Über Laos, Vietnam, Thailand, Malaysia führt die Reiseroute nach Singapur, wo Tobias seine Ankunft gegen Ende Januar plant. Anschließend sind weitere Etappen durch Australien, die Vereinigten Staaten, Mexiko, Kolumbien, Ecuador, Peru, Chile, Argentinien und Brasilien vorgesehen, bevor es wieder zurück nach Europa geht. Dabei durchquert Wagner Regionen mit hochentwickelter Ladeinfrastruktur ebenso wie welche, in denen die Voraussetzungen für batterieelektrischen Straßengüterverkehr erst entstehen.

Im Mittelpunkt der Expedition steht die Frage, wie weit batterieelektrischer Fernverkehr heute bereits unter realen Bedingungen funktioniert. Die Reise soll die Leistungsfähigkeit moderner E-Lkw auf Langstrecken dokumentieren, praktische Erfahrungen aus unterschiedlichsten Einsatzregionen sammeln und gleichzeitig aufzeigen, wo weitere Fortschritte bei Infrastruktur und Rahmenbedingungen erforderlich sind. Damit will die Tour Impulse für die Transformation des Straßengüterverkehrs und den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur setzen.

Mit regelmäßigen Berichten von unterwegs wird Tobias Wagner seine Erfahrungen mit Kunden, Fahrern und einer breiten Öffentlichkeit teilen. Die Weltreise soll so nicht nur die Alltagstauglichkeit batterieelektrischer Fernverkehrstechnologie sichtbar machen, sondern auch einen Beitrag zur Diskussion über die Zukunft des CO₂-freien Straßengüterverkehrs leisten.

eActros 600 überschreitet 160 Millionen Kilometer im Kundeneinsatz in Europa

Mercedes-Benz Trucks hat mit dem batterie-elektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600 einen wichtigen Meilenstein erreicht: Seit Beginn der Serienproduktion Ende 2024 haben Kundenfahrzeuge europaweit mehr als 160 Millionen Kilometer CO₂-frei zurückgelegt. Grundlage der Auswertung sind anonymisierte Telematikdaten aus dem digitalen Service TruckLive. Sie belegen, dass sich der eActros 600 im realen Einsatz bewährt und batterie-elektrischer Fernverkehr zunehmend im Regelbetrieb skaliert: Bereits 50 Prozent der täglichen Fahrleistungen liegen über 400 Kilometer, rund 20 Prozent über 600 Kilometer.

Damit wird deutlich, dass Kunden den eActros 600 produktiv in bestehende Logistikprozesse integrieren und sich daraus zunehmend belastbare Business Cases im elektrischen Fernverkehr ergeben. Zugleich liefern die Daten wertvolle Erkenntnisse über typische Einsatzprofile, Fahrleistungen und Ladeverhalten, die Mercedes-Benz Trucks nutzt, um Produkte und digitale Dienstleistungen weiter an den Anforderungen seiner Kunden auszurichten.

TruckCharge: Laden als integrierte Gesamtlösung

Mit TruckCharge baut Daimler Truck sein Angebot rund um die Elektromobilität weiter aus und unterstützt Kunden beim Aufbau und Betrieb ihrer Ladeinfrastruktur. Das Angebot umfasst Lösungen für Beratung, Planung, Hardware, Betrieb und digitale Services und begleitet Unternehmen auf dem Weg zur Elektrifizierung ihrer Flotten. Gemeinsam mit den digitalen Diensten von Mercedes-Benz Trucks entsteht so ein integriertes Ökosystem, das Fahrzeug, Ladeinfrastruktur und Flottenbetrieb miteinander vernetzt.

Mit dem TruckCharge Network erweitert Daimler Truck darüber hinaus den Zugang zu Ladeinfrastruktur für E-Lkw. Dazu gehören auch sogenannte Semi-Public-Ladestandorte, die von Unternehmen betrieben und weiteren Nutzern zur Verfügung gestellt werden. So trägt das Netzwerk dazu bei, die Verfügbarkeit von Ladepunkten für den schweren Straßengüterverkehr kontinuierlich auszubauen.

Zudem treibt Daimler Truck gemeinsam mit seinem Ladeinfrastruktur-Joint Venture Milence die Vereinfachung des öffentlichen Ladens voran: mit Seamless Charging ermöglicht durch Autocharge kann der Ladevorgang künftig nach einer einmaligen Einrichtung automatisch gestartet und abgerechnet werden, ohne dass Fahrerinnen und Fahrer hierfür eine Ladekarte oder eine App nutzen müssen. Damit genügt es, das Fahrzeug mit der Ladesäule zu verbinden; die Fahrzeugidentifikation erfolgt automatisch. Digitale Lösungen wie Fleetboard Charge schaffen dabei Transparenz über Ladezustände, Ladevorgänge und die Einsatzbereitschaft von E-Lkw und unterstützen ein effizientes Lademanagement im Depot sowie unterwegs.

NextGenH2 Truck: Wasserstoff-Highlight für die IAA-Transportation

Der Mercedes-Benz NextGenH2 Truck wird auf der IAA-Transportation im September das zentrale Highlight-Fahrzeug von Daimler Truck für den Antrieb mit Wasserstoff sein. Das Brennstoffzellenfahrzeug markiert den nächsten Entwicklungsschritt auf dem Weg zum wasserstoffbasierten Fernverkehr und ist konsequent auf den späteren Serieneinsatz ausgelegt. Der NextGenH2 Truck setzt weiterhin auf Flüssigwasserstoff und die bewährte Brennstoffzelle BZA150 von cellcentric, die bereits in der ersten Generation unter Realbedingungen ihre Zuverlässigkeit und Effizienz gezeigt hat. Gleichzeitig erhält das Fahrzeug ein umfangreiches Technik-Update mit aktuellen Serienkomponenten, die auch schon im batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros 600 zum Einsatz kommen. Dazu gehören die aerodynamisch verbesserte ProCabin, die neue Generation der integrierten E-Achse, das moderne Multimedia Cockpit Interactive 2 sowie Sicherheits- und Assistenzsysteme basierend auf der aktuellen E/E-Architektur. Der NextGenH2 Truck nutzt Flüssigwasserstoff und ermöglicht damit Reichweiten von deutlich über 1.000 Kilometern mit einer Tankfüllung – bei kurzen Betankungszeiten und hoher Alltagstauglichkeit im schweren Fernverkehr.

Ab Ende 2026 plant Daimler Truck eine Kleinserie von rund 100 Mercedes-Benz NextGenH2 Trucks, die bei Kunden in Deutschland in den Praxiseinsatz gehen sollen. Erster Kunde ist der Logistikdienstleister Dachser: Ab Ende 2026 soll zunächst eine Brennstoffzellen-Sattelzugmaschine mit Flüssigwasserstoff-Technologie im täglichen Betrieb eingesetzt werden, zwei weitere baugleiche Fahrzeuge folgen bis Mitte 2027. Stationiert am Dachser Logistikzentrum Karlsruhe, kommen die Brennstoffzellen-Lkw vor allem im Fernverkehr zum Einsatz und werden in bestehende nationale und internationale Systemverkehre integriert.

Neben der bewährten Brennstoffzellentechnologie profitieren Kunden wie Dachser von gezielten Weiterentwicklungen zur Verbesserung der Einsatzfähigkeit. Eine kompaktere Anordnung der Komponenten und ein daraus resultierender kürzerer Radstand erweitern beispielsweise die Möglichkeiten zur breiten Abdeckung von Standard-Aufliegern. Durch eine neue Sensorik, die auf den unwahrscheinlichen Fall von austretendem Wasserstoff reagiert, ermöglicht nun auch die Übernachtung in den zwei serienmäßig verbauten Betten in der Kabine. Dies steigert den Komfort und die Flexibilität im Einsatz des Lkw, insbesondere für Fahrerinnen und Fahrer im Fernverkehr auf mehrtägigen Touren. Damit ist der NextGenH2 Truck konsequent auf die Anforderungen des täglichen Transporteinsatzes ausgelegt und ergänzt batterieelektrische Lkw insbesondere dort, wo im flexiblen und hocheffizienten Fernverkehr eine Kombination aus hoher Reichweite, kurzen Betankungszeiten und hoher Fahrzeugverfügbarkeit gefragt ist.

EU-CO₂-Ziele 2030: Regulierung und Realität müssen zusammenpassen

Daimler Truck unterstützt die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und hat – wie auch die übrige europäische Nutzfahrzeugindustrie – ein breites Portfolio batterieelektrischer Fahrzeuge in die Serienproduktion gebracht. Dennoch ist der Markthochlauf zu langsam, um die Klimaziele der Europäischen Kommission erfüllen zu können: eine Reduktion der CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge um 43 Prozent bis 2030 gegenüber dem Jahr 2019. Somit drohen den Herstellern existenzbedrohenden Strafzahlungen, da in den meisten europäischen Märkten weder eine ausreichende Energieversorgung, insbesondere zu wettbewerbsfähigen Preisen, noch die erforderliche Infrastruktur für die Fahrzeuge vorhanden sind. Entsprechend lag der Marktanteil schwerer batterieelektrischer Lkw in Europa im Jahr 2025 bei lediglich zwei Prozent. Um das Ziel von 43 Prozent zu erreichen, müssten jedoch bis 2030 rund 35 Prozent aller neu zugelassenen Lkw in Europa batterieelektrisch oder wasserstoffbetrieben sein.

Jeder Prozentpunkt, um den die Ziele verfehlt werden, übersetzt sich bei Mercedes-Benz Trucks in rund 120 Millionen Euro Strafzahlung. Bei einer Verfehlung um beispielsweise 10 Prozent, würde das Segment Mercedes-Benz Trucks auf Basis der Ergebnisse des Jahres 2025 kein Geld mehr verdienen.

Daimler Truck fordert daher eine vorgezogene Revision der CO₂-Regulierung, in der die Ziele an den realen Rahmenbedingungen ausgerichtet werden – also an der Verfügbarkeit der Infrastruktur und den Gesamtbetriebskosten der Kunden.

Powerliner: Neue Antriebsgeneration für mehr Effizienz und Performance

Mit dem Powerliner präsentiert Mercedes-Benz Trucks auf der IAA Transportation eine neue Generation des konventionellen Antriebsstrangs für den schweren Fernverkehr. Das als Gesamtsystem aus Motor, Getriebe und Achse entwickelte Antriebskonzept kombiniert eine weiter gesteigerte Kraftstoffeffizienz mit mehr Leistung, höherem Drehmoment und einem nochmals verbesserten Fahrerlebnis. Zu den technischen Neuerungen zählen unter anderem ein neues Verbrennungskonzept, optimierte Turbolader, neue Getriebegenerationen sowie eine konsequent auf niedrige Motordrehzahlen ausgelegte Antriebsstrategie. Das Ergebnis sind Kraftstoffeinsparungen von bis zu vier Prozent, niedrigere Betriebskosten sowie eine verbesserte Durchzugskraft und Fahrbarkeit im täglichen Einsatz.

Darüber hinaus wird die neue Motorengeneration, bestehend aus OM 470 und OM 471, auch in Fahrzeugen von Daimler Buses zum Einsatz kommen. Mit dem Powerliner unterstreicht Mercedes-Benz Trucks die weiterhin hohe Bedeutung moderner Dieselantriebe für Anwendungen, in denen Reichweite, Wirtschaftlichkeit, Robustheit und maximale Einsatzflexibilität auch künftig entscheidende Anforderungen bleiben. Gleichzeitig trägt die neue Antriebsgeneration durch einen reduzierten Kraftstoffverbrauch und geringere CO₂-Emissionen dazu bei, die Effizienz des Straßengüterverkehrs weiter zu steigern. Sie wurde zudem mit Blick auf kommende regulatorische Anforderungen entwickelt und schafft die technologische Grundlage für zukünftige Emissionsreduzierungen und Effizienzsteigerungen.

Der Powerliner ist Teil einer globalen Heavy-Duty-Motorenplattform von Daimler Truck, auf der auch die neue Detroit-Gen-6-Motorenfamilie für den nordamerikanischen Markt basiert. Durch diesen marken- und regionsübergreifenden Technologieansatz nutzt Daimler Truck Skaleneffekte und entwickelt zentrale Antriebskomponenten gemeinsam für unterschiedliche Anwendungen weltweit. Die neuen OM 470- und OM 471-Motoren werden im Mercedes-Benz Werk Mannheim produziert. Ab April 2027 wird die neue Antriebsgeneration in allen Mercedes-Benz Actros sowie im Arocs verfügbar sein.

Actros L und eActros 600 als Jubiläumsedition: „Legacy meets Passion“ seit 130 Jahren

Mit der „130 Years Trucks Edition“ nimmt Mercedes-Benz Trucks auf der IAA Transportation das 130-jährige Lkw-Jubiläum in den Blick. Unter dem Leitgedanken „Legacy meets Passion“ würdigt das Unternehmen zugleich Kundinnen, Kunden, Fahrerinnen und Fahrer, die eine besondere Verbindung zur Marke und ihren Fahrzeugen haben.

Das Sondermodell überträgt ausgewählte Elemente aus der Geschichte der Marke auf aktuelle Fernverkehrs-Lkw. Historische Gestaltungselemente treffen dabei auf das ProCabin-Fahrerhaus sowie auf einen Innenraum, der Arbeitsplatz, Wohnraum und Stauraum miteinander verbindet.

Erstmals bietet Mercedes-Benz Trucks ein Editionsmodell sowohl mit Dieselantrieb als auch mit batterieelektrischem Antrieb an. Die Edition basiert auf dem Actros L beziehungsweise dem eActros 600 und schlägt damit eine Brücke zwischen der 130-jährigen Entwicklungsgeschichte des Lastwagens und der Transformation des Straßengüterverkehrs.

Mercedes-Benz Trucks begrenzt die „130 Years Trucks Edition“ weltweit auf 400 Fahrzeuge. Rund 30 besondere Ausstattungsumfänge im Exterieur und Interieur kennzeichnen das Jubiläumsmodell.

Neue und weiterentwickelte Sicherheits-Assistenzsysteme für Lkw und Reisebusse

Mit neuen und weiterentwickelten Sicherheits-Assistenzsystemen⁽²⁾ erweitert Daimler Truck die Unterstützung von Fahrerinnen und Fahrern in besonders anspruchsvollen Verkehrssituationen. Im Mittelpunkt stehen der neue Active Cross Traffic Assist⁽⁷⁾, der bei erkannten Kollisionsgefahren durch schnelle, querende Fahrzeuge und Motorräder unterstützen kann sowie der Active Sideguard Assist 3⁽⁸⁾, der die aktive Unterstützung des Abbiegeassistenten auf beiden Fahrzeugseiten komplettiert und erstmals auch eine Funktion für das Abbiegen über die Fahrerseite⁽⁹⁾ mit automatisierter Bremsunterstützung umfasst.

Darüber hinaus präsentiert Daimler Truck den weiterentwickelten Active Drive Assist 3⁽¹⁰⁾ für das teilautomatisierte Fahren in allen Mercedes-Benz Actros. Zu den Neuerungen zählen unter anderem eine Schnellabschaltung der lenkenden Assistenzfunktionen über eine Lenkradtaste, die Speicherung individueller Fahrereinstellungen sowie eine weiterentwickelte aktive Spurrückführung.

Ergänzt wird das Portfolio durch den kamerabasierten Attention Assist 2⁽¹¹⁾, der Anzeichen für Ablenkung, Müdigkeit oder möglichen Sekundenschlaf erfassen und Fahrerinnen und Fahrer warnen kann. Die neuen und weiterentwickelten Systeme wurden für unterschiedliche Anwendungen im Güter- und Personenverkehr entwickelt und können Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Reisebussen innerhalb ihrer jeweiligen Systemgrenzen durch Warnungen, Bremsungen oder unterstützende Fahrfunktionen unterstützen.

Daimler Buses modernisiert sein Reisebusportfolio

Ab 2027 stattet Daimler Buses seine Reisebusse mit der neuen Motorengeneration und neuen Getrieben aus. Die Technik kommt in den Setra Modellen ComfortClass, TopClass und Doppeldecker sowie in den Mercedes-Benz Modellen Travego, Turismo und Tourrider zum

Einsatz. Je nach Modell und Fahrzeugkonfiguration soll der Kraftstoffverbrauch um bis zu sechs Prozent sinken. Eine neue Elektronikarchitektur bildet zudem die Grundlage für zusätzliche Sicherheits- und Assistenzsysteme. Dazu zählen der Active Sideguard Assist 3⁽¹⁰⁾ und der Cross Traffic Assist⁽⁷⁾.

Till Oberwörder, CEO Daimler Buses: „Mit der neuen Motorengeneration und den weiterentwickelten Sicherheits-Assistenzsystemen⁽²⁾ unterstreicht Daimler Truck seine Innovationskraft. Von diesen Entwicklungen profitieren auch unsere Busse. Das verdeutlicht, wie wir konzernweit Synergien nutzen und neue Technologien schnell in unterschiedliche Fahrzeugsegmente bringen – zum Vorteil unserer Kunden.“

Darüber hinaus gestaltet Daimler Buses den Fahrerarbeitsplatz seiner Reisebusse neu. Das neue sogenannte Multimedia Cockpit Interactive soll das Fahrpersonal im Arbeitsalltag entlasten. Ein Hauptbildschirm und ein Touchdisplay bündeln Tourdaten, Kraftstoffverbrauch und weitere Fahrzeugdaten. Ausgewählte Funktionen sind zudem per Sprachbefehl steuerbar. Neue digitale Dienste erweitern den Funktionsumfang des Systems um zum Beispiel aktuelle Verkehrsinformationen, automatische Kartenupdates und vernetzte Verkehrswarnungen. Die ergonomisch angeordneten Bedienelemente sowie Ablagen und Stauräume werten den Fahrerarbeitsplatz zusätzlich auf.

Digitale Services: Ausbau des integrierten digitalen Ökosystems

Mercedes-Benz Trucks baut sein digitales Angebot konsequent aus und vernetzt Fahrzeug, Flottenmanagement, Fahrzeugdaten und Service noch stärker miteinander. Mit der neuen Fleetboard Produktwelt erhalten Kunden Zugang zu Lösungen für Fahrzeug- und Flottentransparenz, Datenanalyse, Compliance, Lademanagement und proaktive Fahrzeugdiagnose. Damit unterstützt Mercedes-Benz Trucks Transportunternehmen dabei, ihre Fahrzeuge effizient einzusetzen, Betriebsabläufe zu vereinfachen und die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen.

Ergänzt wird das Angebot durch den neuen My TruckPoint Store, über den digitale Services künftig online gebucht und verwaltet werden können. Gleichzeitig entwickelt Mercedes-Benz Trucks sein Konnektivitätsangebot TruckLive weiter und erweitert die Unterstützung für Fahrer und Flottenbetreiber um zusätzliche digitale Funktionen.

Das digitale Ökosystem beginnt bereits im Fahrzeug und kann anschließend bedarfsgerecht erweitert werden. Auf diese Weise verbindet Mercedes-Benz Trucks Fahrzeug, Flottenmanagement, Konnektivität, Datenangebote und proaktiven Service über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg.

Daimler Truck Financial Services: Integrierte Servicelösungen für den Umstieg auf CO₂-freien Transport

Daimler Truck Financial Services (DTFS) präsentiert auf der IAA-Transportation 2026 sein integriertes Service-Ökosystem als zentralen Bestandteil der Daimler Truck Servicestrategie. DTFS entwickelt sich vom reinen Finanzdienstleister zum Full-Service-Anbieter, der Fahrzeug, Infrastruktur, digitale Services und Finanzierung zu integrierten Lösungen aus einer Hand verbindet.

Das Portfolio umfasst flexible Finanzierungs- und Leasingoptionen, Versicherungen, Service-Bundles sowie innovative Angebote wie Daimler Truck Pay für digitale Bezahlprozesse. Mit Mercedes-Benz CharterWay präsentiert sich Daimler Truck Financial Services als Anbieter flexibler und vollumfänglicher Transportlösungen. Bereits rund 200 Mercedes-Benz eActros in der Mietflotte erleichtern Kunden den risikoarmen Einstieg in die Elektromobilität, während die Expansion des Mietgeschäfts nach Italien und Spanien flexible Zugänge zu Fahrzeugen und Services in weiteren Märkten ermöglicht.

Erstmals ist DTFS zudem in My TruckPoint integriert – Fuhrparkmanager steuern damit Fahrzeugdaten, Finanzierungs- und Serviceverträge sowie digitale Services wie Fleetboard zentral in einem Portal.

„Kunden wollen Lösungen, die im Betrieb einfach funktionieren. Wir integrieren deshalb Fahrzeug, Charging, Finanzierung, Services, Payment und flexible Nutzung so, dass Komplexität sinkt und Entscheidungen planbar werden – vom ersten Angebot bis zum laufenden Betrieb“, sagt Stephan Unger, CEO Daimler Truck Financial Services.

Daimler Truck Defence: globale Stärke für militärische Mobilität

Mit der neuen Dachmarke Daimler Truck Defence bündelt Daimler Truck seine weltweiten Aktivitäten im Verteidigungsbereich und richtet das Geschäft konsequent auf globales Wachstum aus. Das Unternehmen investiert in den kommenden Jahren einen mittelhohen dreistelligen Millionenbetrag in den Ausbau seiner Entwicklungs-, Produktions-, Vertriebs- und Servicekapazitäten und verfolgt das Ziel, bis 2028 einen Umsatz von einer Milliarde Euro im Defence-Geschäft zu erreichen.

Daimler Truck Defence vereint die Stärke des globalen Technologie-, Produktions- und Servicenetzwerks des Konzerns unter einem Dach. Kunden erhalten Zugang zu einem breiten Portfolio militärischer Mobilitäts- und Logistiklösungen sowie zu den industriellen Kapazitäten und resilienten Lieferketten eines der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller. Die Strategie sieht vor, das Angebot schrittweise über die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Special Trucks hinaus zu erweitern und zusätzliche Fahrzeugportfolios und Marken des Daimler-Truck-Konzerns für militärische Anwendungen nutzbar zu machen.

Durch die enge Verzahnung von ziviler Serienproduktion und militärischem Know-how kann Daimler Truck Defence Aufträge schnell, in hoher Qualität und in großen Stückzahlen realisieren. Mit einem globalen Service- und Supportnetzwerk mit rund 3.000 Werkstätten in mehr als 160 Ländern kann Daimler Truck Streitkräfte weltweit mit leistungsfähigen Mobilitätslösungen und umfassender Unterstützung über den gesamten Lebenszyklus ihrer Fahrzeuge hinweg begleiten. Gleichzeitig setzt das Unternehmen verstärkt auf Partnerschaften mit Systemhäusern, Aufbauherstellern und Technologieunternehmen.

Weitere Informationen zu Daimler Truck auf der IAA Transportation inkl. Aufzeichnung der Daimler Truck Media Night (Sonntag, 13. September) und Live-Stream der Pressekonferenz von Mercedes-Benz Trucks (Montag, 14. September, 08.20 Uhr):

<https://iaa.daimlertruck.com/2026/de/>

Hinweis für Journalistinnen und Journalisten: Pressematerialien von Daimler Truck rund um die IAA Transportation finden Sie hier:

<https://www.daimlertruck.com/newsroom/events/2026/daimler-truck-auf-der-iaa-transportation-2026>

⁽¹⁾ Die geschätzte Reichweite wird aus Ergebnissen interner Simulationen sowie realer Fahrtests abgeleitet. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie beispielsweise Topografie, Wetterbedingungen, Geschwindigkeit, Vorkonditionierung, Nebenverbrauchern, der individuellen Fahrzeugkonfiguration und Fahrweise von der geschätzten Reichweite abweichen.

⁽²⁾ Assistenzsysteme können Fahrerinnen und Fahrer nur unterstützen. Die Verantwortlichkeit für das sichere Führen des Fahrzeugs verbleibt immer in vollem Umfang beim Fahrer oder der Fahrerin.

⁽³⁾ Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

⁽⁴⁾ Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht bei 20°C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

⁽⁵⁾ Die Ladezeit basiert auf den in der ISO/SAE 12906 definierten Rahmenbedingungen für schwere Nutzfahrzeuge - mit 400 kW Ladeleistung an einer üblichen DC-Schnelladesäule mit 500 A.

⁽⁶⁾ Die Ladezeit basiert auf den in der ISO/SAE 12906 definierten Rahmenbedingungen für schwere Nutzfahrzeuge - mit einer nach dem Megawatt Charging System (MCS) Standard ausgelegten Ladesäule.

⁽⁷⁾ Active Cross Traffic Assist: Witterung, Sichtverhältnisse, Straßenverlauf, enge Kurvenradien sowie verschmutzte, beschädigte, verdeckte oder nicht vollständig einsehbare Sensorbereiche können die Erkennungsleistung beeinflussen. Das System reagiert unter Umständen nicht auf Objekte außerhalb der definierten seitlichen Erfassungsbereiche, bestimmte langsame Objekte oder Tiere. Die Erfassung eines Objekts mit einer bestimmten Geschwindigkeit bedeutet nicht, dass das System unter allen Bedingungen rechtzeitig warnen oder bremsen kann.

⁽⁸⁾ Active Sideguard Assist 3: Die verfügbare Warn- und Bremsunterstützung hängt von der jeweiligen Teilfunktion, der Eigengeschwindigkeit, der erkannten Verkehrssituation und den Systemgrenzen ab. Verdeckungen, die Position und Bewegungsrichtung von Objekten, Witterungs- und Sichtverhältnisse sowie Einschränkungen der Sensorik können die Erkennung beeinflussen. Das System erkennt nicht unter allen Bedingungen sämtliche Personen oder Objekte.

⁽⁹⁾ Abbiegen über die Fahrerseite: Die Erfassung entgegenkommender Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h und der mögliche Bremseneingriff bei einer Eigengeschwindigkeit zwischen 0 und 20 km/h beschreiben unterschiedliche Funktionsparameter. Daraus lässt sich keine allgemeine Aussage über die Vermeidbarkeit einer Kollision ableiten.

⁽¹⁰⁾ Active Drive Assist 3: Der Active Drive Assist 3 ist ein Level-2-System. Fahrerinnen und Fahrer müssen das Verkehrsgeschehen jederzeit überwachen, zur Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein und die Hände am Lenkrad behalten. Die Querführungsunterstützung setzt unter anderem voraus, dass das System die Fahrspur und die relevanten Fahrbahnmarkierungen erkennt. Das System ist zunächst für den Actros verfügbar.

⁽¹¹⁾ Attention Assist 2: Das System nimmt keine medizinische Diagnose vor und stellt weder Müdigkeit noch Ablenkung oder einen Gesundheitszustand abschließend fest. Eine Warnung bedeutet nicht zwangsläufig, dass die Fahrerin oder der Fahrer tatsächlich müde oder abgelenkt ist. Das Ausbleiben einer Warnung bedeutet nicht, dass die Fahrerin oder der Fahrer aufmerksam oder fahrtüchtig ist. Der Attention Assist 2 ersetzt weder die eigenverantwortliche Beurteilung der Fahrtüchtigkeit noch die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten.

Ansprechpartner

Peter Smodej

+49 176 30936446

peter.smodej@daimlertruck.com

Ulrike Burkhart

+49 160 861 3757

ulrike.burkhart@daimlertruck.com

Carola Pfeifle

+49 160 8612423

carola.pfeifle@daimlertruck.com

newsroom.daimlertruck.com

daimlertruck.com

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegsähnliche Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in unserem aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrundeliegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Daimler Truck im Überblick

Daimler Truck ist einer der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller mit **35 Hauptstandorten** und **rund 100.000 Mitarbeitern** weltweit. Mit einer **130-jährigen** Tradition – die bis zur Erfindung der ersten Lkw und Busse zurückreicht – ist Daimler Truck seinem klaren Unternehmenszweck verpflichtet: Für alle, die die Welt bewegen. Gemeinsam mit seinen globalen Partnern gestaltet das Unternehmen die Zukunft des Transports mit der Ambition, der branchenführende Lkw- und Bushersteller zu sein. Daimler Truck konzentriert sich auf die Bereitstellung rechtskonformer Transportlösungen, die es unseren Kunden ermöglichen, in ihren jeweiligen Märkten erfolgreich zu sein. Das Unternehmen ist in **vier Berichtssegmenten** tätig: Trucks North America (Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses), Mercedes-Benz Trucks (einschließlich BharatBenz), Daimler Buses (Mercedes-Benz und Setra) sowie Daimler Truck Financial Services. Das Portfolio von Daimler Truck umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fernverkehr, den Verteilerverkehr, den Baustelleneinsatz sowie für Spezial- und Verteidigungsanwendungen. Im Bussegment bietet das Unternehmen Stadtbusse, Schulbusse, Reisebusse und Busfahrgestelle an. Neben dem Fahrzeugverkauf bietet Daimler Truck auch Finanzierungsprodukte, After-Sales-Services sowie Digital- und Konnektivitätslösungen an.