Schwere Nutzfahrzeuge als zentrales Wachstumsfeld

Artikel vom **16. September 2026**
Lastwagen über 7,5 t

Bosch sieht schwere Nutzfahrzeuge als Wachstumsfeld und setzt auf E-Antrieb, Wasserstoff, Sensorik und Software. Der Zulieferer erwartet mehr batterieelektrische Lkw, neue Sicherheitsfunktionen und zentrale Fahrzeugarchitekturen, die Flottenbetrieb und Automatisierung unterstützen.



Schwere Nutzfahrzeuge stellen für Bosch ein zentrales Wachstumsfeld mit E-Antrieb, Wasserstoff und Sensorik dar (Bild: Bosch).

Bosch ordnet das Geschäft mit schweren Nutzfahrzeugen als zentrales Wachstumsfeld ein. Bis Mitte der 2030er-Jahre soll sich der Umsatz in diesem Segment verdoppeln. Grundlage dafür sind ein robuster Nutzfahrzeugmarkt, steigende Transportbedarfe und die Nachfrage nach Technik für alternative Antriebe, Assistenzsysteme und

softwaregetriebene Fahrzeugarchitekturen. Für 2026 erwartet der Zulieferer weltweit rund 3,3 Mio. produzierte Lkw und damit einen leichten Zuwachs. Bis Mitte der 2030er-Jahre soll das globale Produktionsvolumen auf rund vier Mio. Einheiten steigen. Das Unternehmen sieht derzeit mehr als vier Mrd. Euro Umsatz mit Technik für schwere Nutzfahrzeuge. Auf Basis der Marktentwicklung und der Akzeptanz entsprechender Technologien wird bis 2035 eine Verdopplung angestrebt. Auch der Unternehmensbereich Mobility soll, ein solides letztes Quartal vorausgesetzt, sein Umsatzniveau 2026 trotz anspruchsvollem Marktumfeld halten. Zusätzlich plant der Zulieferer mit Tochtergesellschaften der TSF Group ein Joint Venture für smarte Aktuatoren, unter anderem für Drucklufterzeugung, Druckluftaufbereitung, Luftfederung und Parkbremsen. **Antriebe für unterschiedliche Märkte** Ein Schwerpunkt liegt auf alternativen Antrieben. In Europa soll 2026 jeder dritte neu zugelassene batterieelektrische Lkw mit E-Motoren und Invertern des Zulieferers fahren. Ein neuer Serienauftrag eines langjährigen Partners umfasst elektrische Antriebskomponenten aus europäischer Fertigung und soll die Zusammenarbeit im E-Lkw-Bereich absichern. Die Transformation verläuft regional unterschiedlich. In China nimmt die Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich schneller Fahrt auf, während in Nordamerika weiterhin klassische und teils hybridisierte Dieselmotoren eine große Rolle spielen. Bis 2030 rechnet das Unternehmen damit, dass rund jeder vierte weltweit neu zugelassene schwere Lkw über sechs t mit Batterie oder Brennstoffzelle unterwegs ist. Bis 2035 soll es rund die Hälfte sein. Ergänzend arbeitet der Zulieferer an Brennstoffzellen-Antriebssystemen, Komponenten für Wasserstoff-Verbrennungsmotoren, optimierten Dieseleinspritzsystemen für Vorgaben wie Euro 7 sowie am Einsatz regenerativer Kraftstoffe in Bestandsflotten. **Sensorik und Assistenzfunktionen** Neue Sicherheitsvorgaben treiben den Bedarf an Fahrerassistenzsystemen. In der EU müssen Notbremsassistenten auch Fußgänger und Radfahrer erkennen; Fahrerüberwachungssysteme sollen neben Müdigkeit auch Ablenkung detektieren. Dafür bringt der Zulieferer 2027 neue Generationen von Multifunktionskamera und Radarsensor auf den Markt. Beide Systeme nutzen KI-Verfahren und höhere Rechenleistung, um Personen und Fahrzeuge präziser zu erkennen. Ein digitaler Rückspiegel mit integrierter Kamera, der das Fahrerverhalten auswertet und bei Ablenkung warnt, ging 2026 bei zwei europäischen Herstellern in Serie. Auch Märkte wie Indien und China verschärfen ihre Sicherheitsstandards. Dort steigt unter anderem die Nachfrage nach Notbremsassistenten und Totwinkel-Warnsystemen. Die Sensoren liefern Daten für ein Umfeldbild rund um den Lkw. Software-Algorithmen fusionieren die Informationen aus Kamera- und Radarsystemen und werten sie in Echtzeit aus. Damit eignen sich die Systeme auch für höhere Automatisierungsstufen. Automatisiertes Fahren nach Level 4 wird als Ansatz gesehen, um unter anderem dem Fahrermangel in der Logistik zu begegnen. **Zentrale Rechner und Updates** Mit zunehmenden Antriebs-, Assistenz- und Automatisierungsfunktionen wächst die Komplexität der elektrischen und elektronischen Systeme. Deshalb werden bisher verteilte Fahrzeugfunktionen auf zentralen Rechenplattformen für Domänen wie Cockpit oder Vehicle gebündelt. Gleichzeitig werden Software und Hardware stärker voneinander getrennt. Diese Architektur ist Voraussetzung, um neue Funktionen über die Lebensdauer eines Fahrzeugs per Over-the-Air-Update auszurollen. Entwickelt werden dafür zentrale E/E-Architekturen, skalierbare Fahrzeugrechner und Softwareplattformen. Für Flottenbetreiber soll der softwaredefinierte Truck vor allem die Gesamtbetriebskosten und die Komplexität im Alltag senken.

Hersteller aus dieser Kategorie

Auktion & Markt AG, Autobid.de
Sandbornstr. 2
D-65197 Wiesbaden
0611 44796-750

autobid@auktion-markt.de
www.autobid.de
Firmenprofil ansehen

© 2025 Kuhn Fachverlag