Kaffeesatz IAA

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Das war's!“ Die erste IAA neuer Zeitrechnung schloss am 12. September in München ihre Pforten. Was bleibt im Gedächtnis haften außer der Namensänderung von Internationaler Automobilausstellung in IAA Mobility? Was hat der Wechsel von Frankfurt am Main an die Isar gebracht?

Die nackten Zahlen sind hart: Es entstand ein Minus von 29 % bei den Besuchern – verglichen mit der schon sehr schwachen IAA vor zwei Jahren. Und die Ausstellerzahl ging auf 744 zurück, was rund 11 % weniger Firmen sind, wobei in die Zahl 744 wohl auch einige Unteraussteller mit nur einem Exponat sowie viele Fahrradanbieter hineingerechnet wurden. Auch schlugen deutlich weniger akkreditierte Journalisten und die Absenz internationaler Gäste negativ zu Buche. Große OEMs wie Toyota oder der Stellantis-Konzern mit Marken wie Opel oder Peugeot waren gar nicht erst angereist. Doch wären diese erschreckenden Zahlen in der Rhein-Main-Metropole wirklich besser gewesen, wenn man in den Hallen rund um den Messturm geblieben wäre? Oder eher schlechter? Das weiß leider niemand und ist damit ein Thema der Kaffeesatzleserei.

Dennoch, positiv ist hervorzuheben, dass es nach der 16-monatigen, bedrückenden und zwangsweisen Covid-19-Pandemiepause gelungen ist, ein Großevent dieser internationalen Güte auf die Beine gestellt und erfolgreich und den Hygieneregeln entsprechend durchgeführt zu haben. Und das gegen zahlreiche Bedenkensträger, die auch noch wenige Tage vor Messebeginn ihrer Skepsis Ausdruck gaben. Es tat sehr gut, seine Ansprechpartner nach all den Zoom-Videokonferenzen im Homeoffice und den E-Mail-Kaskaden einmal wieder live an den (gewiss kleineren, aber nicht

schlechteren) Messeständen gesprochen zu haben. Allein das war die Sache schon wert. Die zahlreichen BEVs und PHEVs auf den Ständen wie die Knutschkugel Microlino à la BMW Isetta und das 150-km-SUV Coffee 01 von Wey liefen den „Verbrennern“ klar den Rang ab. Das Konzept, neben den Messehallen auch Ausstellungsflächen in der Münchner Innenstadt anzubieten, ging voll auf und wurde von den Besuchern gern angenommen, um E-Autos und E-Bikes vor Ort zu testen.

Natürlich, das alles muss sich noch zurechtruckeln, und einiges muss nachgebessert werden. Ob dann die IAA auch eine Fachmesse für die Zulieferer bleibt, die die Nähe zu alten und neuen OEMs brauchen und suchen, oder ob sie zum reinen Publikumsevent mutiert? In zwei Jahren zum Eröffnungstag am 5. September sind wir sicher schlauer. Manche Experten und Ingenieure sehen das jedoch skeptisch und fragen: „War's das?“

Herzliche Grüße

Michael Reichenbach

Dipl.-Ing. Michael Reichenbach
Stellvertretender Chefredakteur

**THE BEST FOR
YOUR TEAM.
THE WORLD'S
LEADING
AUTOMOTIVE
MAGAZINES
IN ONE PACKAGE.**

**WATCH OUR VIDEO AND
GET TO LEARN MORE:**

www.atz-magazine.com/automotive-package