

SCHAEFFLER AUTOMOTIVE SYMPOSIUM 2026

Today's speakers



Thomas Stierle
CEO of Schaeffler



Matthias Zink
CEO Powertrain & Chassis



Klaus Rosenfeld
Chief Sales & Marketing Officer of Schaeffler AG

SCHAEFFLER

Foto: Alexander Junk



Die gesamte Schaeffler-Führungsriege: Thomas Stierle (zweiter von links), Matthias Zink (zweiter von rechts) und Klaus Rosenfeld (rechts)

Auto-Geschäft bleibt wichtig

Zulieferer | Obwohl Schaeffler in Zukunft mehr in andere Geschäftsbereiche investieren will, bleibt das Automotive-Geschäft weiterhin wichtig. Auf dem Automotive Symposium 2026 in Bühl gab es Mitte Juni zahlreiche Neuheiten zu bestaunen.

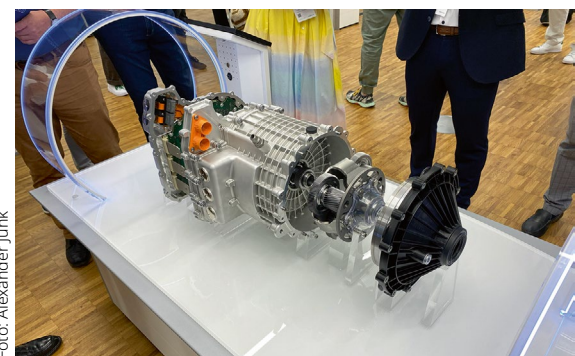
Beim Schaeffler Automotive Symposium Mitte Juni im badischen Bühl machten die Führungskräfte des Zulieferers deutlich, dass das Automobilgeschäft auch künftig das Fundament des Konzerns bleibt. Gleichzeitig will sich Schaeffler als Motion Technology Company breiter aufstellen und zusätz-

liche Wachstumsfelder erschließen. In einer Pressekonferenz erläuterten CEO Klaus Rosenfeld sowie die Bereichsvorstände Thomas Stierle und Matthias Zink die strategische Ausrichtung und gaben Einblicke in aktuelle Entwicklungsprojekte. Klaus Rosenfeld betonte, dass sich die Welt der Mobilität und der industriellen Technologien derzeit mit hoher Geschwindigkeit verändert. Schaeffler wolle diese Entwicklung aktiv gestalten und neben dem klassischen Automobilgeschäft weitere Technologiefelder wie Robotik und Space Technology erschließen. Diese Aktivitäten seien jedoch kein Ersatz für das Automotive-Geschäft, sondern eine Ergänzung. Neue Geschäftsfelder sollen zusätzliche Umsätze generieren, während Automotive das Kerngeschäft bleibt. Besonderes Potenzial sieht

Schaeffler bei humanoiden Robotern. Viele dafür benötigte Technologien stammen aus dem Fahrzeugbau. Dazu zählen

Kurzfassung

Auf dem Schaeffler Automotive Symposium in Bühl zeigte der Zulieferer zahlreiche Neuheiten in den Bereichen Fahrwerk, Bremse, E-Motoren und auch bei Rechner-Architekturen in künftigen Fahrzeugen.



Axialfluss-E-Motoren bieten viel Leistung und sparen auch Bauraum.

Foto: Alexander Junk



Foto: Alexander Junk

Der JAC Maextro S800 mit dem Dämpfersystem „Movement De-Activation“.

Aktuatoren, Sensorik und Steuerungssysteme. Mit dem wachsenden Einfluss künstlicher Intelligenz könnten sich daraus neue Märkte ergeben.

Thomas Stierle, CEO E-Mobility, erläuterte die Entwicklungsschwerpunkte im Bereich elektrischer Antriebe. Ziel sei es, die steigende Komplexität moderner Fahrzeuge in skalierbare Lösungen zu überführen. Dabei rückt die Interaktion verschiedener Systeme auf Fahrzeugebene zunehmend in den Mittelpunkt. Nach Ansicht Stierles gewinnen zentralisierte IT-Architekturen und die Vernetzung von Sensoren und Aktuatoren an Bedeutung. Laut Matthias Zink, Vorstand Powertrain & Chassis bei der Schaeffler AG, mache die zunehmende Komplexität moderner Fahrzeugarchitekturen durch Elektrifizierung, Automatisierung und Software neue Technologien im Bereich Chassis & Body notwendig. „Unsere Innovationen heben Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit auf ein neues Niveau“, sagte Zink selbstbewusst.



Foto: Alexander Junk

Die Lamellenbremse an der Hinterachse soll ohne Emissionen zuverlässig bremsen.

Staubfreie Bremse

Bei einem Rundgang durch das neue Projekt- und Technologiezentrum am Standort Bühl bekamen die Teilnehmer des Automotive Symposiums einen Einblick in aktuelle Entwicklungsprojekte. Im Mittelpunkt standen Lösungen für elektrische Antriebe, Range-Extender-Konzepte, Fahrwerks- und Bremssysteme sowie die zunehmende Zentralisierung der Fahrzeugarchitektur. Schaeffler stellte integrierte Lösungen vor, bei denen E-Motor, Getriebe und Leistungselektronik zu kompakten Einheiten zusammengeführt werden. Besonders Interesse weckte ein Axialflussmotor mit hoher Leistungsdichte und geringem Bauraumbedarf. Auch die Leistungselektronik wird weiter integriert, um Platzbedarf und Komplexität zu reduzieren. Neben reinen Batterieantrieben spielen Range Extender eine wichtige Rolle. Die Fahrzeuge basieren auf BEV-Plattformen, während ein Verbrennungsmotor Strom erzeugt und Reichweiten von bis zu 1.800 Kilometern ermöglicht.

Im Bereich Chassis und Body präsentieren Schaeffler eine integrierte E-Achse mit Lamellenbremse. Dabei entfällt der klassische Bremsattel. Die in Öl laufenden Reibelemente sind auf die Fahrzeuglebensdauer ausgelegt und erzeugen praktisch keinen Bremsstaub. Die Kühlung erfolgt über den gemeinsamen Ölkreislauf von Getriebe und E-Achse; zudem kann die entstehende Wärme für das Batteriethermomanagement genutzt werden. Im Thermomanagement setzt Schaeffler auf ein zentrales Wärmemanagement-Modul mit sogenanntem Spider Valve. Kühlströme sollen damit bedarfsgerecht gesteuert werden. Gleichzeitig wandern Steuerungsfunktionen aus einzelnen Komponenten in zentrale Softwareplattformen. Auch die Fahr-

„Unsere Innovationen heben Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit auf ein neues Niveau.“

Matthias Zink, Schaeffler



Foto: Alexander Junk

Die Zentralisierung der Rechnerfunktionen im E-Auto schreitet bei Schaeffler voran.

zeugarchitektur wird sich verändern. Perspektivisch könnten 48-Volt-Systeme direkt aus der Traktionsbatterie versorgt werden. Darüber hinaus rechnet Schaeffler mit einer weiteren Zentralisierung der Rechenleistung im Fahrzeug durch Zentral- und Zonenrechner. Alexander Junk



Schaeffler bezeichnet seine Steer-by-Wire-Lösung als „Road Wheel Actuator“.