

Autokrise? Nicht für Henkel

In der Autoindustrie werden Zehntausende Stellen gestrichen, die Aussichten sind trübe. Henkel-Klebstoff steckt in fast jedem Auto – doch der Konsumgüterhersteller sieht mehr Chancen als Probleme.

Von Jonas Jansen, Düsseldorf

Die Hiobsbotschaften von Autozulieferern und den großen deutschen Herstellern häufen sich, die Stimmung in der wichtigen Industriebranche ist mehr als schlecht. Volkswagen und ZF wollen Zigttausende Stellen abbauen, mittelständische Zulieferbetriebe sorgen sich um Folgeaufträge. Gerade die Entwicklung der Elektromobilität geht viel schleppender voran als von den Automobilkonzernen veranschlagt. Der amerikanische Autohersteller Ford, der sein Werk in Köln gänzlich auf zwei elektrische Modelle umgestellt hat, will noch mehr Stellen streichen. Mangels Käufern neuer Modelle herrscht im Kölner Ford-Werk Kurzarbeit. Auf riesigen Parkplätzen warten produzierte Autos darauf, abgeholt zu werden. Das Autoland steckt in einer tiefen Krise.

Der deutsche Konsumgüterkonzern Henkel hat gerade an seinem Stammsitz in Düsseldorf nochmals investiert. Ein Batterietestlabor hat der Dax-Konzern aufgebaut, gleich neben seinem noch recht neuen Klebstoffinnovationszentrum, in das Henkel 130 Millionen Euro gesteckt hat. Das Unternehmen hat eine lange Tradition in der Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie, schon in den ersten Ford-Fahrzeugen in den Zwanzigerjahren waren Produkte des Unternehmens für Rostschutz eingebaut.

Heute laufen global 150 Autos in der Minute vom Band, in 140 von ihnen steckt etwas von Henkel. Rund 20 Prozent des Umsatzes von knapp elf Milliarden Euro erzielt Henkel mit der Automobilindustrie. Noch mal etwa ein Fünftel davon kommt aus der Elektromobilität. Und obwohl gerade der Zweig derzeit Schwierigkeiten hat, sieht Henkel dort große Chancen. Zwar hat sich auch für den Dax-Konzern im dritten Quartal im Geschäft mit der Automobilindustrie ein Rückgang ge-

zeigt, allerdings war der weniger stark als im Markt generell. Der Konsumgüterkonzern gewinnt also Marktanteile.

„Bis vor etwa vier Jahren hat sich das Design von Autos nicht grundlegend gewandelt“, sagt George Kazantzis, der in der Klebstoffsparte von Henkel für das Geschäft mit Komponenten im Automobilbau verantwortlich ist. Das hat sich jedoch zuletzt rasant geändert, und das nicht nur durch die Elektromobilität. Autos sind inzwischen rollende Computer, 40 Gigabyte an Daten werden dort jede Sekunde produziert. Die Prozessoren brauchen Kühlung. In autonom fahrenden Fahrzeugen sind bis zu 21 Radargeräte, Sensoren und Kameras verbaut, die als kritische Komponenten besonderen Schutz benötigen.

Durch Mobilitätsplattformen, die Autofahrten vermitteln, werden heute viele Autos deutlich häufiger auf den Straßen bewegt, statt nur geparkt zu sein – viele Komponentenhersteller arbeiten also an einer verbesserten Haltbarkeit. Ob Beschichtung oder Verfügung, ob für Kühlung oder Schutz vor Wärme, ob für elektronische Geräte oder für Komponenten, die heute eher geklebt als verschraubt werden: All das stellt die Klebstoffsparte von Henkel her, das Unternehmen arbeitet mit allen namhaften Autoherstellern und Zulieferern zusammen.

Besonders kritisch ist die Sicherheit der Insassen, weshalb gerade mit verbauten Batterien der Feuerschutz eine viel größere Rolle spielt als früher. Verbaut werden die riesigen Komponenten meist direkt unter den Sitzen, 1,7 Millimeter unter dem Boden. Durch eine spezielle Beschichtung verspricht Henkel 15 Minuten mehr Zeit, um das Auto im Fall eines Brandes verlassen zu können. Für solche Produkte wird dann auch in Krisenzeiten ein Aufschlag bezahlt. „Daher ist E-Mobilität für uns so bedeutsam“, sagt Kazantzis.



Foto Henkel

Besser kleben: Im Forschungszentrum werden Anwendungen getestet.

Lag das Umsatzpotential je Auto für Henkel mit herkömmlichen Antrieben lange bei 100 Euro, kalkuliert der Konzern in E-Autos mit Erlösen von 250 Euro. In die Hände spielen dem Konzern mehrere Treiber: Kunden wünschen sich Reichweite und kurze Ladezyklen, die Batterieentwickler und Ingenieure betrachten vor allem das Gewicht, die Kosten und die Montagegeschwindigkeit. Vonseiten der Regulatoren wird verstärkt auf das Recht zur Reparatur und Kreislaufwirtschaft geachtet. „Die Batterie ist das Herz des E-Autos“, sagt Kazantzis. „Und eine der größten Herausforderungen, die wir gerade zu lösen versuchen, ist das sogenannte Debonding der darin eingesetzten Klebstoffe.“

Dabei geht es darum, die mit Klebstoffen verbundenen Teile effektiv voneinander zu trennen, um sie wieder zu verwenden oder recyceln zu können. 26 Kilogramm wiegt so eine Autobatterie im Durchschnitt, viele der darin verbauten Komponenten sind verklebt. Wenn man davon einzelne Teile wieder lösen kann, um nicht die ganze Batterie wegzuerwerfen, spart man Zeit und Kosten. Das komplizierte dabei: Selbst im Falle eines Un-

falls müssen die Teile bombenfest halten, Henkel hat daher Debonding-Prozesse entwickelt, die etwa mit Zufuhr von elektrischer Spannung funktionieren. Die ersten Produkte dafür werden gerade von dem Dax-Konzern vermarktet, Kazantzis kann sich durchaus vorstellen, dass das Umsatzpotential dadurch zukünftig noch höher liegen könnte als 250 Euro je Auto.

Getrieben wird der Markt derzeit von China. Kazantzis hat selbst einige Zeit in dem Land verbracht, allerdings einige Zeit, bevor die chinesischen Automobilhersteller selbst zu wichtigen globalen Spielern wurden. Zwischen 2008 und 2016, als der Manager dort war, gab es noch eine große Abhängigkeit unter anderem von der deutschen Automobilindustrie. „Unsere Beziehungen zu den aufstrebenden Marken in China sind stark“, sagt Kazantzis. „BYD dürfte da der prominenteste Name sein, aber wir haben auch eine führende Rolle bei anderen, sich schnell entwickelnden Herstellern.“ Auch deshalb ist die deutsche Autokrise für Henkel als weltweit operierender Konzern weniger dramatisch. „Insgesamt balanciert es sich für Henkel aus, weil wir alle wichtigen Hersteller

weltweit beliefern. Was der eine an Marktanteil verliert, gewinnt meist ein anderer hinzu“, sagt Kazantzis.

Inzwischen hat Henkel auch ein Klebstoffentwicklungszentrum in Indien aufgebaut, in China ist eines in Planung. Auch wenn die Investitionen in Deutschland zuletzt stockten, wächst der globale Batteriemarkt weiterhin. Nach Berichten der Marktforscher von IHS gab es zuletzt 147 Batteriefabriken. „Wir spielen aber auch für die europäischen Automobilzulieferer und Hersteller eine sehr wichtige Rolle – gerade jetzt, da die Branche in Schwierigkeiten steckt“, sagt Kazantzis. „Wir haben hier in Düsseldorf Know-how aufgebaut über Chemie und Klebstoffe und Debonding, das die Autokonzerne selbst nicht haben. Und sie trauen uns zu, dass wir ihnen helfen können, ihren Umbau auf E-Mobilität zu beschleunigen.“

In seinem Klebstoffforschungszentrum hat Henkel zahlreiche Labore und Testumgebungen aufgebaut, in denen der Dax-Konzern direkt mit Ingenieuren der Autohersteller und Zulieferer zusammenarbeitet. Das beginnt in der Formulierung neuer Rezepturen und geht bis zum Test großer Batterien. Was viele Konzerne ausgelagert haben, baut Henkel jetzt selbst auf: In einem neuen Gebäude kann der Konzern in einer Kühl- und Hitze-kammer seine Produkte direkt an den Batterien der Hersteller testen.

Dabei wird die Zusammenarbeit tendenziell enger. „Die Innovationszyklen in der gesamten Branche werden immer kürzer“, sagt Kazantzis. Hat es früher 50 Monate gedauert im Schnitt, bis ein neues Modell auf den Markt kommt, wurde in diesem Jahr fast jeder zweite neue Autotyp in nur 18 Monaten entwickelt. „Diese Geschwindigkeit erreicht man nur, wenn man seinem Technologiepartner stark vertraut“, sagt Kazantzis.

Große Hoffnung setzt Henkel auch in die technischen Weiterentwicklungen. So hat Kazantzis zuletzt vor allem Statistiker, Mathematiker und Fachleute für Machine Learning eingestellt. Sie helfen dabei, Algorithmen zu entwickeln. „Heute können wir Daten nutzen, die voraussagen, wie eine bestimmte Klebstoffformulierung auszusehen hat“, sagt Kazantzis. In Düsseldorf können dann Proben solcher Stoffe in kleinen Mengen hergestellt und anschließend im hauseigenen automatisierten Labor direkt getestet werden.

Allein für die Tests, was funktionieren könnte, brauchen die Chemiker im händischen Experiment mitunter einen ganzen Monat. Jetzt werden Millionen Daten im digitalen Zwilling gegeneinander getestet – und damit die Produktentwicklung deutlich beschleunigt. Die Validierung und spätere Herstellung eines Produkts durchläuft freilich immer noch zahlreiche Prozesse und Tests in den unterschiedlichen Laboren, doch gerade die frühe Experimentierphase wird durch die KI beschleunigt.