



18.03.2026

HENKEL BAUT REPARATURGESCHÄFT FÜR E-FAHRZEUGE AUS: KLEBEN, DICHTEN, SCHULEN

Mit der steigenden Zahl batterieelektrischer Fahrzeuge wachsen die technischen und organisatorischen Anforderungen an Werkstätten. Der Klebstoffhersteller Henkel bringt deshalb ein neues Portfolio für die Reparatur von Elektrofahrzeugen auf den Markt und flankiert es mit Schulungsangeboten.

NEUE ANFORDERUNGEN AN DIE WERKSTATT

Im Zentrum stehen Anwendungen rund um Reparaturen an der Hochvoltbatterie. „Das Angebot umfasst Wärmeleitmaterial, Dichtungslösungen, Schraubensicherungen und Fügeklebstoffe. Die Produkte sind auf Arbeiten wie das Wiederverschließen von Batteriedeckeln nach Modulwechsel, das Abdichten von Invertern und Konvertern oder das Wärmemanagement im Batteriepack ausgelegt“, erklärt Carsten Leifheit, Business Development Manager bei Henkel. Ziel ist es, Reparaturen technisch abzusichern und die Lebensdauer von Komponenten zu verlängern.

REPARIEREN STATT TAUSCHEN

Die Batterie gilt als kosten- und CO₂-intensivste Komponente des E-Fahrzeugs. Laut Henkel lassen sich durch Reparatur statt Austausch bis zu 77 Prozent der Kosten und bis zu 91 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen. Voraussetzung seien geeignete Materialien und klar definierte Prozesse.

Je nach Herstellervorgabe kommen Polyurethan-, Silikon-, Butyl- oder perspektivisch MS-Polymer-Systeme zum Einsatz. Verfügbar sind 1K- und 2K-Lösungen, abgestimmt auf unterschiedliche Taktzeiten und Aushärtungsanforderungen. „Die Produkte sind so ausgelegt, dass sie hohe Anforderungen an Dichtigkeit, mechanische Stabilität und thermische Leitfähigkeit erfüllen“, erklärt Carsten Leifheit.

FOKUS AUF ABDICHTEN UND THERMOMANAGEMENT

Mit seiner Marke Loctite konzentrierte sich Henkel auf das, was im Independent Aftermarket realistisch umsetzbar ist: Abdichten, Kleben und thermisches Management. „Wir kümmern uns nur um das Thema Abdichten und Kleben in dem Bereich, nicht um die Batteriereparatur in dem Sinne“, betont Carsten Leifheit.

Typische Anwendungen sind das erneute Abdichten von Gehäusen nach dem Öffnen sowie der Einsatz von Wärmeleitmaterialien, die Verlustwärme aus dem Batteriepack in das Gehäuse ableiten. Laut Carsten Leifheit stehen für unterschiedliche Batteriesysteme jeweils passende Lösungen zur Verfügung.

SCHULUNGSKONZEPT IN VORBEREITUNG

Ergänzend bietet das Unternehmen technische Unterstützung und Schulungen an. Im Hochvoltbereich erfolgen diese aktuell vor allem zu Materialeigenschaften, Verarbeitung und Prozesssicherheit – nicht direkt am Hochvolt-System. „Wir reden vor Ort über Kleb- und Dichtstoffverarbeitung. Wenn es in der Batterie um die Anwendung geht, führen wir diese im Moment noch außerhalb des Absperrbereiches wie auch der Batterie durch“, erklärt Leifheit.

Ein spezielles Trainingskonzept für E-Mobility-Reparaturen, mit Fokus auf Dichten, Kleben und Wärmeableitung, ist für Ende des vierten Quartals angekündigt.

HOCHVOLT: QUALIFIKATION IST ENTSCHEIDEND

Bei der Reparatur an der Abdeckung der Batterie gehe natürlich Sicherheit vor. Ohne entsprechende Qualifikation – mindestens Hochvoltstufe S2 für Arbeiten an Hochvoltssystemen im spannungsfreien Zustand, für Arbeiten an geöffneten Batteriesystemen S3 – dürfen Betriebe nicht tätig werden. Arbeiten an geöffneten Batterien erfolgen mit Schutzkleidung, isolierten Arbeitsplätzen und teils im Zwei-Personen-Prinzip. Tatsächlich ist die Batteriereparatur bislang ein Nischenthema, das häufig markengebundenen oder spezialisierten Betrieben vorbehalten ist. Dennoch sollten auch freie Betriebe zunehmend offen für Arbeiten mit Hochvoltssystemen sein, betont Carsten Leifheit.

Neben Effizienz- und Sicherheitsaspekten verweist Henkel dabei auf das 4R-Konzept „Repair, Reuse, Remanufacture, Recycle“, das eine stärkere Kreislaufwirtschaft im Lebenszyklus von Batteriesystemen vorsieht. Für Werkstätten bedeutet das vor allem: zusätzliche Kompetenzen aufbauen und Prozesse anpassen – in einem Markt, der sich technisch und regulatorisch weiter dynamisch entwickelt.

Ina Otto