

## IBM-Sys

Intelligente Beschichtungssysteme auf multimetallischen Verbundstrukturen für die Automobilproduktion

<b>Programm / Ausschreibung</b>	Mobilität der Zukunft, Mobilität der Zukunft, MdZ - 15. Ausschreibung (2020) FT, PM, AM	<b>Status</b>	abgeschlossen
<b>Projektstart</b>	01.03.2021	<b>Projektende</b>	31.10.2022
<b>Zeitraum</b>	2021 - 2022	<b>Projektlaufzeit</b>	20 Monate
<b>Keywords</b>	Beschichtungssysteme, multimetallischen Verbundstrukturen, Korrosionsschutz		

### Projektbeschreibung

Leichtbau gilt als eine Schlüsseltechnologie, um Ressourcen effizienter einzusetzen und hochwertige Produkte fertigen zu können. Leichtmetalle können Automobilherstellern helfen, das Gewicht ihrer Fahrzeuge zu reduzieren, um den Energie- bzw. Treibstoffverbrauch zu senken, und insbesondere bei Fahrzeugen, die mit fossilen Treibstoffen angetrieben werden, hinsichtlich der von der EU vorgegebenen Klimaschutzziele den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Ein Ansatz konsequente Leichtbaukonzepte umzusetzen besteht zum Beispiel in der Substitution mehrteiliger Stahlbauteile durch einteilige Druckgussteile aus Leichtmetallwerkstoffen. Ein Ansatz, der mehrere Aspekte des Leichtbaus in sich vereinigt, ist das Multi-Material-Design. Es wird eine Kombination aus verschiedenen Aluminiumlegierungen und hochfesten Stählen, Magnesium, Verbundwerkstoffen (Kohlefaser) und verschiedenen Kunststoffen erforderlich sein. CAR prognostiziert, dass bis 2030 96 % der Fahrzeugprogramme Aluminium für Rohkarosserieanwendungen in Betracht ziehen werden.

Neben Aluminium nimmt auch die Bedeutung von Magnesiumlegierungen zu, deren Einsatz das Gewicht der Fahrzeuge noch weiter reduziert. Die größte Herausforderung beim Einsatz von Multi-Metall-Konstruktionen ist die galvanische Korrosion (Kontaktkorrosion), die bei unterschiedlichen Metallen (d.h. mit unterschiedlichen elektrochemischen Potentialen) auftritt, wenn diese elektrisch leitend miteinander verbunden sind, und dabei mit einem Elektrolyten in Kontakt kommen. Um diese Kontaktkorrosion – und Korrosion im Allgemeinen – zu verhindern, sind Korrosionsschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Automobilbau geschieht das im Allgemeinen dadurch, dass die Teile (z.B. die Karosserie) nach der Montage zunächst einer Vorbehandlung unterzogen werden (Reinigung, Entfettung, Beize; Passivierung mittels Phosphatierung oder Zirkoniumoxidverfahren), und anschließend mittels Elektrotauchlackierung (ETL, meist kathodisch: KTL) eine Korrosionsschutzschicht abgeschieden wird, bevor der weitere Schichtaufbau (Versiegelung, Grundierung, Decklack) aufgebracht wird.

Da bislang keine Vorbehandlungsverfahren verfügbar sind, die mit Magnesium im Verbund mit (verzinktem) Stahl und/oder Aluminium kompatibel sind, müssen Komponenten aus Magnesiumlegierungen vor der Montage einer kostspieligen Offline-Beschichtung unterzogen werden, was den breiten Einsatz von Magnesiumlegierungen im Automobilbau – insbesondere bei Bauteilen, die der Witterung ausgesetzt sind – bremst. So sind Magnesiumbauteile bislang vorwiegend in Modellen der Ober- und Luxusklasse und in Sportwagen im Einsatz, und in der Mittelklasse vorwiegend bei Marken der gehobenen Preisklasse. Im Projekt IBM-Sys sollen neue Vorbehandlungsverfahren für die nachfolgende ETL-Beschichtung entwickelt und getestet

werden, die eine Beschichtung von Verbunden aus (verzinktem) Stahl, Aluminium und Magnesium ohne eine vorherige Offline-Beschichtung der Magnesium-Komponenten ermöglichen. Diese Vorbehandlung (Passivierungsschritt) basiert auf:

- Umweltfreundlicher („grüner“) anorganisch/organischer „Multi-Ox-org“ Hybrid-Konversionsbeschichtung
- „Soft“-Plasmaelektrolytischer Oxidation (Soft-PEO)

Diese Vorbehandlungen werden in Kombination mit KTL- und ATL-Beschichtungen getestet; ATL (anodische Tauchlackierung) bietet dabei hinsichtlich Kontaktkorrosion eine mit KTL vergleichbare Korrosionsschutz-Performance, und zusätzlich den Vorteil, dass sich aufgrund der Reaktivität des Magnesiums außenstromlos eine ATL-Vorschicht auf den Magnesiumkomponenten bildet, während die Stahl- und Aluminiumkomponenten bis zum Einschalten des für die Elektroabscheidung erforderlichen Stroms unbeeinflusst bleiben.

## Abstract

Light weight structures are a key technology for efficient utilization of resources and for manufacturing of high-quality products. The application of light weight metals in automotive structures reduces the weight of the vehicles and therefore their fuel consumption. This helps to reduce CO<sub>2</sub> emission and to reach the EU-targets regarding climate protection.

One approach towards implementation of lightweight structures is the substitution of multi-component steel parts by single component die cast parts. A further approach, which combines multiple aspects of lightweight construction is the application of multi-material-design – combining components of high-strength steel, Aluminium and Magnesium alloys and carbon fibre reinforced plastics (CFRP)s. CAR estimates, that 96% of all automotive programmes will consider the application of Aluminium as construction material for car bodies until the year 2030. Besides aluminium, Magnesium becomes more and more important, as its application will further reduce the weight of cars.

The biggest challenge concerning the application of lightweight metals is galvanic corrosion (contact corrosion), which occurs, when dissimilar metals (with dissimilar electrochemical potentials) are in electrically conductive contact with each other in presence of an electrolyte. To counteract corrosion (including contact corrosion), measures for corrosion protection are required.

In automotive industry, corrosion protection is usually applied after assembly of the car body (and other parts of the car), by chemical pre-treatment – (degreasing; passivation by phosphating or zirconium oxide process) – and electrophoretic (usually cathaphoretic) dip-coating, followed by application of a layer system of sealing, base coat and top coat.

As of now, there is no pre-treatment process available, which would be compatible with Magnesium alloys in assembly with (galvanized) steel and/or aluminium alloys. Therefore, Magnesium coatings must be subjected to a cost-intensive off-line pre-coating before assembly. This circumstance hinders the broad application of Magnesium alloys in automotive Industry – as of now, the use of Magnesium parts is more or less limited to upper class, luxury- and sports cars, and only slowly penetrates into middle class cars of higher-priced brands.

The project IBM-Sys aims to develop and test novel pre-treatment processes to pre-treat assemblies of Steel, Aluminium and Magnesium before electrophoretic dip-coating, without the need of an off-line treatment or coating of the Magnesium components. The pre-treatment (passivation step) is based on:

- Environmentally friendly (green) inorganic/organic “Multi-Ox-Org” hybrid conversion coating
- “soft” plasma electrolytic oxidation (Soft-PEO)

These pre-treatment processes will be tested in combination with cathaphoretic and anaphoretic dip-coatings. Compared to cathaphoretic dip coatings, anaphoretic dip-coatings have comparable performance regarding protection against galvanic corrosion. Furthermore, anaphoretic dip-coatings come with the advantage, that – due to the high reactivity of Magnesium in aqueous solutions – it forms an electroless deposit of a pre-coating on the Magnesium components, while the steel and

aluminium components remain unaffected. This allows the electroless on-line deposition of a pre-layer on the Magnesium parts before activation of the current for the anaphoretic deposition on the whole assembly.

## **Endberichtkurzfassung**

Neue Prozessroute für die Herstellung intelligenter Beschichtungssysteme auf multimetallischen Verbundstrukturen für die Automobilproduktion

IBM-Sys

Dekarbonisierung wird zum grundlegenden Wirtschaftsprinzip und zum wichtigsten Treiber des Wandels in der Mobilität. Um die Senkung der klimaschädlichen Abgase voranzutreiben, wurde vom Europaparlament ein Grenzwert für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 95 g/km für die gesamte Flotte eines Fahrzeugherstellers bis zum Jahr 2021 beschlossen.

Ein Ansatz, der mehrere Aspekte des Leichtbaus in sich vereinigt, ist das Multi-Material-Design. Es wird eine Mischung aus verschiedenen Aluminiumlegierungen und hochfesten Stählen, Magnesium, Verbundwerkstoffen (Kohlefaser) und verschiedenen Kunststoffen erforderlich sein [1]. CAR prognostiziert, dass bis 2030 96 % der Fahrzeugprogramme Aluminium für Rohkarosserieanwendungen in Betracht ziehen werden. Das zukünftige Kombi-Auto könnte auch mit einer Magnesium-Karosserie ausgestattet sein. Der gesteigerte Einsatz von Magnesium hängt von seiner lackiergerechten Vorbehandlung ab, die noch weiterentwickelt werden muss. Untersuchungen für PkW haben gezeigt, dass eine Massereduktion um 100 Kg zu einer Verminderung des Kraftstoffverbrauchs um 0,4 bis 0,5 L pro 100 km führt (Vortrag A. Smie, 26. Leipziger Fachseminar 2019 [2]).

Anforderung an Beschichtungssysteme:

Für die Leichtbaukonstruktion wird verstärkt der Einsatz leichter Materialien wie Al, Mg und Kohlenfaserverbundstoffe sowie hochfester Stähle in Mischbauweise in der Automobilindustrie erfolgen. Die Anforderungen an die Beschichtungssysteme sind für solche Leichtbaukonstruktionen die Mischbauweise einsetzen wesentlich höher. Effiziente Beschichtungssysteme müssen eine Unterdrückung oder zu mindestens eine entscheidende Reduzierung der Kontaktkorrosion die durch die unterschiedlichen elektrochemischen Potenziale der verbauten Materialien bewirkt wird, erbringen.

Projekt Ziel:

Entwicklung, Optimierung und Tests von neuen und verbesserten Beschichtungssystemen für Multimetallautomobilkarosserie bestehend aus Stahl, Al und Mg

Das Ziel des IBM-Sys-Projekts war die Erforschung und Entwicklung einer geeigneten REACH-konformen

Beschichtungsbehandlung, einschließlich der optimalen Vorbehandlungsmethode und der Optimierung der Elektrobeschichtungs-Anwendungsbedingungen. Diese Beschichtung soll eine erfolgreiche Beschichtung von Verbunden von Al-Legierungen, Mg-Legierungen und Stahl in Automobilanwendungen ermöglichen. Dieses neue Verfahren wird weiter eine Reduzierung der Emissionen, Einsparung von Zwischen-Beschichtungen und Verbesserung des Korrosionsschutzes von Verbundstrukturen ermöglichen.

Stand der Technik:

Zum Stand der Technik zählen heute manganhaltige Zinkphosphatierungen. Sie haben die nickelhaltigen abgelöst. Darüber hinaus wird auf nitrat- oder nitrithaltige Beschleuniger zur Aktivierung der Oberfläche zunehmend verzichtet; sie werden durch umweltverträgliche, aktive Aminoverbindungen sowie Peroxide ersetzt. Bei Aluminiumoberflächen werden zusätzlich Fluoride eingesetzt.

Im Projekt Auto-IBM-Sys wurden folgende alternative Vorbehandlungsverfahren für Stahl/Al/Mg Verbunde erprobt:

Chemisch (MultiOxid- Konversionsschicht) und elektrochemisch hergestellte Korrosionsschutzschichten (Plasma elektrolytische Oxidation PEO [3-6] )

Es wurden kommerzieller kataphoretischer und anaphoretischer Formulierungen getestet.

Resultat der Entwicklungen:

Die Anforderungen an Schichtsysteme für Multimaterial-Verbundwerkstoffe und die zu untersuchenden Lösungsmöglichkeiten wurden neue Erkenntnisse am CEST in die Forschung und Entwicklung von Schichtsystemen gebracht.

Die entwickelte Lösung wird zur Unterdrückung bzw. Reduzierung von Kontaktkorrosion, die durch die unterschiedlichen elektrochemischen Potentiale der verwendeten Werkstoffe verursacht wird, dienen.

Die Synergie der optimierten Vorbehandlung in Kombination mit der elektrochemischen Beschichtung bietet eine außergewöhnliche Option mit einer Vielzahl von Möglichkeiten, die die Lebensdauer der Beschichtungen verbessern können.

Abbildung 1 und 2 in Annex 3.

Abbildung 1 . Aluminium-Magnesium (mit Stanznieten und Klebeverbindungen) mit PEO (ohne Beizen) (a) und nach KTL (CDP) (b). Morphologie der Beschichtung nach PEO: Al-Teil (c), Stahlteil (d) Mg-Teil (e).

Abbildung 2 . Tri-Metallverbindung, Vorbehandlung Konversionsschicht basierend auf Oxyanionen + Additive mit KTL-Beschichtung vor und nach VDA Test (10 Wochen)

Schließlich konnten wir erfolgreich die PEO-Behandlung von genieteten Al- und Mg-Legierungen demonstrieren (Abbildung 1) und auch zeigen, dass die auf Oxyanionen und Additiven basierenden Konversionsbeschichtungen auf Tri-Metall-Verbindungen angewendet werden können und dass diese Konversionsbeschichtungen mit KTL kompatibel sind (Abbildung 2) und bieten Korrosionsschutz.

Die plasmaelektrolytische Oxidation (PEO) kann zur Bildung von Barriere Schichten für den Korrosionsschutz von Leichtbauwerkstoffen wie Aluminium- und Magnesiumlegierungen eingesetzt werden.

Da moderne Karosserien in der Regel aus einem Materialmix bestehen, ist zu klären, ob diese Barriere Beschichtungen auf die einzelnen Werkstoffe oder - kostengünstiger - auf zusammengesetzte Multimaterialkomponenten aufgebracht werden sollen.

#### Referenzen:

[1] <https://aluminiuminsider.com/steel-versus-aluminium-whos-winning-lightweighting-battle-cars/>

[2] Vortrag A. Smie, 26. Leipziger Fachseminar 2019

[3] N. Godja et al.; Surface Modification Technologies XXII; Proceedings of the 22nd Int. Conf. on Surf. Modif. Technologies, Trollhättan, 2008, ed. by: T.S. Sudarshan & P. Nylen, p. 101

[4] N. Godja et al., Tribology International 43 (2010) 1253-1261.

[5] Titanium oxide layers on aluminium substrates produced by the anodic spark deposition process, P. Angerer, N. Kiss, Ch. Löcker, A. Gavrilovic, W. Artner, N. Godja, G.E. Nauer, Materials Chemistry and Physics Volume 128, Issues 1-2 , (2011), 28-31

[6] N. Godja, et al., Transactions of the Institute of Metal Finishing 2013 VOL 91 NO 6, 321-329

#### **Projektkoordinator**

- CEST Kompetenzzentrum für elektrochemische Oberflächentechnologie GmbH

#### **Projektpartner**

- Technische Universität Graz