

Dow Automotive unterstützt "Light-eBody"-Vorhaben

30.01.2012 - Die Klebtechnik erfährt im Bereich der E-Mobilität derzeit einen Bedeutungswandel, der auf die Leichtbaubemühungen und damit auf den zunehmenden Einsatz unterschiedlicher Materialien zurückzuführen ist. Um in diesem Kontext das Potenzial des Klebens voll ausschöpfen zu können, verantwortet Dow Automotive Systems als Partner im "Light-eBody"-Vorhaben den Bereich der Klebstoffe für das Fügen verschiedenartiger Karosseriewerkstoffe.

In dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Forschungsprojekt sollen Karosseriekonzepte in Leichtbauweise für zukünftige Elektrofahrzeuge erarbeitet werden.

Produktseitig kommen für Leichtbauanwendungen Klebstoffe der Betamate- und Betaforce-Reihe zur Anwendung, die in unterschiedlichen Eigenschaftsprofilen zur Verfügung stehen. Das Portfolio wird dabei in Zukunft noch durch neue MMA-Klebstoffe für Composite-Anwendungen ergänzt.

Unter dem Markennamen Betamate werden Epoxidharzklebstoffe für Metallverklebungen mit besonderen mechanischen Eigenschaften angeboten, die zudem eine hohe Korrosionsfestigkeit bei einem positiven Kosten-Leistungs-Verhältnis aufweisen.

Bei Betaforce handelt es sich um PU-Klebstoffe, die sich durch eine lange Offenzeit sowie schnelle Haftung auszeichnen. Außerdem gestaltet sich bei Verwendung dieser Produkte die Oberflächenvorbehandlung sehr einfach, so dass sie sich besonders für strukturelle Sandwichpanel-Anwendungen und Composite-Verklebungen eignen.

Auch die MMA-Klebstoffe benötigen nur eine geringe Oberflächenvorbehandlung der zu klebenden Substrate und zeichnen sich darüber hinaus durch ein gutes Verhältnis zwischen Offenzeit und Aushärtungsdauer aus.

Light-eBody ist ein Gemeinschaftsprojekt folgender Industrieunternehmen und Forschungsinstitute: Altair Engineering GmbH, Wilhelm Böllhoff GmbH & Co. KG, Dow Automotive Systems, Ford Forschungszentrum Aachen GmbH, das Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF, Hydro Aluminium Automotive, das Laboratorium für Werkstoff und Fügetechnik der Universität Paderborn, Linde + Wiemann GmbH KG, Röchling Automotive AG & Co. KG, die Aachener RWTH-Institute für Kraftfahrzeuge, Schweißtechnik und Fügetechnik sowie das Werkzeugmaschinenlabor, ThyssenKrupp Steel Europe AG und die Konzernforschung der Volkswagen AG.

Autor(en): md

www.adhaesion.com