



1	Primärschwungmasse	7	Abstandbolzen Sekundärschwungmasse/ Dämpfersystem
2	Sekundärschwungmasse	8	Zahnkranz
3	Äußerer Federdämpfer	9	Rillenkugellager
4	Innerer Federdämpfer	10	Paßstift
5	Reibeinrichtung	11	Rillenkugellager
6	Abstandbolzen Primärschwungmasse/ Dämpfersystem	12	Dehnschraube

Aufbau

Das Zweimassenschwungrad besteht aus drei Hauptteilen:

Primärschwungmasse (1)

Die Primärschwungmasse ist durch 8 Dehnschrauben M10 1 57 mit der Kurbelwelle verschraubt.

Das Rillenkugellager, zur Aufnahme der Getriebeantriebswelle, ist in der Primärschwungmasse platziert. Der Starterzahnkranz ist außen aufgeschrumpft.

Sekundärschwungmasse (2)

Die Sekundärschwungmasse ist über ein Rillenkugellager drehbar auf der Primärschwungmasse gelagert.

Die Kupplung wird auf die Sekundärschwungmasse montiert.

Dämpfersystem

Das Dämpfersystem ist zwischen den beiden Schwungmassen eingebaut. Es besteht aus einem inneren und einem äußeren Federdämpfer und Reibeinrichtungen. Der Verdrehbereich der Schwungmassen gegeneinander ist durch das Dämpfersystem auf 15° bzw. 40° begrenzt.

Jede Schwungmasse ist mit vernieteten Abstandbolzen mit dem Dämpfersystem verbunden.

Funktion

Das Zweimassenschwungrad absorbiert die Drehschwingungen des Triebwerks und deren Übertragung auf den Getriebe-Gelenkwellenbereich wird verringert. Der Fahrkomfort im unteren Drehzahlbereich wird verbessert.

Durch die unterschiedliche Verteilung der Trägheitsmomente der Primär- und Sekundärschwungmasse, werden kritische Schwingungen erst unterhalb der Leerlaufdrehzahl wirksam.

Die Primärschwungmasse ist mit der Kurbelwelle verschraubt und über Abstandbolzen mit der Sekundärschwungmasse verbunden.

Das dazwischen angeordnete Torsions- und Reibsystem wirkt dämpfend auf Restschwingungen.