



LuK Service-Info



Koppelingsplaat met centrifugaalpendel

Beproefde techniek compact geïntegreerd

CO₂-waarden, geluidsemissies, betrouwbaarheid en efficiëntie – moderne aandrijvingen moeten aan steeds strengere eisen voldoen. Om dit mogelijk te maken, moeten motoren met steeds lagere toerentallen draaien. Gelijktijdig rijden bij toerentallen rond 1.000 omwentelingen in de hoogste versnelling moet vandaag zonder noemenswaardige comfortbeperkingen mogelijk zijn.

Maar in dit toerentalbereik worden door resonantie veroorzaakte bron- en dreungeluiden duidelijk waarneembaar. Daarom zijn krachtige torsietrillingsdempersystemen vereist. Het LuK tweedelig vliegwiel met centrifugaalpendel werd speciaal voor dergelijke uitdagingen ontwikkeld. In voertuigen met motorkoppels boven 250 Nm is dit momenteel de meest doeltreffende manier om door toerental veroorzaakte geluiden te vermijden.

Door de integratie van centrifugaalpendels in de koppelingsplaat is alweer een stap gezet in de isolatie van torsietrillingen.

Het systeem biedt de autofabrikant een economisch alternatief wanneer aandrijvingen met star vliegwiel een hogere behoefte aan dempingscapaciteit hebben. De doeltreffendheid van de demper ligt onder het tweedelige vliegwiel en boven de koppelingsplaat met torsiedemper, waarbij het toepassingsgebied motorkoppels tot 250 Nm omvat. Koppelingsplaten met deze techniek zijn alleen bedoeld voor voertuigen die hiermee reeds af fabriek werden uitgerust.



Afbeelding 1: LuK-koppelingsplaat met centrifugaalpendel (kant van vliegwiel)



Afbeelding 1: LuK-koppelingsplaat met centrifugaalpendel (kant van aandrijving)

Let op:

Bij de montage van de koppelingsplaat kunnen de centrifugaalpendels bewegen. De geluiden die daarbij ontstaan zijn normaal. Dit is geen gebrek, maar wijst er enkel op dat de techniek perfect functioneert.

Neem altijd de aanwijzingen van de autofabrikant in acht.