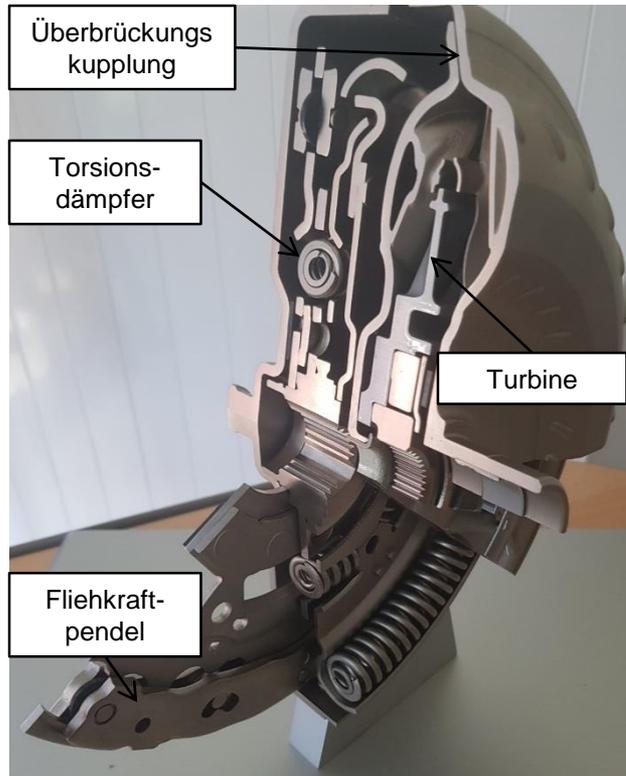


VORTEILE

Vorteil gegenüber herkömmlichen Wandlern:



Wandler: Aufbau des iTTC

- Die Dämpferverbindungen sind weniger komplex. Anstelle von 2 Eingangsverbindungen (Kupplung und Turbine) gibt es nur 1 (Turbine). Dadurch werden die Freiheitsgrade bei der Dämpferkonstruktion erhöht. Zusätzlich wird keine Vernietung zur Turbine benötigt. Dies erlaubt größere Freiheit bei der Positionierung des Innendämpfers
- iTTC-Vorteile treffen auch hier zu. Entgegen dem Frontantrieb-iTTC (2589.1) wird hier aber der Fokus auf den besseren Dämpfer gelegt. Der Wandler kann entsprechend einen verhältnismäßig großen Dämpfer unterbringen.
- Das Kupplungsmoment kann sehr hoch ausgelegt werden (V8, Sportwagen)

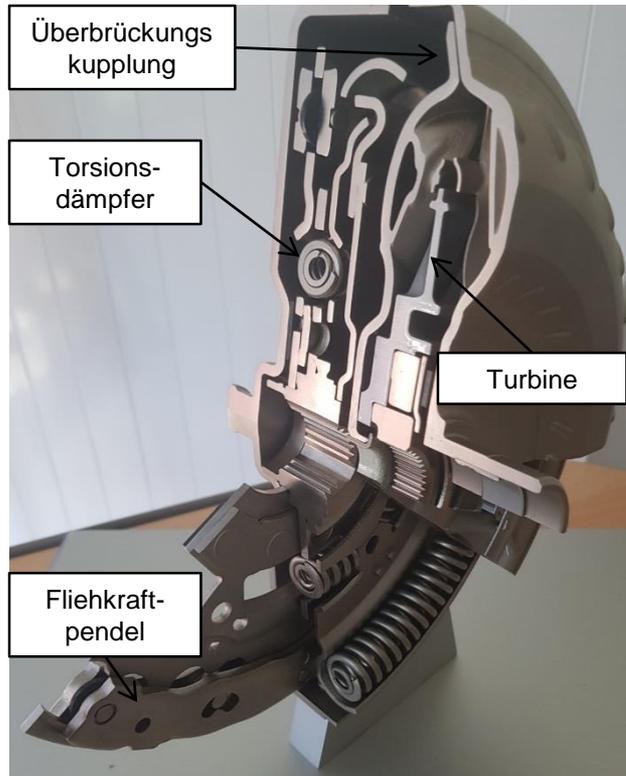
Drehmomentwandler (iTTC) mit Fliehkraftpendel (FKP)



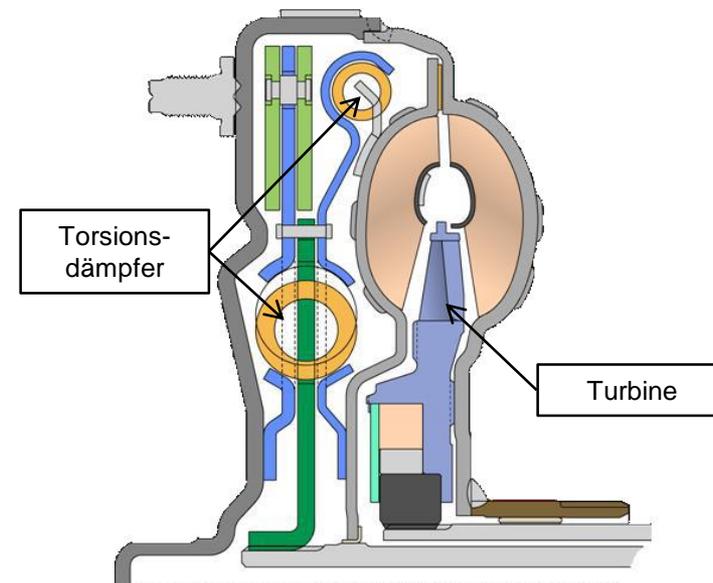
MERKMALE

Merkmal:

- Die Reibflächen der Überbrückungskupplung sind radial außerhalb des Torus. Dadurch ergibt sich ein höheres Kupplungsmoment. Allerdings kann der Torus nicht mehr so groß sein wie bei älteren Wandlern.
- Wichtig bei diesem Modell ist die Vielfalt der Dämpfer im iTTC.



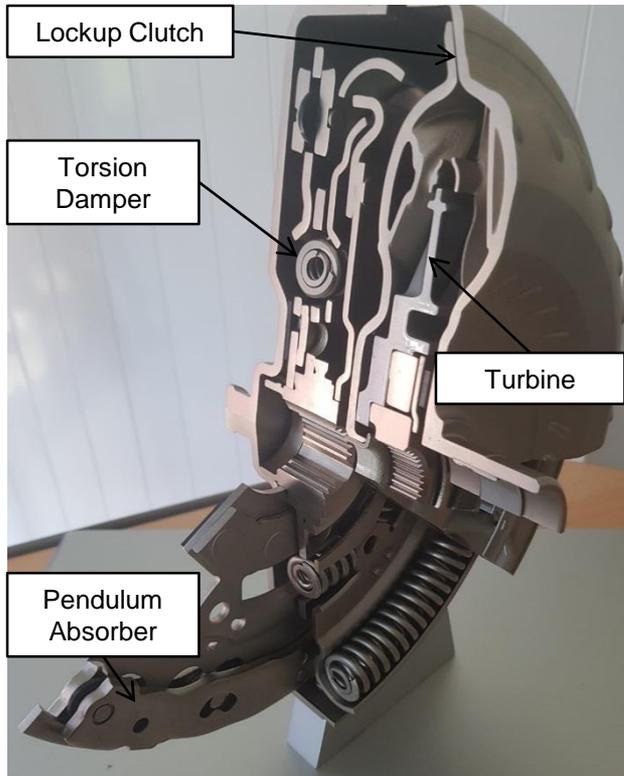
Wandler: Aufbau des iTTC



iTC with Centrifugal Pendulum Absorber

English

Advantages compared to other Torque Converters:



iTC with Centrifugal Pendulum Absorber

- There is less complexity in the damper connections. Instead of 2 inputs (clutch and turbine), the damper has only a single one (turbine). This increases the degrees of freedom of the damper design. In addition, there is no riveting connection to the turbine. This allows a greater freedom in the positioning of the inner damper spring.
- The general iTC advantages also apply to this variant. Where the front wheel drive iTC (2589.1) was designed for short axial space, this rear wheel drive iTC design's focus is on a better damper.
- The lockup clutch's friction surfaces are an increased clutch torque. The drawback is that the torus can't be as large as in older versions.