

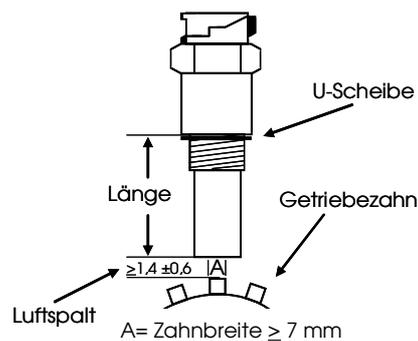


## Integrierte Impulsgeber

Der alte mechanische Antrieb für die Tachowelle ist mehr oder weniger Historie für neue Fahrzeuge. Die Fahrzeughersteller haben nach und nach den mechanischen Abgang am Getriebe verschwinden lassen.

Heute geht eigentlich der integrierte Geber in das gleiche Loch im Getriebegehäuse wo früher die alten mechanischen Geber aufgeschraubt wurden. Diese integrierten Geber haben unterschiedliche Einschraubschäftlängen um ein magnetisches Signal, ausgelöst von einem vorbei laufenden Zahnrad, zu empfangen. Der Abstand zwischen dem Zahnrad und dem Getriebegehäuse bestimmen die Einschraublänge.

Das Funktionsprinzip ist in der nachstehenden Skizze dargestellt:



Anmerkung: Unsere Geber der Baureihe IGB-198 ..... IGB-115 kommen mit einem Luftspalt von 0,5 – 3,0 mm aus, weil sie selbstkalibrierend sind, auch brauchen die keine U-Scheibe; eine spezial O-Ring Dichtung ist Teil dieser Geber.

Die verschiedenen Einschraublängen dieser integrierten Geber sind: 19.8 – 25.0 – 35.0 – 63.2 – 90.0 and 115.0 mm.

Im allgemeinen kann man sagen, daß sie wie folgt verwendet werden:

ZF Getriebe in DAF, MAN, Scania, Volvo, IVECO und Mercedes	=	90.0 mm, wenige brauchen 115mm
Eaton Getriebe, verwendet von MAN and IVECO	=	19.8 mm
IVECO Getriebe	=	19.8 mm
Mercedes Getriebe	=	63.2 mm
Scania Getriebe	=	35.0 mm
Volvo Getriebe	=	25.0 mm